

----- **ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA** -----  
----- **SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DA ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA, REALIZADA NO DIA 12 DE OUTUBRO DE 2004.** -----  
----- **ACTA NÚMERO SESSENTA E OITO** -----

----- No dia 12 de Outubro de 2004, reuniu na sua Sede, sita no Fórum Lisboa, na Avenida de Roma, a Assembleia Municipal de Lisboa, sob a presidência do seu Presidente efectivo, Excelentíssimo Senhor António Modesto Fernandes Navarro, coadjuvado pelo Excelentíssimo Senhor José Manuel Rosa do Egípto e pela Excelentíssima Senhora D. Maria Virgínia Laranjeiro Estorninho, respectivamente Primeiro Secretário e Segunda Secretária. -----

----- Assinaram a “Lista de Presenças”, para além dos mencionados, os seguintes Deputados Municipais: -----

----- Abílio Martins Ferreira, Álvaro António de Vasconcelos, Álvaro Manuel Ferreira Costa Flor, Ana Bela Burt Magro Pires Marques, Ana Maria Conceição Gonçalves, Ana Maria Lopes Páscoa Baptista, Ana Ribeiro Cruz, Ana Sara Cavalheiro Alves de Brito, Aníbal Jorge Dias, António Augusto Pereira, António José Borges Gonçalves de Carvalho, António da Conceição Tavares, António Joaquim Costa Cunha, António José Amaral Ferreira de Lemos, António Manuel Dias Baptista, António Manuel de Sousa Ferreira Pereira, António Sérgio Vaz Rei Manso Pinheiro, António da Silva, Armando Dias Estácio, Artur Miguel Claro Fonseca Mora Coelho, Bruno Filipe Esteves Medina Rolo, Carlos Alberto Rodrigues dos Santos, Carlos Filipe Marques Lima, Carlos Manuel Marques da Silva, David Rua de Castro, Diana Sofia Almeida Barroso Soares, Domingos Alves Pires, Ermelinda Lopes da Rocha Brito, Eduardo Manuel Vieira Pereira Marques, Feliciano Marques Martins Cruz David, Fernando Manuel Dionísio Saraiva, Fernando Pereira Duarte, Fernando Pinto Trindade, Francisco David Carvalho da Silva Dias, Francisco José da Silva Oliveira, Francisco José Fernandes Martins, Isabel Maria de Almeida e Castro, João Alexandre Henriques Robalo Pinheiro, João Carlos Santos Pessoa e Costa, João de Deus Gomes Pires, João Jofre da Fonseca Costa, Joaquim António Canelhas Granadeiro, Joaquim José Miranda Sarmiento, Joaquim Maria Fernandes Marques, Jorge Manuel Damas Martins Rato, José das Neves Godinho, José Filipe de Mendonça Athayde de Carvalhosa, José Gonçalves Levita, José Manuel Afonso Possidónio, José Manuel Cal Gonçalves, José Maria Valente, José Miguel Nunes Anacoreta Correia, Levi Marques Santos, Luís Ângelo da Silva Campos, Manuel Albino Rodrigues, Manuel Fernando Dias de Almeida, Manuel Nuno Costa Estorninho, Maria Custódia Barbosa Fernandes Costa, Maria de Lurdes Jesus Pinheiro, Maria de Lurdes Teixeira Queiroz, Maria Eulália Gomes Frazão, Maria Cândida Rio Freitas Cavaleiro Madeira, Maria da Graça Barata Niny Mexia, Maria Irene dos Santos Lopes, Maria Luísa Bulhões Silva Castelhana Sabino, Maria Luísa dos Santos Teixeira, Martinho José Baptista, Nelson Miguel Rodrigues Coelho, Nelson Pinto Antunes, Nuno Manuel Pereira Baltazar Mendes, Nuno Roque, Paulo Alexandre da Silva Quaresma, Paulo Manuel Bernardes Moreira, Pedro Manuel Portugal Botelho Gaspar, Ramiro Nelson Cardoso Silva, Rodolfo José Caseiro, Rodrigo Jorge de Moctezuma Seabra Pinto Leite, Rodrigo Maria Santos

Mello Gonçalves, Rogério da Silva e Sousa, Rosa Maria Carvalho da Silva, Rui Manuel Pessanha da Silva, Rui Paulo Silva Soeiro Figueiredo, Rui Pereira Caeiro, Sérgio Lipari Garcia Pinto, Valdemar António Fernandes de Abreu Salgado, Victor Manuel Pereira Gonçalves, Vítor Manuel Alves Agostinho, José Dimas Bernardes Salsinha, Luís Branco da Silva, João Gordo Martins, Sérgio Rui Lopes Cintra, João Nuno Farmhouse de Castro e Athayde de Carvalhosa, António Manuel Passos Rapoula, Jaime Salomão Alves, Flávio Freitas Rodrigues Fonte, Maria do Carmo da Cruz Gomes. -----

----- Faltaram à reunião os seguintes Deputados Municipais: -----

----- António Alfredo Delgado Silva Preto, Carlos Alberto de Carvalho Alves Correia, Joaquim António de Oliveira, Jorge Manuel Rocha Ferreira, José Maria Ribeiro Rodrigues, José Rui Roque, Lourenço Ramos Bernardino, Orlando Bento Antunes Claro, Ricardo Posser de Andrade Chaves. -----

----- Pediram suspensão do mandato, que foi apreciado e aceite pelo Plenário da Assembleia Municipal nos termos da Lei 169/99, de 18 de Setembro, com a redacção dada pela Lei 5-A/2002, de 11 de Janeiro, os seguintes Deputados Municipais:-----

----- Saldanha Serra (PSD), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal José Salsinha. -----

----- Jorge Bacelar Gouveia (PSD), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Luís Branco da Silva. -----

----- Deolinda Machado (PCP), por dois dias, tendo sido substituída pelo Deputado Municipal Jaime Salomão Alves. -----

----- António Ferreira de Lemos (CDS-PP), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal António Passos Rapoula. -----

----- José Luís Ferreira (PEV), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal João Gordo Martins. -----

----- Foram justificadas as faltas e admitidas as substituições dos seguintes Deputados Municipais, Presidentes de Junta de Freguesia: -----

----- Fernando Magalhães Silva (PSD), Presidente da Junta de Freguesia de São Mamede, por Maria do Carmo da Cruz Gomes. -----

----- Fernando Rosa (PSD), Presidente da Junta de Freguesia de Santa Maria de Belém, por João Nuno Athayde de Carvalhosa. -----

----- Alberto Bento (PS), Presidente da Junta de Freguesia das Mercês, por Sérgio Rui Lopes Cintra. -----

----- Às 15 horas e 15 minutos, constatada a existência de *quorum*, o **Senhor Presidente** declarou aberta a reunião, entrando-se, de imediato, no período da Ordem do Dia. -----

#### ----- **ORDEM DO DIA** -----

----- **PONTO ÚNICO – DEBATE ESPECÍFICO SOBRE O TÚNEL DO MARQUÊS.** -----

----- **O Senhor Presidente** disse que à Mesa e aos líderes dos Grupos Municipais foi distribuído o estudo de impacte ambiental completo. Mas por razões técnicas, por dificuldades dos serviços, só foi distribuído aos demais Deputados Municipais um

resumo não técnico do Estudo de Impacte Ambiental. Tendo verificado isso no final da semana passada, tomou medidas para que ainda ontem fosse distribuído aos Presidentes das Comissões e à Comissão de Urbanismo Rede Viária e Circulação, e hoje aos Deputados Municipais, uma parte de Estudo Técnico de Impacte Ambiental. -

----- Foi um pouco tarde, mas servia como identificação de mais um conjunto de problemas dado que o estudo não técnico não tratava a matéria com a profundidade que o outro estudo tratava certas questões, portanto servia para identificar alguns aspectos importantes da questão. -----

----- Recordou que esta Sessão teria uma intervenção inicial do partido proponente, o Partido Socialista, seguindo-se, depois, as intervenções dos restantes partidos por ordem decrescente. De seguida haveria uma intervenção da Câmara Municipal, após o que se faria um debate em que todos os Deputados Municipais poderiam intervir com o tempo normal de um ponto da Ordem de Trabalhos e, na parte final, voltariam às intervenções dos partidos pela mesma ordem, terminando o debate com uma intervenção da Câmara Municipal. -----

----- **O Deputado Municipal Miguel Coelho (PS)**, no uso da palavra, leu o seguinte documento: -----

----- “Queria começar por lamentar e estranhar a ausência do Sr. Presidente da Câmara deste importante debate sobre o Estudo de Impacte Ambiental. -----

----- Por solicitação do Partido Socialista estamos hoje a debater – quiçá no primeiro debate público – o Estudo de Impacte Ambiental que a Câmara Municipal de Lisboa não quis que existisse e para o qual foi obrigada a encomendar já com a obra em curso, facto que naturalmente tem vindo a provocar avultados prejuízos ao erário municipal. Só porque, teimosamente, não quis cumprir a lei e não deu ouvidos à oposição. -----

----- Mas é bom que antes de nos debruçarmos sobre as conclusões e recomendações deste Estudo façamos um breve historial de como foi possível chegar ao ponto onde chegámos. -----

----- Em 2001 o Dr. Santana Lopes, candidato a Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, assumiu perante os lisboetas o compromisso de lançar e concluir esta obra durante o seu mandato. Ela seria, aliás, “a obra do regime” do PSD, a principal e a mais pesada de todas as promessas feitas durante a campanha eleitoral. -----

----- Ganhas as eleições não quis o então Presidente da Câmara, Dr. Santana Lopes, aceitar as preocupações manifestadas pela oposição, que não pondo em causa a legitimidade política do cumprimento desta promessa, sempre apontou ser uma obra desnecessária e contrária até ao desenvolvimento harmonioso e sustentável da cidade no que se refere ao controlo do tráfego, ao impedimento da entrada de mais automóveis particulares na cidade de Lisboa e à qualidade de vida ambiental. -----

----- A pressa em lançar esta obra e o desejo de a concluir antes das próximas eleições autárquicas, levaram a que a Câmara, Presidente e vereadores, ignorassem por completo as críticas e as propostas alternativas apresentadas pela oposição em geral, e pelo PS em particular, assim como levaram a que esta Câmara, presidida pelo Dr.

Santana Lopes, tendo como Vice-Presidente o Prof. Carmona Rodrigues, lançassem a autarquia e a cidade na maior das trapalhadas que há memória na história de Lisboa. --

----- Foi a trapalhada do concurso para a adjudicação da obra, com a sua anulação; foi a trapalhada da desorçamentação do custo da obra, através da manigância de se retirarem ao caderno de encargos inúmeros trabalhos previstos, viciando assim as regras da concorrência e tendo como consequência que o Tribunal de Contas tenha aprovado a obra por apenas 0,1 % do limite máximo permitido; foi a trapalhada da sucessiva alteração do projecto inicial e foi, irresponsavelmente, a trapalhada e teimosia na recusa de se promover o Estudo do Impacte Ambiental, não obstante desde 2002 e até 2004, o PS e outros partidos da oposição terem solicitado nove vezes que se efectuasse tal estudo. -----

----- Uma acção popular veio pôr cobro a esta ilegalidade, obrigando a Câmara a fazer em 2004 o que deveria ter mandado fazer logo de início, antes da obra ter começado. --

----- Não obstante as conclusões de certo modo “politizadas” por quem procedeu à realização deste estudo, a verdade é que basta lê-lo atentamente para se chegar à conclusão que esta obra, o Túnel do Marquês, é desnecessária, negativa para a cidade e perigosa no que se refere às questões que se prendem com a segurança. -----

----- Propõe tantas medidas para que a mesma se faça que uma primeira, mas fundamental, questão se coloca: quanto custa implementar as 40 medidas propostas, essenciais segundo o Estudo, para que o mesmo venha a obter declaração de impacto favorável? É obrigatório ficarmos todos a saber quanto é que este Túnel, se for construído, vai ficar a custar a mais face ao já orçamentado e aprovado por uma “unha negra” pelo Tribunal de Contas. -----

----- Mas para além desta vertente, a orçamental, importa, agora considerar os impactos previstos em matéria de tráfego, paisagem urbana, poluição do ar, ruído e segurança. -----

----- Começamos pelo tráfego. Verificamos, em primeiro lugar, que este Estudo não apresenta dados concretos sobre o crescimento do mesmo na zona, fazendo apenas uma estimativa de aumento de 1.000 carros/hora, sem nos indicar a fonte desta estimativa e que é de qualquer forma limitada ao período das horas de ponta. Aliás não se sabe bem como é que este estudo foi elaborado, nem em que dia de semana ocorreu a contagem do tráfego, se foi apenas num único dia, havendo a referência de ter sido a uma segunda-feira, o que não é aceitável. -----

----- Não é referido no estudo qual a dimensão real do túnel em volume de tráfego, nem qual o excedente que por força da saturação no interior do túnel, circulará às horas de ponta no exterior, à superfície, mas que, pelos dados indicados neste estudo impreciso, nunca poderá ser inferior a 15.000 viaturas. -----

----- Um estudo da Quercus, aponta para a inexistência de dados neste Estudo de Impacte Ambiental sobre os impactos que terá a nível do ruído e das emissões de gases a opção por parte de alguns condutores em utilizar a superfície – opção prevista no Relatório Síntese para o deficiente escoamento do trânsito no túnel para a saída nas direcções da Praça Duque de Saldanha e Praça de Espanha. -----

----- Apresenta-nos também a solução “original” de cobrir, isto é fechar, uma das vias de saída do túnel na Av. Fontes Pereira de Melo para permitir um melhor escoamento do trânsito que vem da Av. da Liberdade. -----

----- Sr. Presidente, fica-se sem se saber, porque é que se constrói um túnel e depois se fecha uma das suas vias de escoamento. Será dinheiro lançado à rua, mas é uma solução que aumentará o risco de acidente no interior do Túnel. -----

----- Em matéria de tráfego este Estudo não apresenta medidas significativas, não resolve os constrangimentos que inevitavelmente provocará e fica-se pela originalidade, contraditória, de nos propor um túnel para tornar mais fluida a mobilidade e entrada na cidade, ao mesmo tempo que nos propõe a sua semaforização. -----

----- Portajar a entrada na cidade e colocar mais semáforos não são compatíveis com este tipo de equipamento, mas sim com outras medidas que, aliás, o PS já aqui apresentou em Novembro de 2002. -----

----- A paisagem urbana sofrerá também uma agressão irreparável na Rua Joaquim António de Aguiar com a eliminação total das árvores instaladas ao longo do corredor central, embora a páginas 88 do Relatório Síntese seja referido que: “Em princípio, as funções actualmente asseguradas por este território não irão ser modificadas, pelo que a imagem mental associada a esta área não sofrerá alterações importantes.” -----

----- Estamos também aqui perante uma importante contradição entre o Estudo e suas conclusões e o que realmente irá acontecer, o qual, naturalmente, justifica a nossa desconfiança e rejeição das conclusões apresentadas. -----

----- A poluição do ar nesta zona da cidade sofrerá, em nosso entender e ao contrário do que as conclusões do Estudo de Impacte Ambiental nos apontam, uma significativa deterioração que importa denunciar. -----

----- Mesmo partindo do princípio que os dados expostos pelo dito estudo de tráfego – ao que parece realizado num único dia e a uma segunda feira – apontem para um excedente diário, à superfície, de 60.000 viaturas verificamos que, na melhor das hipóteses, daqui a três anos a situação à superfície será semelhante à actual, sem contabilizar as emissões provenientes do próprio túnel. Segundo dados da Quercus, teremos condições para que se mantenham naquela zona os piores resultados a nível nacional para partículas PM10, um dos agentes mais nocivos para a saúde pública. ----

----- O próprio Estudo de Impacte Ambiental, independentemente das suas conclusões optimistas sobre a hipotética melhoria da qualidade do ar, afirma a página 80: “Impactes na qualidade do Ar com o projecto originam potencialmente redução da qualidade do ar em zonas localizadas (exaustores e embocaduras)”... Inevitavelmente a qualidade do ruído está associada às questões anteriores, sendo também fundamental um estudo credível de tráfego para se poder ajuizar com rigor qual a sua evolução. ----

----- Queria, finalmente, abordar os impactos que esta obra trará em matéria de segurança, tão displicentemente abordados neste Estudo, sendo importante neste caso ler nas entrelinhas para se poderem tirar conclusões. -----

----- No pressuposto que Lisboa é uma cidade de clima temperado não sujeita a situações extremas de variação de clima, este Estudo, para além de ignorar as

alterações climáticas em curso a nível planetário, ignora as recorrentes inundações na Cidade de Lisboa, fruto de chuvas torrenciais. Não tem em conta a inclinação perigosa do traçado desta obra e que a mesma é potenciadora de grandes inundações perante fortes trombas de água. Recomendasse a duplicação da capacidade de bombagem junto à Praça Marquês de Pombal, mas a mesma será insuficiente para evitar graves inundações perante chuvas torrenciais. Nada está previsto para o evitar. Tal como a avestruz, este Estudo, sob o manto da amenidade do clima, esconde a cabeça debaixo da areia. -----

----- É grave a forma como desvaloriza os riscos associados à zona húmida do Parque Eduardo VII, a dinâmica hidrogeológica da obra e o facto de a mesma estar parada depois de adjudicada. Minimiza a periculosidade do facto das águas provenientes do Parque Eduardo VII drenarem para a ribeira da Av. da Liberdade assim como o facto de a área impermeabilizada poder favorecer inundações em dias de tempestade. -----

----- É imperioso mais estudos sobre a actual situação hidrogeológica desta zona, especialmente agora que a obra está parada há uns meses largos. -----

----- E o que dizer da recomendação 38 que aponta para o acompanhamento do LNEC para validação das propostas construtivas quanto às fundações na zona do Marquês e à passagem do túnel na proximidade do Metropolitano? Apenas a 50 cm! O LNEC está, ou não está a acompanhar esta obra? O LNEC garante ou não garante a sua segurança? Também aqui, temos todos legítimos receios, que este estudo, em vez de os esclarecer, veio, ao invés, aumentá-los. -----

----- Sr. Presidente, -----

----- Sras. e Srs. Deputados, Sr. Presidente da Câmara, -----

----- Entendemos agora a teimosia da Câmara e do Sr. Presidente em não cumprirem a lei e a decisão dos tribunais e preferirem continuar a recorrer desta decisão judicial. Entendemos agora porque é que o Sr. Presidente, Carmona Rodrigues, e o PSD, não tomaram nenhuma iniciativa para discussão pública deste Estudo de Impacte Ambiental. É que sabem muito bem que dificilmente ele poderá obter, por parte do Ministério do Ambiente, uma Declaração de Impacte Ambiental favorável. Sabem também que para implementar estas 40 medidas a Câmara terá de suportar ainda mais encargos financeiros e todos nós sabemos o estado em que o Dr. Santana Lopes e o PSD deixaram as finanças da Câmara. -----

----- Para o PS este Estudo veio confirmar os nossos receios e a justeza das nossas posições. -----

----- Esta obra trará mais prejuízos do que benefícios para a Cidade de Lisboa. -----

----- Quer-se dificultar a entradas de mais automóveis particulares na cidade, o Túnel vai provocar o contrário; -----

----- Quer promover-se o transporte público, o túnel vai favorecer o transporte individual; -----

----- Não haverá melhoria na qualidade da mobilidade interna, no estacionamento e no ambiente urbano; -----

----- A paisagem urbana será irremediavelmente alterada e a poluição do ar e do ruído aumentará; -----

----- Será, como foi demonstrado, uma obra de risco, e que após concluída, nunca poderá oferecer uma protecção aceitável quanto à prevenção de incêndios e inundações; -----

----- Não estão quantificados, em termos orçamentais, os custos da implementação das 40 medidas que mesmo assim este Estudo propõe para que a obra se possa fazer. -----

----- Esta obra só pode merecer por parte do Ministério do Ambiente uma Declaração de Impacto Ambiental Negativa. A bem das pessoas, a bem da cidade. -----

----- O Partido Socialista nunca questionou a legitimidade política para a implementação desta obra. Questionou sempre a sua utilidade, a sua necessidade, mas a partir de agora, depois de todo o comportamento inaceitável que V. Ex<sup>as</sup> tiveram, depois da recusa em cumprir a lei, depois de todas as trapalhadas e sobretudo depois deste debate, prosseguir com esta obra é politicamente ilegítimo. -----

----- Voltamos mais uma vez a propor que se implementem os desnivelamentos da Rua Artilharia Um e da Rua Castilho. Não se perderá todo o investimento já realizado, evitar-se-á um mal maior.” -----

----- **O Senhor Presidente** confirmou que o Executivo estava representado pelo Sr. Vice-Presidente da Câmara e as Senhoras e Senhores Vereadores. -----

----- **O Deputado Municipal Pedro Portugal (PSD)**, no uso da palavra, leu o seguinte documento: -----

----- “Importa sobre esta matéria recordar que este é o segundo debate existente na Assembleia Municipal de Lisboa sobre esta obra. Portanto, houve, atempadamente, um primeiro debate promovido nesta Casa, onde a Câmara teve a possibilidade de apresentar em tempo o projecto. Mas é um projecto que de facto constava do pacote das promessas eleitorais da coligação que ganhou Lisboa, e consequentemente todos os cidadãos conheciam a intenção política deste Executivo em promover esta obra. -----

----- Significa, de facto, inequivocamente, a legitimidade política do projecto, sufragado em tempo e consequentemente mandatado, em termos de voto na altura das eleições autárquicas, para o Executivo não fazer mais do que cumprir essa promessa e consequentemente dar aso à votação que a população expressou, maioritariamente, na realização das eleições autárquicas passadas. -----

----- Isto, de facto, faz lembrar a diferença que houve com o projecto do Elevador do Castelo, quando foi necessário fazer aqui o segundo debate, que não se realizou porque a Câmara desistiu do projecto. Esse sim carecia de alguma legitimidade do ponto de vista político. -----

----- Mas, sobre este, situemo-nos no momento presente, na altura em que estamos aqui a iniciar a discussão pública sobre o mesmo, recordemos que esta obra, no âmbito da lei de acção popular e participação procedimental, conheceu uma consulta pública, e, portanto, este projecto, para além da legitimidade política já aqui referida e também assumida pelo PS, conhece uma legitimidade de participação popular duplamente referida, isto é, no âmbito da lei de acção popular e participação procedimental deu-se lugar à consulta pública que agora, é óbvio, na sequência da avaliação do impacte ambiental terá igualmente lugar em fase subsequente. -----

----- Não cabe à Câmara promover a audiência pública, como aqui foi referido pelo PS, mas sim, no desenvolvimento do respectivo procedimento legal, chegar-se a essa fase. -----

----- Mas isto significa que esta obra vai ter uma dupla participação procedimental, portanto uma dupla participação dos cidadãos, em momento oportuno, em audiência pública, a ser conduzida, naturalmente, pelo Ministério do Ambiente. -----

----- Mas também é importante recordar a originalidade deste processo relativamente a todos os túneis que foram realizados em Lisboa na década de noventa. Recordemos o túnel da Av. João XXI, 1995/97, o túnel da Av. da República 1991/93 e túnel do Campo Grande 1992/93, e a zona da EXPO em 1996/98, todos eles situados na década de noventa, já com o quadro legislativo de avaliação de impacte ambiental e em caso algum essas obras foram sujeitas à avaliação de impacte ambiental. -----

----- Portanto, aquilo que é válido hoje não foi no passado, regista-se naturalmente essa evolução de pensamento, porque quatro obras que foram realizadas na cidade, na década de noventa, já com o quadro de avaliação de impacte ambiental que, como sabem, data de 1985 em termos comunitários e de 1990 em termos nacionais, não se realizou essa sujeição. Nem se realizou no âmbito da acção popular e da participação procedimental a tal audiência pública que o Executivo já conduziu com esta obra. Naturalmente que o precedente histórico não importaria a necessidade da realização da avaliação de impacte ambiental. -----

----- E sobre a questão do cumprimento ou não cumprimento da lei, não querendo aqui fazer qualquer apreciação crítica sobre as decisões judiciais em curso, é importante ver-se que só registando a evolução da fundamentação jurídica em ambas as sentenças. Isto é, enquanto que na primeira sentença se apontou, para um carácter taxativo da sujeição do projecto à avaliação de impacte ambiental, a segunda sentença, embora mantendo a necessidade de realização da avaliação de impacte ambiental, coloca a questão numa chamada cláusula aberta, o que significa, sem entrar em pormenores jurídicos, alguma incerteza quanto à fundamentação, ou alguma variabilidade da fundamentação da sujeição da obra. Isto só atesta, aliás como a sentença reconhece, a tese minimalista que a Câmara defende da não obrigatoriedade da sujeição da obra ao estudo de impacte ambiental. -----

----- Portanto, não é líquido, não é cristalino, dizer-se que há aqui uma violação da lei, na medida em que é a própria segunda sentença que revoga parte da fundamentação da primeira na ideia da obrigatoriedade da sujeição à apresentação do estudo de impacte ambiental. -----

----- Portanto, a matéria jurídica, ou judicial neste caso tendo em conta a apreciação pelos tribunais, também não segue uma linha uniforme, o que significa que a matéria encontra-se a seguir o seu trâmite normal de recurso e conseqüente será analisada no foro próprio. Aliás, não faço qualquer comentário sobre ambas as fundamentações, apenas registo a evolução de pensamento que é feita da 1ª para a 2ª Instância, extraindo daí, naturalmente, a sua conseqüência ou a leitura política que deve ser feita, no aspecto de que não é unânime, como se reconhece, a leitura na segunda sentença e conseqüentemente a fundamentação jurídica subjacente à respectiva obra. -----



----- Por isso, atestada que está a legitimidade política por um lado, atestada que está a dupla legitimidade de participação popular em sede de audiência pública desta obra, restam-nos, naturalmente, considerações sobre o estudo de impacte ambiental aqui objecto de análise. -----

----- Até diria que por parte do PS teria sido interessante, e o PSD está disponível e até propõe isso ao PS, que em sede de Comissão respectiva, como aliás é tradição por parte do PS, haja um acompanhamento desta obra, seja na Comissão Permanente de Ambiente, seja numa Comissão Eventual que se crie, mais do que apenas esgotar o debate em sede Plenária. E pensamos que se ganha, até pela componente técnica exaustiva desta matéria, que possa existir essa participação das Comissões em momento próprio e no respectivo acompanhamento. -----

----- A avaliação do impacte ambiental está na sua fase inicial que foi a entrega do estudo, seguem-se, naturalmente, diversas fases subsequentes, entre elas a audiência pública e depois o relatório final a ser apresentado. -----

----- E é importante realçar, a páginas 23, do relatório não técnico, a perspectiva da monitorização do estudo de impacte ambiental. Naturalmente é uma obrigação que resulta do cumprimento das exigências legais na matéria, mas a preocupação que há em monitorizar, isto é, em acompanhar a utilização do túnel já em fase de exploração. São apontadas algumas medidas para o seu acompanhamento, o que atesta, naturalmente, a necessidade e preocupação do acompanhamento atempado e subsequente, nomeadamente com as medições sobre os componentes ambientais, aqui aflorados pelo PS no sentido de uma degradação dos mesmos, ao contrário do que ressalta do estudo onde se considera, a páginas 27, alguma melhoria da qualidade global dos componentes ambientais. Aliás, também a páginas 27 do relatório não técnico, se aponta a estimativa de poupança dos cidadãos em termos de tempo, 300.000 horas/ano, como sendo uma das mais valias na utilização desta obra. -----

----- Por outro lado, na página 109, considera-se que a adopção destas medidas vai permitir uma circulação rodoviária devidamente complementada na Cidade de Lisboa.

----- Isto significa que não há obras sem consequências, e seria recuar à opção zero, naturalmente não é isso que se pretende em caso algum, aliás, apontam-se no estudo algumas medidas ou alguns impactos negativos numa fase inicial da construção, mas que seriam progressivamente disseminadas ao longo da exploração da mesma. -----

----- A leitura que fazemos do Estudo de Impacte Ambiental, aponta, inequivocamente, para um balanço globalmente positivo da opção desta obra, pelo que para além da legitimidade política, para além da legitimidade de participação popular, duplamente aqui referida, temos também uma apreciação global positiva sobre a mesma e consequentemente sobre a realização da obra.” -----

----- **O Deputado Municipal Martinho Baptista (PCP)**, no uso da palavra, leu o seguinte documento: -----

----- “Queria também lamentar a não presença do Sr. Presidente da Câmara neste importante debate, porque a opinião da Assembleia Municipal deveria merecer-lhe a maior importância. Aquilo que vou referir relativamente ao Sr. Vice-Presidente da Câmara será extensivo ao Sr. Presidente da Câmara também. -----

----- Desde o início do mandato que o PCP se opôs e votou contra a construção do chamado “Túnel do Marquês”, com argumentos concretos. Posteriormente, após o início e execução da obra, o PCP fez várias propostas para a resolução deste “imbróglio”. Imbróglio que é preciso não esquecer, foi criado pelo obstinado e irresponsável capricho do então Presidente de Câmara, Santana Lopes, e da sua equipa. -----

----- A maioria PSD/CDS-PP continua a invocar a legitimidade do compromisso eleitoral para levar a cabo mais esta malfeitoria à cidade. Nunca o PCP esteve de acordo com esta demagogia eleitoralista. Primeiro, porque ela não foi verdadeira e séria, como a vida veio a comprovar, o eleitorado que nestas forças votou foi enganado. -----

----- Foi enganado quanto à exequibilidade do projecto, ao seu custo e à inexistência de qualquer estudo sobre os seus impactos, a sua utilidade e a quem poderia servir. ----

----- Segundo, porque à partida era uma obra contrária à lógica das estratégias de acessibilidades e de tráfego na cidade implementadas e inscritas no PDM – as Vias Circulares e não Radiais. -----

----- Em conclusão: Em política séria é preciso assumirem-se os erros e alterar as decisões quando as circunstâncias o aconselhem. -----

----- Senhor Presidente da Câmara, -----

----- Para nós a questão é saber se o senhor e a sua equipa querem prosseguir com esta obra apesar dos prejuízos e dos riscos que ela comporta. -----

----- Desde o início deste processo que o PCP vem levantando as suas preocupações quanto à utilidade desta obra para os lisboetas. -----

----- O estudo, EIA – Estudo de Impacte Ambiental, é apenas uma peça de todo um processo de preparação de uma obra com esta dimensão, com a agravante de ter sido requerido após grande pressão da opinião pública e decisão posterior do Tribunal. ----

----- Quanto ao estudo, 3 primeiras observações, por nós já divulgadas publicamente: --

----- Primeira -----

----- O EIA informa que o túnel vem beneficiar essencialmente alguns aspectos do trânsito e a economia (através da poupança de horas em fila). O que não é fundamentado em nenhum dos documentos técnicos constando apenas do relatório não técnico. -----

----- O estudo é sobre o impacte ambiental mas pouco diz sobre ambiente e não encontra vantagens ambientais no túnel. Porquê? -----

----- Como é sobejamente conhecido, o túnel traz muitas desvantagens ambientais. Designadamente porque vem agravar os níveis de poluição em acelerações e dispêndio de combustíveis – tudo agravado pela fortíssima pendente, que obriga a acelerar a fundo na subida e a reduzir e engrenar permanentemente na descida do Túnel, não se podem escamotear estes factos. -----

----- Segunda -----

----- O EIA informa também que o trânsito local sai beneficiado com o Túnel. Mas é sabido que para tanto não era necessária obra tão pesada, como o PCP repetidamente tem demonstrado. -----

----- Basta para isso construir um túnel constituído pelo prolongamento do existente junto das Torres das Amoreiras e avançar até passar por baixo da Rua da Artilharia Um, até emergir na Rua Joaquim António de Aguiar, no ponto exacto que seja definido na base de todos os estudos técnicos necessários para obras desta dimensão. -

----- Isto vem o PCP a afirmar, desde Dezembro de 2002, quando da aprovação de uma sua proposta de Recomendação nesta Assembleia, que apontava nesse sentido. ---

----- Terceira -----

----- O EIA afirma que o túnel que a Câmara pretende construir facilita e muito a saída da cidade e torna mais fácil a entrada em Lisboa, embora reconheça que vai criar problemas de congestionamento na Avenida Fontes Pereira de Melo e na Avenida da Liberdade, o que é uma contradição. -----

----- Torna pois mais atractivo o transporte particular. Ou seja: aumenta ainda mais os níveis de poluição. Conclusão: acarreta desvantagens ambientais, aumento o número de veículos em direcção ao centro, contrariando o que na prática esta Câmara tem tentado fazer, reduzindo a circulação automóvel na Baixa e nos bairros histórico da cidade. É realmente uma grande contradição. -----

----- O EIA aponta que é necessário, a construir-se a obra, a implementação de uma série de medidas para a gestão e fluência do tráfego, medidas que assumem implicitamente, elas próprias, uma profunda preocupação com problemas de segurança e ambientais. -----

----- É um sinal evidente de alerta para quem decide e assume a responsabilidade. -----

----- Nós chamámos desde o início a atenção para estes aspectos: Não passa de uma via rápida para chegar mais depressa ... à fila do Marquês. Com várias agravantes: a fila vai estar dentro de um túnel fechado, a poluição vai ser imensa, a inclinação ultrapassa todos os limites autorizados chega aos 9,3% (mesmo nalguns pontos aos 10%), máximo autorizado, em casos excepcionais, a pendente pode ir até aos 5%. -----

----- E a possibilidade de efeito “chaminé”? E a sinistralidade e os engarrafamentos dentro de um túnel desta dimensão? -----

----- Em princípio a engenharia tudo pode fazer, mas os índices de risco são calculados, podem ser ou não maiores, é uma questão de os avaliar e decidir se vale a pena corrê-los. -----

----- Neste caso cremos que não, até porque eles nem sequer estão calculados! -----

----- O estudo não recomenda apenas medidas conectivas, ele também chama a atenção para a grave situação de défice no sistema de transportes públicos e de infra-estruturas viárias distribuidoras e que só isso poderá melhorar os acessos à cidade. -----

----- Mas o que faz o Governo do PSD/CDS-PP, as mesmas forças que gerem hoje a Câmara? Agravam o problema. -----

----- Aumenta desmesuradamente o preço dos transportes públicos e ataca os passes sociais, numa sanha economicista e de aumento do custo de vida para trabalhadores e as populações. Com isso, mais não faz que estimular, ainda mais, o uso do transporte particular, com a consequente degradação da qualidade de vida na cidade. -----

----- Em conclusão -----

----- O estudo demonstra que não existe nenhuma vantagem para o tráfego, antes vai agravar a circulação na zona central da cidade com impactes ambientais e de sinistralidade. -----

----- O que fazer? Mais uma vez reafirmo aquilo que em nome do PCP tenho vindo a dizer ao longo do tempo nesta Assembleia: -----

----- Está nas mãos desta maioria na CML, pôr fim urgente a este imbróglio e aos consequentes prejuízos para a população e para o erário público e é por essa teimosia que esta gestão tem que assumir toda a responsabilidade pela situação de impasse criada. -----

----- Tal como foi anteriormente aprovado por esta Assembleia a solução mais razoável e menos onerosa e que resolveria os problemas de tráfego e ambientais seria o aproveitamento das obras em curso e com um túnel de menor dimensão com término no cruzamento da Rua Rodrigo da Fonseca. -----

---- Senhor Presidente da Câmara -----

----- Tem uma boa oportunidade para ficar na história de Lisboa, pela ponderação inteligente, pela virtude democrática de que os outros também podem ter razão. -----

----- Não tente impor a todos as suas opções, contra a lei, contra os tribunais, contra o interesse da cidade, contra o bom-senso. -----

----- Se continuar com esta obstinação, poderemos estar confrontados com uma obra de buraco aberto, durante tempo indefinido, e é da sua inteira responsabilidade. -----

----- Pela nossa parte estamos abertos e disponíveis para a correcção desta grave situação.” -----

----- **O Deputado Municipal Ferreira de Lemos (CDS-PP)**, no uso da palavra leu o seguinte documento: -----

----- “Esta Sessão Extraordinária da Assembleia Municipal de Lisboa, solicitada pelo PS, para debater o estudo de impacte ambiental do Túnel do Marquês não pode ser um pretexto e muito menos um expediente para ocultar a realidade subjacente a toda esta polémica. -----

----- A Câmara, democraticamente eleita, prometeu e explicou inúmeras vezes, quer no período eleitoral, quer após a realização das eleições, que uma das suas obras importantes e estratégicas seria a construção do designado “Túnel do Marquês”. -----

----- Trata-se de um compromisso eleitoral claramente assumido e bem explicado. Cumprir o prometido em tempo adequado, é louvável. -----

----- É isto essencialmente que a oposição municipal não suporta: -----

----- O cumprimento das promessas eleitorais em plena vigência do mandato autárquico outorgado pelos munícipes em eleições livres e democráticas. -----

----- Não estão habituados e surpreende-os. A vossa surpresa não nos surpreende. Nem o vosso incómodo. -----

----- Mas que pretendam incomodar toda a cidade não é aceitável nem tolerável ainda que sob o manto diáfano do diálogo e da protecção de valores superiores como o são indiscutivelmente os ambientais. -----

----- Senhores Deputados, repito, não é disso que se trata, melhor seria debater políticas e objectivos de circulação viária, estacionamento, ordenamento do território,

mobilidade, com o devido enquadramento desta iniciativa camarária no contexto vasto e complexo da modernização da cidade capital e da sua atractibilidade e oferta de qualidade. -----

----- Senhor Presidente, caros colegas -----

----- O CDS-PP apela ao bom senso e razoabilidade de todos de forma a ultrapassar os obstáculos que se têm revelado intransponíveis sobretudo para os munícipes e visitantes que com prazer acolhemos, nesta nossa Cidade de Lisboa. -----

----- Que fique claro que o problema está fundamentalmente relacionado com questões jurídicas que podem e devem ser resolvidas com serenidade e rigor no quadro democrático vigente. -----

----- Senhor Presidente, Senhores Deputados, recordemos: -----

----- Foi considerado, como é do conhecimento público, por parte do Instituto do Ambiente, com base na legislação sobre avaliação impacte ambiental, que o projecto não carecia da aplicação dos procedimentos de avaliação do impacte ambiental, tendo esta interpretação sido transmitida, à época, à Câmara Municipal de Lisboa. -----

----- O Tribunal Administrativo e Fiscal de Lisboa deliberou, como é também do conhecimento público, em sentido contrário. -----

----- A Câmara Municipal de Lisboa, que é proponente do projecto e entidade com competência para a autorização do mesmo, formalizou junto do Instituto do Ambiente, a 30/07/2004, a entrega de um estudo de impacte ambiental. -----

----- Este estudo de impacte ambiental, entregue pela Câmara Municipal de Lisboa, aponta para a elevada importância da obra atendendo a que “se tem verificado que o conjunto de vias localizadas na zona da Praça Marquês de Pombal, enquanto principais acessos utilizados para entrar em Lisboa, já atingiu os seus limites do ponto de vista rodoviário – cerca de 60.000 viaturas por dia, nos dois sentidos, o utilizam para entrada e saída da cidade durante a semana. Frequentemente, estas entradas e saídas, nas horas de ponta, se fazem a velocidades inferiores a 10 km/h, com consequentes demoras e problemas ambientais – libertação de gases e ruído”. -----

----- Registamos ainda, segundo o estudo de impacte ambiental, que o túnel contribuirá para: -----

----- “Uma poupança de 300.000 horas/ano aos utentes da zona” dado que haverá lugar a “um aumento da velocidade média nos períodos de ponta e à consequente redução do tempo de congestionamento nas Rua Joaquim António de Aguiar, Praça Marquês de Pombal, Avenida Fontes Pereira de Melo e Avenida António Augusto Aguiar”, assim como a “uma melhoria das condições de circulação nas ruas transversais e sua envolvente”. -----

----- “A redução do ruído ambiente na zona envolvente do projecto rodoviário. Actualmente, o ruído existente na zona, devido à circulação de veículos, atinge valores bastante superiores ao permitido por lei”. -----

----- “A melhoria geral da qualidade do ar, exceptuando o caso dos óxidos de azoto”. --

----- “A indução de impactes sócio/económicos positivos, designadamente ao nível dos benefícios salariais (1,8 milhões de euros/ano) e do produto interno bruto (7,3

milhões de euros/ano), derivados dos ganhos de tempo obtidos com a implantação do Túnel”. -----

----- Para terminar e face ao óbvio e relevante transtorno que a suspensão das obras no Túnel do Marquês provoca junto da população, e no escrupuloso respeito pelos prazos previstos na legislação vigente, o Ministério do Ambiente, conforme já anunciado, está empenhado, através do Instituto do Ambiente, enquanto autoridade nacional de ambiente, em concluir o procedimento com a maior brevidade possível.” -----

----- **A Deputada Municipal Isabel Castro (PEV)**, no uso da palavra, disse que nesta discussão sobre o Túnel do Marquês têm ouvido os colegas do PSD e do PP insistir sobre este projecto e mantendo teimosamente a sua defesa a pretexto de que se trata de uma promessa eleitoral. -----

----- Dispensava-se de lembrar as muitas promessas eleitorais da actual maioria camarária que não estavam cumpridas, como também se dispensava de lembrar as lamentáveis não promessas que foram concretizadas, designadamente os ataques a Monsanto e outros projectos ambientalmente desastrosos que degradaram a qualidade de vida dos lisboetas e que foram levados por diante. -----

----- Mas havia uma coisa que teoricamente seria consensual: não era aceitável que, no século XXI, se tomassem decisões políticas sem fundamentação técnica, e não havia ninguém, por muito iluminado que se pudesse julgar, que pudesse pretender levar por diante a concretização de um estudo com dimensões que pela sua natureza e pelas suas características tinha óbvios impactos sobre a cidade, dispensando o conhecimento técnico, o diagnóstico, enfim dispensando-se de saber se a obra que considerava ser um grande contributo para a cidade era efectivamente um contributo para a melhoria de um problema que se dizia existir. -----

----- Recordou que para além das muitas trapalhadas que marcaram o lançamento e o início da obra do túnel, estavam a falar de um projecto originalmente lançado sem projecto de execução, sem consulta pública, sem estudos e pareceres das entidades competentes, e estavam a falar, sobretudo, para além da ausência de conhecimentos dos estudos geomorfológicos, de um projecto que se propunha resolver – assim se anunciava –, de forma luminosa, um problema de trânsito que se permitia avançar sem um estudo de tráfego, quando era de elementar bom-senso que esse estudo estivesse presente. Aliás, uma pessoa insuspeita como o Prof. José Manuel Viegas, do Instituto Superior Técnico, em Junho do ano passado, no intervalo do Colóquio sobre mobilidade realizado pela Assembleia Municipal de Lisboa, chamara, a pretexto da obra do Túnel do Marquês, a atenção para o facto de ele dever ter sido antecedido de estudos de tráfego antes do seu lançamento, considerando também que a sua adjudicação, sem estudos, era inaceitável por antever congestionamentos nalgumas zonas. -----

----- E era precisamente de congestionamentos que se falava quando se tratava deste estudo, de forma tão leviana e tão incompetente lançado. -----

----- Continuando, disse que também era bom situar em que condições aparecia este Estudo de Impacte Ambiental. Ele apareceu porque houve pressões desde logo por parte dos cidadãos que se organizaram e que fizeram com que Portugal tivesse que

passar pela lamentável situação de ter na sua capital uma chamada de atenção por parte da Comissão Europeia porque se violou a lei, porque se pretender dispensar um elemento de diagnóstico essencial em obras. E estavam, ainda, perante a necessidade de preencher, porque foi assim considerado este estudo, uma formalidade protocolar porque a decisão do Tribunal Administrativo de Lisboa assim o impôs. -----

----- Mas o que fundamentalmente tinham que discutir, agora que estavam a debater a questão do túnel, era saber o que acontecia na Cidade de Lisboa, o que era que acontecia nas cidades europeias e quais eram os problemas com que se defrontavam. E por muita originalidade que a actual maioria pudesse ter, a verdade era que Lisboa e Portugal faziam parte do espaço europeu, e nesse espaço as questões da sustentabilidade, da mobilidade e do equilíbrio ambiental eram essenciais. Por essa razão de há muito aquilo que estava a ser feito nas cidades europeias modernas era a criação de condições para afastar a entrada de viaturas aos centros das cidades. -----

----- Só que, aquilo que o Executivo municipal propunha, era exactamente o contrário, isto é, contrariando, no fundo, medidas pontuais e positivas de pedonização de algumas áreas da cidade, contrariando e colidindo frontalmente com a tendência de construção de circulares, ia fazer uma obra que, obviamente, induzia a entrada de mais viaturas dentro da cidade, criava problemas de congestionamento e traria para o coração da cidade mais carros. -----

----- Isso era um verdadeiro absurdo, era uma medida contrária àquilo que era o sentido da modernidade e da melhoria das condições de vida das pessoas, designadamente porque os problemas de poluição e de degradação da qualidade do ar, associados a problemas de saúde, têm sido mascarados mas existem. -----

----- Era uma política integrada de transportes públicos, eram medidas e soluções criativas para evitar a entrada das viaturas e não para, de uma forma absurda, as fazer trazer, em situação de risco, violando aquilo que eram orientações europeias, designadamente em termos da concepção e das normas mínimas de segurança em túneis e infra-estruturas desse tipo. Era tudo isso que, de uma penada, era arrasado com este projecto que era completamente absurdo manter. -----

----- Disse, ainda, que a questão que estava colocada não era saber o custo do abandono, mas sim saber e discutir o custo, que esse sim seria perpétuo, de levar por diante uma obra que era um verdadeiro contra-senso e que, manifestamente, a maioria dos lisboetas não desejava. -----

----- Aliás, questionava que sentido tinha essa obra e como era que ela se compatibilizava com aquilo que foi publicado no Diário da República, no mês de Julho passado, o chamado Plano Nacional das Alterações Climáticas. Ele respondia a uma responsabilidade que Portugal assumira no quadro da União Europeia e do Protocolo de Quioto, de resolver e de pôr fim à derrapagem brutal que se estava a verificar nas emissões de gases com efeitos de estufa, concretamente agindo nos sectores dos transportes. Dizia-se nesse plano que das medidas em análise se evidenciava a grande contribuição esperada nos transportes com uma redução de quase 50% que se estimava das emissões. Aliás, era na redução associada ao

desincentivo da utilização do transporte privado, porque era por aí que passava o essencial das medidas. -----

----- Portanto, as questões que o PEV colocava era saber como era possível, hoje, um decisor político permitir-se ao luxo de dispensar o conhecimento técnico, de dispensar o diagnóstico, de não ter aquilo que nesta situação era elementar que era um estudo de tráfego; como era possível que Portugal continuasse a estar fora da Europa e arredado daquilo que era o sentido da modernidade, da sustentabilidade e do futuro; como era possível que se publicassem documentos para a União Europeia, que assumiam compromissos, que na capital eram, desta forma tão grosseira, pura e simplesmente violados. -----

----- **O Deputado Municipal Ferreira Pereira (PPM)**, no uso da palavra, leu o seguinte documento: -----

----- “Estamos hoje, aqui, a debater o Túnel do Marquês a pedido do Grupo Municipal do PS de acordo com o estatuído no Regimento desta Assembleia. -----

----- Tem sido fértil em discussões este tema. Façamos um pouco de história. -----

----- A intenção de construir este túnel foi apresentada, quando das últimas eleições autárquicas pela coligação PSD/PPM discutida durante a campanha e sufragada pelo eleitorado. Portanto, esta obra está politicamente justificada e não nos esqueçamos que, já depois da mesma ter sido aprovada, houve a tentativa de recolher assinaturas para a realização de um Referendo para inviabilizar esta obra, intenção que não se materializou, não certamente por falta de empenhamento dos seus proponentes mas, por certo, por falta de aderência. -----

----- Porque está então esta obra paralisada? -----

----- Porque o processo de adjudicação contém ilegalidades? – O Tribunal de Contas deu o seu aval. -----

----- Porque o projecto tem deficiências? Não se conhecem; pelo menos ninguém as explicita com base em argumentos sólidos. -----

----- Na verdade o empreendimento está parado por intervenção perante a justiça de um cidadão que já foi anónimo, mas que por esta e outras como esta se está a tornar uma vedeta da vida nacional. -----

----- As razões apresentadas e cito de cor, prendem-se com a falta de um projecto de execução e, também, do Estudo do Impacto Ambiental. -----

----- A primeira razão carece de fundamento. Basta haver um projecto minimamente desenvolvido de modo a ter uma ideia da natureza dos trabalhos a executar e da sua ordem de grandeza e o projecto de execução será desenvolvido com um avanço minimamente razoável sobre a obra. Darei como exemplo a construção da Central Térmica do Carregado em que o projecto de execução da estrutura de betão armado tinha um avanço sobre a obra oscilando entre as duas e três semanas. -----

----- Quanto ao estudo de impacto ambiental direi o seguinte: -----

----- - Há notícia de, alguma vez, se ter feito tal estudo em obras semelhantes? -----

----- - As inclinações são significativamente superiores às actualmente existentes? -----

----- - A produção de ruído é aumentada? -----

----- - A produção de gases tóxicos é maior do que a existente? -----



----- - A qualidade visual da área é afectada? -----

----- - A fauna existente é afectada? -----

----- - Não estão previstas medidas para limitar a velocidade, de modo a reduzir a probabilidade de acidentes? -----

----- - Não estão previstas medidas para a extracção de poeiras e gases tóxicos? -----

----- Aliás o Tribunal de Recurso não reconhece liminarmente a obrigatoriedade de tal estudo mas numa decisão, no mínimo discutível, mantém paralisação das obras. No entanto, o estudo está feito e a Câmara propõe-se monitorizar o seu acompanhamento.

----- Defendem, alguns, que o túnel, ao proporcionar a entrada de mais veículos em Lisboa agravará as condições de circulação na cidade mas não me consta que haja estudos efectuados que permitam essa conclusão. -----

----- O grande problema é que a falta de mobilidade habitacional que em parte resulta da irracionalidade das leis de arrendamento, vindas do tempo do Salazar e reforçadas pelo Vasco Gonçalves e até agora existentes, levou os cidadãos a viverem longe dos seus locais de trabalho e dos estabelecimentos de ensino para os seus filhos. Para um casal em que cada um trabalha em sítios diferentes e que tenha que levar um filho à escola, não me parece que possa haver transportes públicos que valham. Por isso há que melhorar as condições de entrada e saída na cidade. -----

----- Algumas medidas devem, entretanto, ser tomadas para minorar a situação: -----

----- Construção de parques em silo, subterrâneos e/ou elevados às entradas da cidade servidos por autocarros com ligação a diversos pontos da cidade, designadamente à rede de metropolitano; melhoria de acesso à Ponte 25 Abril; na zona do Viaduto Duarte Pacheco; melhoria da saída da auto-estrada Lisboa-Cascais, na zona de Linda-a-Velha. -----

----- Com estas medidas reduziríamos o número de entradas na cidade e facilitaríamos as saídas. -----

----- Para finalizar. Algum dos defensores da paralisação dos trabalhos se lembrou de ESTUDAR O IMPACTO que tal paralisação está a causar ao comércio local, às perdas de tempo no trânsito não só dos que querem entrar e sair mas também dos que circulam dentro da cidade; na deterioração da imagem visual da zona; no aumento inevitável das poeiras e de gases tóxicos no ar; nos custos da obra e nas indemnizações que, inevitavelmente, irão ser exigidas? -----

----- Não, provavelmente não pensaram! Mas se pensaram também não estão à espera de pagar!” -----

----- **O Deputado Municipal Carlos Marques (BE)**, no uso da palavra, disse que quando o PS solicitou, na Conferência de Representantes, a realização de uma Sessão para o debate desta matéria, foi solicitado à Câmara que fornecesse a documentação necessária para que pudessem ter um debate com o máximo rigor, com o máximo de análise política, com o máximo de verticalidade e com o máximo de verdade. -----

----- Todavia, nos documentos que recebeu da Câmara não encontrou uma carta dirigida ao Sr. Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, enviada pelo Instituto do Ambiente, com a referência 2.018/04/SACI-DAIA, assinada pela Sra. Vice-Presidente

dessa instituição, Maria Fernanda Santiago, que colocava 13 questões, cada uma com várias alíneas, ao Estudo de Impacte Ambiental que a Câmara apresentou. -----

----- Portanto, desejava que a Câmara confirmasse essa carta e que informasse também qual a resposta que lhe deu, porque, a não ser assim, estavam num debate sem conhecer a verdade dos factos. -----

----- Essa carta começava por dizer o seguinte: -----

----- “Processo de AIA n.º 1.259, aditamento ao relatório/síntese do relatório técnico do Estudo de Impacte Ambiental. -----

----- 1. Explicitar se foram analisadas/estudadas alternativas para cumprir o objectivo a atingir com o projecto em análise e, se for o caso, devem ser ditas quais as razões que levaram à solução do projecto agora apresentado, particularmente estudos de distribuição do tráfego na Cidade de Lisboa.” -----

----- Esta era a primeira questão, e sobre ela perguntava à Câmara o que perguntara na altura ao Vice-Presidente, Eng.º Carmona Rodrigues, actual Presidente, qual era a posição da Câmara sobre a proposta concreta que o BE apresentara para que houvesse um túnel na Praça Marquês de Pombal, não para introduzir trânsito na Cidade de Lisboa, mas para fazer sair trânsito da cidade, porque, segundo os cálculos de alguns urbanistas custava 50 vezes menos, não tinha problemas de impacte ambiental e era tão simples como um túnel quase à superfície, ao lado do Metro, entrando perto do edifício da Companhia de Seguros Tranquilidade, na paralela da Av. de Liberdade, desaguando na Av. Fontes Pereira de Melo, onde sairia uma bifurcação que passaria por baixo do Metro e desaguava no Parque Eduardo VII, e entrando no Parque Eduardo VII seria retirada uma parte do parque de estacionamento que já lá existia, daí daria escoamento para a Rua de Artilharia Um e dali para a auto-estrada de Cascais. Foi feito esse estudo? Algum dia disseram a razão porque esse túnel não era preferível ao que agora se apresentava? -----

----- Dizia depois essa carta, no seu ponto 2: “Tendo em conta o aprofundamento e os riscos associados ao projecto, estudar os impactos hidrogeológicos sob o ponto de vista estrutural”, e a sua pergunta era se esses estudos já foram feitos e se já foi respondido a isso. -----

----- E continuava a mesma carta: -----

----- “3. Indicar quais as acções previstas no quadro do plano de trabalhos para a obra que já foram executados. -----

----- 4. Ambiente sonoro. Apresentar um plano de redução na envolvente, que permita dar cumprimento à legislação em vigor. -----

----- 5. Qualidade do ar. -----

----- 6. Ordenamento do território/ocupação da via. (o que tinha a ver, nomeadamente, com a ocupação do PDM, etc.) -----

----- 7. População e actividades económicas. -----

----- 8. Património arqueológico. Apresentar relatório de acompanhamento arqueológico aprovado de acordo com o Decreto-Lei n.º 270/99, de 15 de Julho. -----

----- 9. Património arquitectónico. Referir e descrever o património arquitectónico de acordo com as informações disponíveis na página da Internet do IPPAR. -----

----- 10. Evolução da situação sem projecto. Realizar a análise comparativa de eventuais alternativas do projecto, incluindo a opção zero. -----

----- Explicitar e quantificar os impactos decorrentes da não execução da obra, considerando o já realizado e o que será necessário efectuar para repor a situação inicial.” -----

----- Sobre este último ponto, disse que o Sr. Presidente da Câmara, numa resposta à comunicação social, referiu que, perante as dificuldades jurídicas que tem tido a Câmara para resolver este buracão, custaria dois milhões de contos tapar o que existia, e, nesse sentido, requeria à Câmara, na qualidade de Deputado Municipal, que informasse em que números se baseara o Sr. Presidente da Câmara para falar em dois milhões de contos para poder tapar uma coisa em que, tanto quanto sabia, não houve nem podia haver escavações, já que apenas podia haver trabalhos à superfície. A única coisa que se sabia estar feito neste momento, para além de se ter entravado o trânsito naquela zona, eram pilares de segurança par depois se poder escavar. Mas esses pilares podiam lá ficar na mesma, bastava cortar os ferros que agora estavam à superfície, tapar e alcatroar! Mas realmente gostava de perceber a razão porque, talvez para pressionar os tribunais e a opinião pública, se dizia que custava mais tapar o que estava feito do que continuar a abrir o buracão. -----

----- E continuava ainda a carta: -----

----- “11. Impactes e medidas. Apresentar um quadro resumo dos impactes para as várias fases do projecto com a indicação da metodologia de análise. Caso a informação seja insuficiente deverá ser claramente exposto que as previsões se baseiam em julgamentos subjectivos.” -----

----- Disse que podia continuar sobre este ponto porque ele tinha mais alíneas, mas seria fastidioso. -----

----- “12. Medida de gestão ambiental e monitorização. Rever os programas de monitorização propostos, conforme o disposto na Portaria 330/2001, de 2 de Abril. ----

----- 13. Apresentar um volume com as peças desenhadas do projecto referidas no capítulo da Descrição do Projecto (anexos técnicos) para facilitar a sua divulgação.” --

----- Disse que ouviu com muita atenção o seu amigo pessoal e líder do Grupo Municipal do PSD, Deputado Municipal Pedro Portugal, dizer que estavam perante um balanço globalmente positivo do estudo de impacte ambiental, pelo que com toda a honestidade lhe perguntava se tinha conhecimento dessa carta do Instituto do Ambiente dirigida ao Presidente da Câmara. É que ela punha em causa a qualidade do estudo de impacte ambiental! -----

----- Mas a carta não terminava já, ainda continuava: -----

----- “Reformulação do resumo não técnico. Ou seja, o Instituto Ambiental pedia que fosse reformulado o RNT. -----

----- 1. Apresentar a informação constante do capítulo 4, dos efeitos do projecto para originar as medidas a aplicar, mais pormenorizadas e discriminadas pelas fases de construção e exploração, de forma a permitir uma correcta análise dos impactos e das medidas de minimização. -----

----- - Apresentar cartografia com a planta do traçado que indique o número de vias e os sentidos das mesmas /formato A3 ou A4). -----

----- - Indicar a inclinação do túnel por troços e cada troço. -----

----- - Localizar os estaleiros na figura síntese dos impantes e medidas. -----

----- - Referir quais os trabalhos já executados até ao momento.” -----

----- Referiu que sem o RNT nem sequer começaria a decorrer o período de 30 dias para a consulta pública que o Instituto do Ambiente tinha que fazer. -----

----- Por fim, disse que tinham, desde o início, uma opinião sobre a legitimidade democrática da Câmara, dada pelos lisboetas, mas tinham também a mesma opinião de que para um debate democrático na Assembleia Municipal precisavam de uma resposta sobre se esta carta existia, se chegou ao Sr. Presidente da Câmara, porque a si, nesta sociedade do medo, chegou-lhe mandada de um centro de fotocópias do Centro Colombo, por algum técnico que não teve a coragem de lha entregar pessoalmente. Aliás, foram compradas aquelas “letrinhas” que no tempo do fascismo se compravam para fazer um carimbo, com que foi carimbada a carta que lhe enviaram dizendo: “a/c do líder da bancada do BE”. Estavam já no tempo dos medos, porque até já havia medo de falar na televisão, mas realmente queria que fosse confirmado se se tratava de um ofício verdadeiro e, em caso afirmativo, qual era a resposta da Câmara. -----

----- Terminadas as intervenções dos Grupos Municipais, o **Senhor Presidente** deu a palavra à Câmara para intervir. -----

----- **O Senhor Vice-Presidente da Câmara**, no uso da palavra, disse que ia começar exactamente pela questão com que havia terminado a intervenção do Deputado Municipal Carlos Marques e, pelo muito respeito que lhe tinha, queria dizer-lhe que o tempo do medo não se passaria certamente agora e nesta Câmara. Medos teriam tido certamente outros noutras alturas, noutros sítios, com outras ideologias, com outras práticas, que não propriamente a actual maioria. -----

----- Disse que não estava habituado a ouvir da parte do Deputado Municipal Carlos Marques esse tipo de intervenção, mas não aceitava isso porque a sua prática democrática, e a prática democrática por parte de todos quantos se encontravam na Sala, é que eram pessoas de liberdade, liberdade que defenderam no passado, defendem no presente e vão defendê-la no futuro. Mas desejava também dizer que um dos males que tinha a democracia portuguesa, era que quando estavam a discutir uma questão, norma geral, quando ela não dava jeito, desviavam as atenções para questões menores e para questões secundárias. -----

----- E o que hoje estava em discussão era uma questão muito importante. Era a questão de saber se para a Cidade de Lisboa era importante o Túnel do Marquês ou não, se foi cumprida a legalidade, se foram feitos os estudos que deviam ter sido feitos, e se a Câmara estava a cumprir, porque era principalmente à Câmara que competia executar e não ser apenas palavrosa, no fundo cumprir aquilo que era um compromisso seu. -----

----- Seguidamente, leu o documento que a seguir se transcreve: -----

----- “O projecto designado “Túnel do Marquês” ou melhor o “Desnívelamento da Rua Joaquim António de Aguiar” foi e é assumido por este Executivo como uma obra para um mandato. E repito para aqueles que têm dúvidas: foi e é assumido por esta Executivo como uma obra para um mandato. -----

----- Tratando-se de um compromisso eleitoral, a decisão da sua execução fundou-se na necessidade de dotar Lisboa de uma nova infra-estrutura rodoviária complementar que contribuisse para o descongestionamento do trânsito do eixo Av. Liberdade – Praça Marquês de Pombal – Av. Fontes Pereira de Melo. -----

----- Há mais de 50 anos que a actual estrutura viária de entrada de Lisboa pelo Viaduto Duarte Pacheco, subsiste sem novas respostas. A última intervenção significativa, data de 1985, quando abriu à circulação o Túnel das Amoreiras do qual este projecto é a continuação lógica e material. -----

----- 20 anos em que aumentou a concentração de serviços em Lisboa. -----

----- 20 anos em que o número de viaturas foi crescendo. -----

----- 20 anos sem se verificar uma intervenção de fundo. -----

----- O número de viaturas que entram por este acesso à cidade é assustador. -----

----- Na análise de tráfego realizada – que os Senhores dizem que não existe – foram contabilizados perto de 60.000 veículos por dia durante a semana (soma das entradas e saídas) na Rua Joaquim António de Aguiar e pouco mais de 45.000 veículos por dia ao fim-de-semana. -----

----- Nas horas de ponta (média de cada uma das 3 horas dos períodos de ponta) o número de veículos ultrapassa os 3.500 por hora e por sentido. Releva-se que os veículos ligeiros representam 93% dos números apresentados. -----

----- Tal intensidade de tráfego provoca a saturação do ponto de vista rodoviário, visível nas entradas e saídas em horas de ponta a velocidades inferiores a 10 km/hora com as inerentes demoras e os problemas de libertação de gases para a atmosfera e os consequentes problemas de ruído. -----

----- Este congestionamento não se verifica apenas neste eixo viário. Ele apresenta reflexos nas principais vias com ele conexas: Av. Liberdade, Rua Castilho, Av. Fontes Pereira de Meio, Rotunda Marquês de Pombal, Rua Artilharia Um, entre outras. E tal situação tem várias implicações cruzadas: mobilidade pedonal, qualidade do ar, excesso de ruído, consumos exagerado de combustível, perdas imensas de tempo ... ---

----- O projecto de construção do Túnel assenta numa realidade histórica no quadro da zona em questão: na altura da criação do Túnel das Amoreiras, em 1985, existia já a intenção de prolongar este até à Praça Marquês de Pombal, o que não foi efectuado por razões diversas. -----

----- Na sequência da consideração dos problemas de tráfego verificados recorrentemente na zona, e na sequência do início dos trabalhos conducentes à elaboração do Plano de Mobilidade da Cidade de Lisboa, o actual Executivo camarário, em sede de propostas específicas de actuação, propôs a construção do desnívelamento conhecido por Túnel do Marquês, com a sequência de acções referenciada no Estudo de Impacte Ambiental. -----

----- - A elaboração do Plano de Mobilidade para a Cidade de Lisboa, ainda em fase de execução, assenta já no pressuposto da existência deste túnel, assumindo a sua necessidade no quadro geral de três pressupostos essenciais: -----

----- - A melhoria global das condições de circulação no quadro desta zona da Cidade de Lisboa, particularmente a necessidade de dar vazão ao tráfego das perpendiculares à Rua Joaquim António de Aguiar, bem como à resolução do problema de circulação pedonal; -----

----- - A execução do Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zona Envolvente (em fase de execução), que aponta para a pedonalização das faixas laterais da referida Avenida. -----

----- Um conjunto articulado de medidas que visa a criação da designada “Circular das Colinas” que visa afastar o trânsito da Baixa, nomeadamente aquele que pretende seguir do eixo Alcântara – Santos para o Campo Grande e Praça de Espanha e que hoje recorre àquela área. -----

----- Desta forma, o Túnel do Marquês articula-se com o referido Plano, dele sendo, aliás, uma peça fundamental. -----

----- O projecto do Túnel do Marquês, foi iniciado em 2003, tendo em 26 de Abril de 2004 sido paradas as obras, por ordem do Tribunal, tendo este, contudo, indicado a necessidade do empreiteiro permanecer no terreno para continuar os trabalhos não estruturais, garantindo a segurança da obra e dos utentes. -----

----- O Túnel do Marquês tem em vista melhorar o trânsito existente na zona do Marquês de Pombal, tanto na saída como na entrada da Cidade de Lisboa e promover um equilíbrio e ao mesmo tempo melhorias na circulação no interior da cidade com especial destaque para a zona envolvente. -----

----- O Túnel insere-se na Estratégia de Mobilidade para a Cidade de Lisboa e da própria Área Metropolitana de Lisboa pretendendo-se que, com a sua utilização, aumente a circulação e fluidez do trânsito dentro da cidade, nomeadamente para os transportes privados e públicos, através da ligação das suas vias de entrada e saída e da ligação da cidade aos eixos viários envolventes. -----

----- Em termos de funcionamento refira-se que o túnel se destina a veículos ligeiros, impondo limites de velocidade (40 a 50 km/h), e dispondo de sistemas de vigilância, de um robusto sistema de ventilação e de uma central de comando que dispõe de funcionários em permanência. -----

----- Assim, quem está a descer a Av. Fontes Pereira de Meio pode apanhar no seu final um acesso para o túnel, evitando a Rotunda do Marquês à superfície e podendo vir à superfície na Rua Joaquim António de Aguiar, antes da Rua Conselheiro Fernando de Sousa ou continuar a seguir no túnel até depois das Amoreiras, seguindo depois na direcção que lhe for mais conveniente. -----

----- Quem pretende subir a Rua Joaquim António de Aguiar, apanhar o túnel, evita três cruzamentos sucessivos. Por sua vez, quem entra em Lisboa pela zona das Amoreiras, pode seguir pelo túnel, evitando o cruzamento da Rua Conselheiro Fernando de Sousa, podendo vir à superfície na Av. Eng.º Duarte Pacheco e encaminhar-se para a Rua Artilharia Um. -----

----- Na fase de concepção todas as medidas foram adoptadas de modo a prevenirem-se danos irreparáveis. Foi efectuada uma Análise de Risco, que concluiu pelo impacto mínimo das situações potenciais, embora de muito baixa probabilidade de ocorrência. -

----- Para minimizar os efeitos da obra adoptou-se um Programa de Gestão Ambiental que assegure as medidas de minimização de impactes durante a fase de obra. O plano de gestão ambiental tem como objectivo avaliar e gerir o ambiente afectado durante a construção do túnel, através de campanhas periódicas de amostragem e acompanhamento e implementação das medidas. -----

----- Todas as propostas construtivas são validadas pelos serviços da CML pelo LNEC (entre outras) quanto às fundações na zona do Marquês e à passagem do túnel nas proximidades do Metropolitano no início da Av. Fontes Pereira de Meio tendo-se assumido que a segurança, quer em obra, quer em laboração constituem uma preocupação fundamental da Câmara. -----

----- Encontram-se iniciadas, à data da suspensão das obras, as tarefas correspondentes ao: -----

----- - Projecto de Execução (Vistorias e Instalação de Instrumentação); -----

----- - Desvios de trânsito e ao reperfilamento do viaduto Duarte Pacheco/Av. Conselheiro Fernando de Sousa e Passagem Superior Pedonal na Av. Eng.º Duarte Pacheco e 2/3 da Empreitada Geral (nomeadamente, no que se refere aos aspectos de encerramento de vias à circulação e de construção de conduta da EPAL). -----

----- Face à suspensão decretada pelo tribunal, podemos resumir a situação actual da seguinte forma: -----

----- - A Câmara Municipal de Lisboa adoptou todos os procedimentos que entendeu que legalmente lhe eram exigidos, quer no lançamento da empreitada, quer na obtenção do visto respectivo pelo Tribunal de Contas; -----

----- - Um cidadão entendeu que eram necessários outros procedimentos, tendo interposto uma providência cautelar; -----

----- - O tribunal suspendeu a obra, dando, no entanto, razão a todos os argumentos expendidos pela Câmara, e remetendo qualquer decisão para a acção principal. -----

----- - No entanto, e já posteriormente, por determinação judicial, foi elaborado um Estudo de Impacto Ambiental, que se encontra neste momento em fase de apreciação pelo Instituto de Ambiente. -----

----- Se, por absurdo, a obra não tivesse continuidade, tal implicaria: -----

----- - A necessidade de se procederem a trabalhos de construção que reponham a situação inicial, o que significa proceder aos necessários trabalhos de construção civil, com as implicações e os efeitos daí resultantes; -----

----- - A não articulação com as decisões locais de mobilidade na Cidade de Lisboa, colocando em causa as opções já tomadas e mantendo a situação actual de forte congestionamento do tráfego. Tal situação implica que uma das peças base da alteração das condições de circulação na Cidade de Lisboa deixaria de ser satisfeita, obrigando a encarar a existência de alternativas com as perdas de tempo daí resultantes; -----

----- - A inviabilidade das alterações necessárias em outros eixos rodoviários como a Av. Liberdade/Restauradores/Baixa, bem como a impossibilidade para o futuro de encontrar novas soluções para o eixo actualmente em obra; -----

----- - Implicações financeiras directas e indirectas fortes, nesta fase ainda não passíveis de serem contabilizadas, correspondentes, no caso das implicações directas, à necessidade de repor a situação inicial e à indemnização dos afectados, e no caso das implicações indirectas correspondentes à continuação da actual situação, com enormes perdas de tempo. -----

----- Significa isto em termos práticos que: -----

----- - As obras se encontram suspensas; -----

----- - Que os encargos da obra se agravam; -----

----- Que os municípios e restantes utentes são profundamente prejudicados, tal como os agentes económicos e os residentes na proximidade. -----

----- Perante este cenário evidencia-se que o Túnel do Marquês pode contribuir para uma melhor fluidez rodoviária na zona com destaque para os fluxos transversais e no sentido de saída de Lisboa, incluindo melhorias nas qualidades do ar e ruído. -----

----- Tal deve ser enquadrado num plano e estratégia mais alargada, onde ressalta a oportunidade estratégica que esta infra-estrutura pode vir a criar para a gestão das acessibilidades e mobilidades, nomeadamente ao permitir redefinir prioridades de semaforizações e circulações de trânsito, como potenciais repercussões em toda a envolvente (incluindo a Av. da Liberdade) e consequentes benefícios ambientais. ----

----- Como é natural num projecto desta complexidade, existem evoluções naturais e oportunidades de melhoria, pelo que decorrente do estudo se assumiram um conjunto de medidas, abrangendo a gestão ambiental da obra (em parte já implementada), medidas de protecção de ruído nas entradas e saída do túnel e ventiladores, drenagem das águas subterrâneas e a flexibilização e gestão integrada do projecto e do tráfego para potenciar os efeitos positivos do Túnel. -----

----- Os impactos identificados são, de um modo geral, de reduzida importância ambiental, social e patrimonial e verificam-se temporariamente. -----

----- Em contrapartida, o projecto contribui, de forma muito positiva, para ultrapassar algumas das principais dificuldades sentidas ao nível da circulação viária global na área de Lisboa, melhorando os acessos globais, o que poderá potenciar a poupança de tempo para quem sai e entra da cidade e para o trânsito nas transversais nessa zona da cidade e sua envolvente. -----

----- De acordo com os dados do Estudo de Impacto Ambiental, merecem especial destaque, as questões ligadas aos benefícios salariais e para o Produto Interno Bruto, derivados dos ganhos de tempo obtidos que rondam as 300.000 horas/ano com a implantação do túnel, os quais assumem um grande significado, quer em termos de benefícios salariais, quer em termos de contribuição para o Produto Interno Bruto. ----

----- No primeiro caso representam um benefício de quase 1,8 milhões de euros/ano e no segundo caso um benefício de quase 7,3 milhões de euros/ano. -----

----- Para os utentes da zona estima-se uma poupança de cerca de 300.000 horas/ano. --

----- Nesse sentido estima-se em 300.000 horas/ano de poupança aos cidadãos. -----



----- Associado ao projecto está o potenciar de eventuais definições das circulações na envolvente do projecto o que pode permitir um maior acesso dos munícipes a essas zonas e valorizar os aspectos sociais e económicos da mesma. -----

----- Salienta-se, ainda, a importância da adopção de medidas de gestão rodoviária na Cidade de Lisboa, que utilizem esta infra-estrutura como potenciadora da sustentabilidade. -----

----- Senhor Presidente -----

----- Senhoras e Senhores Deputados -----

----- A decisão de mandar construir o “Túnel do Marquês” representa o nosso contributo para a resolução de parte dos problemas de trânsito da cidade. -----

----- Tínhamos a consciência dos problemas inerentes a esta construção – problemas temporários que compensariam os lisboetas após a sua conclusão. -----

----- Temos a convicção que agimos correctamente e no interesses daqueles que utilizam a cidade. -----

----- Temos a determinação e a coragem de tomar opções e pô-las em prática. Não desanimamos com contrariedades, quando o objectivo é compensador. A nossa compensação é servir bem quem precisa de Lisboa. -----

----- Por convicção e não por teimosia, -----

----- Por necessidade e não por birra, -----

----- Estamos a fazer obra na cidade. É isso que há quem o queira impedir. -----

----- Assumimos um compromisso com a cidade e os lisboetas – melhorar a qualidade de vida em Lisboa. -----

----- Não nos deixamos enredar em vãs quezílias políticas ou em quixotescas demandas de absurda pequenez, para satisfazer espíritos mesquinhos e quezilentos em busca de publicidade gratuita. -----

----- Temos um mandato para gerir a cidade, que é também Capital do País. Esse mandato exige dedicação e determinação. Não se compadece com jogos de notoriedade, nem com ensaios de boleias políticas. -----

----- O nosso objectivo é de contribuir para tornar esta cidade – no respeito pela sua história – num espaço de desenvolvimento, de modernidade e de competitividade sustentada. -----

----- Lisboa precisa de respostas. Nós estamos a dá-las. -----

----- Lisboa precisa de ser reerguida. Nós estamos a fazê-lo. -----

----- Lisboa precisa de se tornar mais moderna. Estamos a ser respeitados por isso.” ---

----- **O Deputado Municipal Carlos Marques (BE)**, no uso da palavra para um pedido de esclarecimento, começou referir que não havia nenhum medo na Assembleia, não foi isso que disse. O que disse foi que um funcionário do Instituto do Ambiente foi a um centro de fotocópias, no Centro Colombo, e usou um método muito antigo, que ele próprio também usara no tempo da “outra senhora”, que era comprar uns carimbos de borracha para carimbar uns papelinhos que então colavam nos candeeiros, para que não pudesse ser identificado. -----

----- Mas fez uma pergunta muito concreta a que o Sr. Vice-Presidente não respondeu, e que voltava a repetir. Aquele ofício era verdadeiro ou falso? Se era verdadeiro, fez

ainda uma segunda pergunta: que condições tinham de debate perante um officio que não lhes foi distribuído sobre um assunto central que era o impacte ambiental do túnel, e qual a resposta que a Câmara deu. -----

----- Quando à liberdade da Assembleia, esclareceu que só tinha a dizer que era a máxima, sempre a dignificaram e continuariam a dignificar, viesse quem viesse. -----

----- **O Senhor Vice-Presidente da Câmara**, respondeu dizendo que, depois de esclarecido o problema do medo, voltava à mesma questão que era algo que os esperaria sempre. É que enquanto não visse que havia na sociedade realmente perigos de medo, esse argumento seria sempre utilizado quando queriam desviar as atenções. Não aceitava que em Ministério nenhum do País se pudesse dizer que havia medo, porque no seu País não há medo. No seu País o que tinham que dizer às pessoas era que não tivessem medo, que fossem livres e que não se escondessem nesta altura atrás de pequenos carimbos. É que houve um período em que provavelmente era necessário esconder-se atrás dos carimbos, mas agora, se calhar, escondiam-se de outras coisas, e eram essas outras coisas que realmente não queria que acontecessem e por isso privilegiava as pessoas que davam a cara, porque em democracia o correcto era dar a cara e encarar os problemas de frente. -----

----- Disse, depois, que era verdade que o Instituto do Ambiente solicitara questões adicionais para resposta ao que foi apresentado, e foi enviado para o Instituto do Ambiente um aditamento em relação às questões que foram solicitadas. Não tinha nada de novo, nada de original, era prática comum que quando qualquer estudo era apresentado pela primeira vez a entidade competente para analisar esse estudo pedisse sempre, sem exagero em 100% dos casos, mais alguns esclarecimentos para analisar esses casos, os quais, neste concretamente, como era óbvio foram facultados. -----

----- Mas para que a grande questão agora não fosse os esclarecimentos que a Câmara prestou, eles seriam também facultados aos Deputados Municipais, porque o que realmente queria discutir agora eram as questões relacionadas com o túnel e o respectivo Estudo de Impacte Ambiental. -----

----- Findo o período de intervenção dos Grupos Municipais e da Câmara, o **Senhor Presidente** abriu o período de debate. -----

----- **O Deputado Municipal Nelson Antunes (PSD)**, Presidente da Junta de Freguesia de São Sebastião da Pedreira, no uso da palavra, disse que a passagem a poucos centímetros do túnel do Metropolitano era preocupante para o Deputado Municipal Miguel Coelho, mas a anterior maioria autorizara que o túnel da Av. João XXI, no cruzamento com a Linha Verde do Metropolitano, ficasse assente sobre ela. Mesmo assente sobre ela e não a 50 centímetros como o Túnel do Marquês iria passar! Enfim, dois critérios! Evidentemente desconheciam isso por falta de aprovação formal do projecto de execução da obra. -----

----- Onde estavam nessa altura os ambientalistas? Só nasceram agora? -----

----- Por outro lado, o Deputado Municipal Miguel Coelho estava preocupadíssimo com os custos. O PSD também estava porque enquanto o Túnel do Marquês estava parado, os túneis mandados executar pela anterior maioria não tiveram esses obstáculos, e em todos eles o custo final foi sempre alargado, tendo chegado a mais de

78,5% o custo do túnel da Av. da República. Portanto, como se via, a oposição não se preocupava com os custos quando era ela que governava. -----

----- Recordou que aquando do debate específico sobre o Túnel do Marquês, interviera na defesa da sua construção por motivos óbvios, principalmente pela diminuição considerável da poluição, tanto sonora como atmosférica, que atacava as artérias da sua freguesia desmesuradamente. Mas com a construção do Túnel do Marquês a fluidez do tráfego aumentava, diminuindo a emissão do CO2 e não eram necessárias as buzinelas. -----

----- Era evidente que o túnel foi plebiscitado pelos residentes no concelho de Lisboa, ao elegeram o candidato proposto pela coligação que actualmente governava e edilidade, e as pedras colocadas na engrenagem, para entravarem a construção deste túnel, foram desaparecendo uma a uma. A obra não carecia de parecer do IPPAR, não necessitava de plano prévio, tinha o projecto de execução correctamente aprovado pela Câmara Municipal de Lisboa, foi objecto de inquérito público e não passava por terrenos húmidos porque eles não existiam. -----

----- Portanto, face ao referido e pelos enormes prejuízos causados ao erário público, aos cidadãos de Lisboa e aos milhares de utentes que utilizarão aquelas vias, sugeria que se constituísse uma Comissão Eventual, formada por um Deputado Municipal de cada bancada, e se dirigissem às ruas por onde irá passar o túnel e nelas colocassem cartazes com inscrições semelhantes às que foram colocadas na Barragem do Alqueva: “Deixem que me construam”. -----

----- **O Deputado Municipal Silva Dias (PCP)**, no uso da palavra, começou por dizer que pedindo emprestada uma ideia a um antigo membro da Assembleia Municipal de Lisboa, cuja sagacidade e o brilho das intervenções recordava com muita admiração, e que em crónicas semanais, há cerca de 15/20 anos, nos jornais e na rádio fazia comentários a figuras, a factos, a actuações e lhes atribuía uma classificação de 0 a 20, chegando, inclusivamente, a fazer alguns comentários sobre a actuação da Assembleia Municipal, o que constituía uma projecção dos seus trabalhos para os cidadãos de Lisboa. -----

----- Como vinha dizendo, pedindo-lhe emprestada a ideia, se houvesse a classificar este relatório ver-se-ia obrigado a dar-lhe uma classificação muito abaixo de 10, classificação essa que, entenda-se, não se referia ao mérito profissional do relatório, mas sim ao seu valor como instrumento alicerçante de decisões políticas que vieram a ser tomadas pela Assembleia. -----

----- E, a propósito, recordava também um episódio atribuído a Bento de Jesus Caraça, enquanto professor, que numa prova classificou um aluno com uma nota inferior a zero, menos 4 ou menos 5, e perante a perplexidade do aluno: “mas Mestre, menos 4 ou menos 5?” teria respondido: “é pelos erros que comete no exame e por todos aqueles que irá fazer pela vida fora!”. -----

----- Disse que não pretendia fazer humor com estas evocações, seria despropositado, mas através delas extrair, especialmente da última, um valor de parábola. É que as omissões, os eventuais erros de análise, mas, sobretudo, as ambiguidades, as interrogações não respondidas – souberam agora que algumas já foram respondidas –

e a fragilidade do processo conclusivo, patentes nos documentos que lhes foram distribuídos, teriam consequências gravosas para a cidade, se fossem aceites. -----

----- A título meramente demonstrativo, visto que apesar de todo o cuidado que teve em ler os relatórios eles foram-lhes entregues há pouco tempo, uma parte foi mesmo só agora, chamava a atenção para a discrepância detectada entre o resumo não técnico – e aqui poderiam entrar numa discussão semântica de se ver o que era um resumo não técnico e porque era que ele vinha à Assembleia – e o relatório de síntese. -----

----- No primeiro, na página 27, referia-se que o projecto contribuirá de forma muito positiva para ultrapassar as principais dificuldades, ao nível global, da área de Lisboa, e no segundo, na página 109, dizia-se que os efeitos da eventual construção do túnel eram maioritariamente positivos. Ou seja, de um lado são muito positivos, do outro são maioritariamente positivos! -----

----- Mas para além do uso de uma linguagem adjectivada e subjectiva, nenhuma das afirmações era demonstrada. -----

----- Continuando, disse que o relatório apresentado sofria, no entender do PCP, de um mal muito comum a este tipo de trabalhos, que os tornava, de uma forma geral, instrumentos ineficazes com bases de decisões políticas. Possuíam uma análise muito vasta, mas não exaustiva nem sistemática, e normalmente as conclusões apresentavam-se deslaçadas dessa análise. -----

----- Sem ridicularizar, longe de si tal intenção, chamava a atenção para a página 47 do relatório síntese, que informava que a fauna urbana presente na zona incluía a mosca doméstica, a ratazana castanha, a lagartixa, o pombo e o pardal, mas, na ausência de normas específicas, não eram apresentados nenhuns estudos de casos. -----

----- Por exemplo, quantos túneis existem, na Europa ou no mundo, inseridos no tecido urbano, com as características com o que a Câmara pretendia construir em Lisboa? Como funcionavam? Em que condições eram abertos ou encerrados temporariamente? Quais as medidas de segurança permanentes, ou de emergência, adaptadas? Os grandes desastres em túneis foram devidamente estudados? Reflectira-se sobre o facto de um ponto dos mais sangrentos da Cidade de Lisboa, em termos de peão/vítima, ser a saída nascente da passagem inferior da Av. dos Estados Unidos da América sob a Av. de Roma, com condições semelhantes às que vão suceder no Túnel do Marquês, onde, por absurdo, se ia construir um túnel que terminava num semáforo que tinha uma passagem de peões na sua boca? -----

----- Disse que iniciou a sua vida profissional na Câmara Municipal de Almada, em 1958, e teve então oportunidade de tomar contacto com o plano de obra da ponte sobre o Tejo, e chocou-lhe ler que estava prevista a morte de 14 operários durante aquela construção. Perante o choque, o amigo americano construtor informou que era de todo necessário prever as indemnizações. Se o Túnel do Marquês se realizar, estava certo que não morreria ninguém nem haveria acidentes graves na sua construção, porque as técnicas evoluíram, a legislação era mais rigorosa e o operariado mais bem formado. -----

----- Todos os receios lhe chegavam do futuro, e daí o ter evocado Bento de Jesus Caraça. -----

----- Muitas vezes na Assembleia Municipal se disse que o Túnel do Marquês era inútil, prejudicial à cidade e perigoso. Não lhe dava o tempo oportunidade de demonstrar as primeiras constatações, mas extraía do próprio relatório a demonstração da última. Na página 108 do relatório síntese, nas conclusões, lia-se, citou: -----

----- “Inclinação. -----

----- No que diz respeito à inclinação, em rigor a inclinação presente no túnel não aumenta a inclinação presente actualmente na via, já que o túnel a segue e até a atenua. No entanto, o confinamento daí decorrente pode acrescer o factor de risco, que é atenuado pelas medidas de projecto e de ventilação prevista. Nesta vertente, é fundamental também um rigoroso controlo da velocidade e o civismo dos utentes.” ---

----- Parecia-lhe que, quer a argumentação, quer a conclusão, eram demasiadamente elementares. Aí se esquecia a totalidade do perfil do túnel, com um trainel descendente a que se seguia um trainel ascendente, com o ponto de cota mais baixa precisamente na Praça Marquês de Pombal, e aí se esquecia, também, que um desastre resultava da convergência de factores que de *per si* poderiam ser relativamente pacíficos, mas que, circunstancialmente, induziam situações anómalas. -----

----- Cabia aos técnicos que tinham o saber de fazer, e aos eleitos que tinham o poder de decidir a mandato do povo, contribuir para que não concorressem para situações desse tipo. Era fácil imaginar que elas ocorreriam no Túnel do Marquês: uma mancha de óleo, um choque em cadeia, derrame de combustível, uma ponta de cigarro ou uma faísca, e era evidente que as consequências desse trivialíssimo acidente não eram as mesmas numa avenida ou num túnel, sobretudo tratando-se de um túnel que iria ter um funcionamento pulsassivo já que iria ser de tantos em tantos minutos interrompido pelo sinal de peões na Praça Marquês de Pombal. -----

----- E dizia que as consequências não seriam as mesmas de um acidente ocorrido numa avenida ou num túnel, mesmo que ambos tivessem a mesma inclinação, porque o terrível efeito de chaminé levaria os gases, o fumo e o fogo, em acelerada progressão, até à boca superior do túnel. Aliás, bastava recordar o acidente que há anos vitimara dezenas de pessoas num túnel de um funicular, na Áustria. -----

----- Prossequindo, disse que uma leitura atenta do estudo que foi apresentado não era tranquilizadora. Pelo contrário era assustadora, aterradora. -----

----- Pedia desculpa pelo plebeísmo, mas estavam metidos num buraco. E dizia que estavam porque foram eleitos na mesma altura, e a história de Lisboa, de Outubro de 2001 até Outubro de 2005, estava, ou esteve, nas mãos de todos, nas mãos do órgão deliberativo e nas mãos do órgão executivo. A cada um a sua responsabilidade, obviamente. -----

----- Estava certo que na Câmara, na Assembleia, nas Juntas, todos fariam o possível para sair desse buraco. Pôr a imaginação a trabalhar, encarar uma nova programação, outro projecto, um faseamento reajustado, indemnizações, reposição do terreno na sua situação *in extremis*. -----

----- A terminar, disse que o Túnel do Marquês, que o Executivo pretendia construir, teria uma vida útil de 60 a 70 anos. Servi-los-ia agora todos, aos seus filhos, aos seus

netos e bisnetos, mas uma coisa era certa: não podiam ser cúmplices de um atentado à sua segurança. -----

----- **O Deputado Municipal Francisco Oliveira (PSD)**, no uso da palavra para um pedido de esclarecimento, disse que o Deputado Municipal Silva Dias referiu: “vamos construir um túnel que termina com um semáforo e uma passagem de peões” e perguntava-lhe se teriam presente o mesmo projecto já que não via naquele que possuía nenhum semáforo nem nenhuma passagem de peões à saída, mas sim à entrada. -----

----- Mais: essa passagem de peões, que por sinal era uma passagem superior, e o semáforo já existiam e iam continuar. Referia-se ao semáforo que estava, embora um bocado discutível, próximo das bombas de gasolina da GALP, no início da Av. Engº Duarte Pacheco. -----

----- **O Deputado Municipal Silva Dias (PCP)**, no uso da palavra para responder ao pedido de esclarecimento, disse que a resposta estava numa gravura da página 21, do resumo não técnico. Até ao ponto que sabia interpretar perspectivas, via ali uma saída de um túnel e uma passagem de peões que atravessava nove faixas de rodagem. -----

----- **O Deputado Municipal Dias Baptista (PS)**, no uso da palavra, começou por, numa primeira nota, realçar, com grande pena, que não tivessem a presença do Sr. Presidente da Câmara, sobretudo porque, inquestionavelmente, lhes parecia que um debate sobre esta matéria mereceria a sua presença. Até porque não se podiam nem deviam esquecer de que, há muito pouco tempo, assistiram a uma conferência de imprensa dada pelo Sr. Presidente da Câmara, então Ministro, exactamente para tratar da problemática hoje em discussão. -----

----- Portanto, não podiam hoje deixar de lamentar, e também de estranhar, a ausência do Sr. Presidente da Câmara para tratar deste projecto, sobretudo porque, como foi dito várias vezes, o Sr. Presidente da Câmara, Prof. Carmona Rodrigues, era, eventualmente, um dos principais autores do projecto, a par do ex-Presidente da Câmara, Dr. Santana Lopes. Por conseguinte, era inadmissível esta ausência. -----

----- O PS sabia que havia muitos compromissos, que a Câmara Municipal tinha muitas preocupações, que a Câmara, designadamente o seu Presidente, tinha muitas deslocações a fazer, nomeadamente a Marrocos para participar em apresentações da PT, sabiam isso tudo. Agora, o que gostavam de entender era a razão por que o Sr. Presidente da Câmara não encontrava na sua agenda um momento para vir discutir com a Assembleia Municipal uma temática tão importante quanto esta para a cidade. -

----- Todos ouviram atentamente aquilo que lhes disse o Sr. Vice-Presidente, Dr. Pedro Pinto, e o que acabava de dizer não tinha qualquer menosprezo pela figura do Sr. Vice-Presidente, pelo contrário, merecia-lhes o maior respeito. Só que entendiam que um debate com esta importância deveria ter, obrigatoriamente, a presença do Sr. Presidente da Câmara Municipal. Aliás, gostavam de registar que começavam a assistir, com alguma inusitada frequência, à ausência do Sr. Presidente da Câmara nas reuniões da Assembleia. -----

----- E queriam registar isso, aqui e agora, porque estando a tratar de um tema tão importante, era surpreendente, estranho e lamentável que o Sr. Presidente da Câmara

não estivesse presente. Sobretudo porque, como disse o Sr. Vice-Presidente, esta era uma matéria absolutamente essencial para o mandato da actual maioria. -----

----- Aliás, o Sr. Vice-Presidente foi também dizendo que era uma matéria que tinha sido sufragada pelo eleitorado e que, por isso mesmo, estava legitimada. O PS não queria discutir a questão da legitimação, até porque, desde a primeira hora, a Assembleia não se tinha preocupado muito com a questão da legitimidade, já que ela existia, como era óbvio. Embora, já que essa questão foi trazida à colação, não fosse bem como foi dito pelo Deputado Municipal Nelson Antunes que referiu que a coligação tinha total legitimidade visto que se apresentou assim ao eleitorado. Não era bem assim, não se podiam esquecer que a coligação hoje era uma coligação pós-eleitoral ... -----

----- A um aparte do Sr. Vice-Presidente respondeu que havia uma única coligação que era aquela que estava na Câmara, e essa não tinha legitimidade eleitoral porque essa não foi a votos. Recordou que tiveram uma campanha protagonizada pelo Dr. Pedro Santana Lopes e uma outra protagonizada pelo Dr. Paulo Portas, cujo tema era “eu fico”, depois não ficou mas ficou a coligação que daí resultou. Era bom que se entendessem! Não queriam discutir a questão da legitimidade, mas que não lhes acenassem com a legitimidade porque ela não existia sob esse ponto de vista. -----

----- A um novo aparte disse: “ah, ah, mas essa não é a maioria que os Senhores estavam a falar, porque não é a coligação com o PPM que dá a maioria na Câmara Municipal”. Quando pretendiam explicitar teriam que ser claros na explicitação, porque, a não ser assim, estavam a procurar induzir em erro. O PS nunca quis questionar a legitimidade, mas tinha dúvidas em relação ao projecto. -----

----- Disse, depois, que o Sr. Vice-Presidente da Câmara teve a gentileza de lhes fazer ali um belo discurso, diria até que, eventualmente, tiveram ali a presença de um discurso de candidatura. Não sabia se sim se não, mas ficou no ar que o Sr. Vice-Presidente fez ali uma intervenção eventualmente propondo-se para outros voos, o que registavam, sobretudo porque no momento em que estavam a tratar a questão mais importante para a actual maioria, o Presidente da Câmara estava ausente e era o Vice-Presidente que encabeçava este sistema. Era evidente que tudo induzia a que estavam em presença de um Vice-Presidente que poderia ser o proto-candidato a Presidente da Câmara. -----

----- Esta era uma questão que pensava que a comunicação social iria retirar deste debate, já que o Sr. Vice-Presidente aparecia ali como o provável candidato do PSD. O PS não tinha nada a ver com isso, mas queriam realmente registar a qualidade do discurso. -----

----- Mas, dessa mesma intervenção, tecnicamente havia muitas coisas que tinham que contestar. Aliás, o Deputado Municipal Silva Dias fez uma análise interessante, mas com a enorme bonomia que o caracterizava foi uma análise muito pouco arrasadora para a empresa que fez estudo. -----

----- Isto porque, este debate, disse, e bem, o Sr. Vice-Presidente era para tratar das questões essenciais da Cidade de Lisboa, e nisso o PS estava de acordo. -----

----- A primeira questão essencial, e logo aí havia uma divergência total entre a actual maioria da Câmara e a actual maioria da Assembleia, era a utilidade desta obra para a cidade e para os cidadãos. O Sr. Vice-Presidente procurara fazer ali a apologia do projecto, sobretudo com uma coisa que constava, de uma forma desmesuradamente exaustiva, no Estudo de Impacte Ambiental, que eram as entradas e, sobretudo, as saídas da cidade. Esse estudo também várias vezes referenciava o Estudo de Mobilidade na Cidade, que ninguém sabia qual era, ninguém sabia que ele existia, mas eles conheciam-no. A oposição não o conhecia, logo aí havia qualquer coisa que não batia certo, porque a empresa estava a tratar de uma matéria que ninguém conhecia, ela conhecia-a, mas isso não era surpresa. -----

----- E não era surpresa porque ninguém tinha dúvidas que a empresa foi contratada para fazer um determinado trabalho, foi contratada para apresentar um determinado objectivo, foi contratada para dar um determinado suporte àquilo que estava no terreno. -----

----- A um aparte respondeu que sabia que estava a chocar a Sra. Vereadora mas a intenção era realmente essa para ver se o debate aquecia, porque o debate era muito importante e tinham que procurar esclarecer aquilo que realmente interessava esclarecer. -----

----- Porque, pela forma como foi apresentado, o Estudo de Impacte Ambiental, ninguém tinha dúvidas que quando ele foi encomendado e o destino daquilo que se queria já estava lá, fazia parte da própria encomenda. Portanto, era indiscutível o cuidado que a empresa teve em procurar apresentar justificações por exemplo para o benefício das 300.000 horas/ano, que o Sr. Vice-Presidente também referenciara, mas gostava de perceber como era que a empresa chegou a essa conclusão. Ou seja, quais foram os estudos que fundamentaram e serviam de suporte à constatação que iriam ter esse benefício de 300.000 horas/ano? -----

----- Só que depois, quando se supunha que o benefício era para todos, dois parágrafos à frente, dizia-se que o benefício das 300.000 horas era uma poupança para os utentes da zona! Enfim, havia ali uma “pequenina” discrepância! Mas, se era só para os utentes da zona, então aumentassem isso exponencialmente porque realmente o estudo não foi completo e deveria ter sido. -----

----- Mas também entendiam porque é que não foi completo, foi porque ele foi feito num tempo *record*. Isto é, um estudo que tinha necessidade de estar pronto em tão pouco tempo, era evidente que para quem o leu, para quem o estudou, perpassava várias vezes por ele que a empresa dizia que era necessário aprofundar mais mas não houve tempo, não tiveram oportunidade, não tiveram conhecimento e, portanto, era óbvio que as conclusões a que chegavam ...! -----

----- Mas Instituto do Ambiente, trabalhando de uma forma séria como era seu timbre, apresentou algumas preocupações à Câmara Municipal de Lisboa, e certamente vai apresentar, e não foi com certeza por qualquer tentativa de manipulação que a Câmara não informou a Assembleia dessas preocupações do Instituto mas apenas porque não veio a talho de foice, elas não faziam parte do estudo e como não faziam parte do estudo a Câmara entendera que não era importante dar a conhecer essa matéria à



Assembleia. Entendiam isso! Agora, não concordavam! E não concordavam porque, manifestamente, aquilo que se tratava era aquilatar o que era importante para a cidade.

----- Continuando, disse que se referiu que estavam em presença de uma obra que tinha toda a legitimidade, que foi sufragada e que na campanha eleitoral os eleitores quando votaram na coligação já sabiam que ia ser construída, o que também não era verdade porque, como sabiam todos aqueles que se preocupavam com essas matérias, o projecto inicial não era este, o projecto inicial que foi posto a concurso também não era este, e mesmo já em fase de adjudicação, por ajuste directo, inicialmente também não era este aquilo que foi solicitado. Porque, convinha recordar, a fase em que o túnel vai até à Av. António Augusto de Aguiar e até à Av. Fontes Pereira de Melo era uma fase posterior. Portanto, só numa fase subsequente a Câmara entendera alterar o projecto estendendo uma saída do túnel para a Av. Fontes Pereira de Melo e uma outra para a Av. António Augusto de Aguiar. -----

----- Por isso, havia ali várias coisas que importava equacionar e ter presente. Mas, sobretudo, havia uma outra que eram as conclusões em termos daquilo que é importante para o impacte ambiental na cidade. Essa era uma matéria que também o Estudo de Impacte Ambiental, curiosamente, tratava com poucas preocupações, porque os resultados que eram apresentados tinham pouco suporte, inclusivamente algumas das respostas apresentadas no relatório/síntese eram respostas onde se percebia que havia algumas contradições entre aquilo que ia sendo dito anteriormente e aquilo que depois era apresentado na síntese, nomeadamente no que respeitava ao ruído, ao CO<sub>2</sub>, ao monóxido, portanto várias coisas que faziam com que não fosse consonante aquilo que era a avaliação inicial e depois as conclusões. -----

----- Designadamente, não lhes parecia que se pudesse passar por cima, com a facilidade com que isso acontecia, no que respeitava ao facto de naquela zona já estarem ultrapassados todos os índices normais e aceitáveis para a qualidade de vida. E o que acontecia era que essa matéria era passada quase que de supetão, referindo-se, apenas, que num determinado parâmetro havia um nível que já estava ultrapassado, e como já estava ultrapassado actualmente também não havia ali um qualquer prurido em que ele se mantivesse ultrapassado. Isso era inaceitável. -----

----- Aquilo que o PS dizia e defendia, era que esta teria que ser uma oportunidade para a Cidade de Lisboa, não podia ser uma oportunidade perdida, mas, manifestamente, estavam em presença de uma oportunidade perdida para a cidade porque a preocupação única com o túnel era fazer com que ele aumentasse a velocidade de circulação. Aliás, foi referenciado isso pelo Sr. Vice-Presidente da Câmara ao dizer que uma das vantagens era aumentar a velocidade de circulação. -----

----- O PS sabia que sim, mas perguntava se numa altura em que começava a ser equacionada, e bem, a necessidade de controlar o acesso dos automóveis particulares a Lisboa, se se deveriam implementar infra-estruturas para possibilitar o aumento da penetração, se se deveriam criar condições para aumentar a facilidade com que os automóveis entravam na cidade? Era evidente que havia aí medidas contraditórias! Estavam a transmitir sinais contraditórios aos cidadãos, já que, por um lado, estavam a dizer-lhes que utilizassem o automóvel particular porque ele era bem-vindo para a

cidade, e depois, por outro, diziam-lhes que tinham de enquadrar meios para não possibilitar, por exemplo, entrar no centro da cidade porque era necessário que os automóveis particulares deixassem de ter aí acesso. -----

----- Era evidente que essa era uma política contraditória, sobretudo quando tinham a perfeita noção de que o Estado português estava com um enorme défice em termos do cumprimento das Directivas de Quioto. Havia aí uma enorme incongruência entre aquilo que eram as obrigações a que o Estado português estava vinculado e estas políticas, que eram políticas que em vez de defender o ambiente iam contrariar a defesa que era necessário fazer. -----

----- Por tudo isso, disse a terminar, o PS esperava e desejava que o Instituto do Ambiente viesse a fazer aquilo que manifestamente tudo indiciava, que era dar a sua avaliação negativa a este Estudo de Impacte Ambiental. -----

----- **O Deputado Municipal Fernando Trindade (PSD)**, no uso da palavra, disse que em relação ao Túnel do Marquês lhe dava vontade de pedir “Ó Marquês volta cá abaixo outra vez”. É que quando não eram problemas técnicos os argumentos passavam para o nível administrativo, quando os problemas eram administrativos passavam para os de outra índole, e depois de esgotadas todas as oportunidades democráticas, eram poisados outros processos, porque o que se pretendia era que a Câmara não construísse o túnel. -----

----- Quanto a si, se os lisboetas entendiam que o Túnel do Marquês era uma obra para ser feita, todos os partidos deveriam apoiar a sua construção e não criar os mínimos problemas. -----

----- Estava-se a recordar dos túneis da Av. da República, onde já houve mortes, e já houve mortes onde há maior inclinação que aquela que se previa para o Túnel do Marquês, e nessa altura ninguém levantou problemas! -----

----- Por outro lado, também já apareceu água nesses túneis, mas os túneis hoje estavam feitos e eram úteis para a circulação. Era óbvio, e não era preciso que isso estivesse em plano nenhum, que esta Câmara ou qualquer outra iria continuar com este túnel, que iria nascer antes das Amoreiras e iria acabar no Campo Grande ou ainda mais longe. Isto era tão óbvio que toda a gente o estava a ver. Aliás, ainda podia desviar para o túnel da Av. João XXI, ou seja, esse túnel, vindo das Amoreiras, podia chegar também ao Areeiro. Podia e devia! -----

----- Disse que estava muito mais preocupado com os buracos que se encontravam na cidade, para construção, do que com os terrenos que havia para urbanizar. Era a sua perspectiva pessoal! Mas o que via era que permanentemente havia dificuldades no desenvolvimento dos projectos. Ou eram oportunidades perdidas pela parte técnica, ou eram outras coisas. -----

----- Quais são os problemas, na realidade, do Túnel do Marquês? Alguém conseguia conceber um problema real aí? Não havia problemas no Túnel do Marquês! Quando ele estiver pronto com certeza todos estarão de acordo. Por exemplo, aquando da construção da sede da Caixa Geral de Depósitos toda a gente ficou chocada com o projecto, mas agora que a construção estava feita todos achavam que estava muito bem. E o Túnel do Marquês era a mesma coisa, não vale a pena. -----

----- Terminou dizendo que nunca mais ouviu falar no Túnel do Cais do Sodré para Santa Apolónia! O que se passava? De quem era a responsabilidade? -----

----- **O Deputado Municipal Joaquim Cunha (PCP)**, Presidente da Junta de Freguesia do Beato, no uso da palavra, disse que relativamente ao Túnel do Marquês já ali foram referidos os inúmeros prejuízos a que a cidade foi sujeita, e nesta altura só por teimosia se poderia manter esta situação. Os prejuízos a todos atingiam! Os custos, segundo alguns dados recolhidos, previam-se já acima de 25% do valor inicial. São atingidos os que entram e os que saem da cidade diariamente, é atingido o comércio da área devido às obras, e está-se a arrastar o Município para encargos insustentáveis, que ainda ninguém sabia onde iriam parar. -----

----- Disse, depois, que a proposta de abandono do túnel, tal qual a Câmara o tinha planeado, tinha toda a razão de ser, optando-se pelo desnivelamento do cruzamento da Rua Artilharia Um e saída da Rua Rodrigo da Fonseca, e não seria necessário repor os trabalhos da situação inicial, como disse o Sr. Vice-Presidente. -----

----- O túnel, nesta altura, era apenas mais um problema já que tudo tem andado em torno do que se passava com ele, esquecendo-se todas as outras questões da cidade. ---

----- Por exemplo, como está a ligação da Av. Afonso Costa à Praça Paiva Couceiro? A ligação das Olaias à Av. Infante D. Henrique? Como está o ordenamento em toda a cidade, incluindo Xabregas, os bairros, o estacionamento e planeamento da Rua Prof. Mira Fernandes? -----

----- Continuando, disse que foi distribuído aos Deputados Municipais um documento do Instituto do Ambiente. A crer na sua veracidade, tendo em conta que se tratava de um documento dirigido à Presidência da Câmara, ele punha em causa todo o Estudo de Impacte Ambiental. Aliás, o estudo foi pedido pela empresa construtora, o que queria dizer que essa empresa era a própria interessada na construção do túnel. -----

----- No ponto 10 do documento do Instituto do Ambiente sobre “evolução da situação sem projecto” dizia-se: “Realizar uma análise comparativa de eventuais alternativas do projecto, incluindo a opção zero, explicitar e quantificar os impactos decorrentes da não execução da obra, considerando o já realizado e o que será necessário efectuar para repor a situação inicial.” -----

----- Portanto, o que se apontava, e o próprio Instituto do Ambiente o aconselhava, era que se voltasse ao início, que se reformulasse a situação e se fizesse um túnel que pudesse emergir na Av. Joaquim António de Aguiar com saída na Rua Rodrigo da Fonseca, porque, sendo assim, evitava-se que se gastassem milhões de euros com esta teimosia da Câmara Municipal. -----

----- **O Deputado Municipal Manso Pinheiro (PEV)**, no uso da palavra, disse que já fizeram várias intervenções na Assembleia Municipal sobre a obra em debate, mas valia a pena tentar uma vez mais agregar algumas das ideias/chave. -----

----- Antes disso, porém, parecia-lhe que havia neste debate duas ou três premissas que estavam erradas, e que todos subscreviam que estavam erradas. A primeira era que uma vez ganhas as eleições isso correspondia a um cheque em branco, ou seja, o Executivo tinha, durante o período do mandato, carta branca para fazer aquilo que quisesse. Isso não era assim, os órgãos tinham proporcionalidade, só houve uma força

que propôs a construção deste túnel, força essa que não obteve maioria absoluta na Câmara como também não obteve na Assembleia Municipal, portanto a maioria dos cidadãos de Lisboa não se pronunciara favoravelmente a esse projecto. O CDS-PP não apostara nesse projecto, e o PS, o PCP, o PEV e o BE também não se pronunciaram favoravelmente a esse projecto, que por isso não foi sufragado.-----

----- Portanto, não era verdade que a força que ganhou as eleições e tinha esse projecto tivesse agora legitimidade para o fazer sem quaisquer outra discussão. -----

----- Uma outra ideia que importava contrariar, era que o projecto estava todo bom e em condições de fazer, porque isso não era verdade. E quem decidiu que isso não era verdade foram os tribunais, e os tribunais tinham legitimidade para analisar, decidir e mandar parar a obra. Não era uma malfeitoria dos ecologistas nascidos de geração espontânea no dia em que começaram as obras! Não. Os tribunais pronunciaram-se por insuficiência de documentação e por insuficiência de elementos para poder prosseguir a obra. Portanto, parecia que tinha nascido ali qualquer coisa de repente e que sem legitimidade alguém tinha conseguido parar a obra! Não, com legitimidade, legitimidade essa que advinha da decisão judicial. E todos, quer de esquerda, quer de direita, reconheciam aos tribunais essa legitimidade. -----

----- Portanto, não valia a pena ali tentar atirar com ideias de ecologistas ou outros. Não, eram os tribunais quem decidia nestas matérias. -----

----- Disse, depois, que esta obra feria e punha um bocado a nu a dificuldade de relacionamento do poder executivo com os instrumentos de ordenamento do território e de planeamento em vigor. Lisboa tem ainda em vigor um Plano Director Municipal que defende que o centro histórico, até à Primeira Circular da cidade, que fica a norte da Praça Marquês de Pombal, não deveria ter grandes infra-estruturas de atravessamento rodoviário. Ora, este projecto contrariava claramente essa orientação do PDM. -----

----- Existia outro plano em vigor, de escala mais pormenorizada que o PDM, que era o Plano de Pormenor da Rua Artilharia Um, e esse Plano de Pormenor, que tinha um estudo aprofundado sobre circulação e tráfego naquela área, tinha soluções que não passavam por uma obra deste tipo. -----

----- O próprio PROTAL, já no ano 2000, definia, nas suas normas gerais, que a estrutura e a organização preconizada no modelo territorial devia ser sustentada numa rede de infra-estruturas de transportes que equilibrasse o sistema metropolitano, privilegiando as ligações rodoviárias circulares relativamente a Lisboa, fundamentais para o fecho da malha, as ligações ferroviárias radiais e os interfaces modais em falta. Portanto, também esse instrumento de ordenamento do território não defendia, antes pelo contrário contrariava, a orientação no sentido de que o centro da cidade devia poder ser atravessado e devia ter um eixo de infra-estruturas pesadas de atravessamento do ponto de vista rodoviário. -----

----- Portanto, este plano de alguma forma contrariava e punha a nu a dificuldade de relacionamento. Havia um professor de planeamento que dizia sempre que o planeamento era como os espinafres, toda a gente sabia que faziam bem mas ninguém

gostava. De facto, quando não dava jeito o planeamento era olhado como um entrave burocrático, difícil, uma chatice, portanto o melhor seria não o considerar nessa fase. -  
----- Uma outra questão que estava sempre em cima da mesa quando se tratava de um projecto de mobilidade, era que a construção de infra-estruturas rodoviárias aumentava a carga sobre essas mesmas infra-estruturas. Havia casos exemplares disso, o que aconteceu na margem sul, nos concelhos do Montijo, Alcochete e Moita na sequência da construção da Ponte Vasco da Gama, havia também provas disso com o sucessivo alargamento do IC19 e só numa década o concelho de Sintra passou a ter mais cem mil habitantes, isto é todos reconheciam que a construção de uma infra-estrutura de transportes aumentava a carga de transportes e a atractividade sobre esse eixo. -----

----- Prosseguindo, disse que a mobilidade é sistémica. Na revisão do Plano de Pormenor da Rua Artilharia Um, um dos elementos que passou a ter que ser construído era um novo túnel, a norte, em resultado, reconhecia-se, não só do aumento das habitações que iriam ser construídas mas também em consequência do aumento da carga de tráfego que iria cair sobre aquela zona. Ou seja, havia outros túneis que começavam a ter que ser construídos em cadeia, em resultado da construção de uma infra-estrutura como o Túnel do Marquês, justamente porque o sistema de transportes e de mobilidade era sistémico, tinha consequências a montante e a jusante. -----

----- Outra das questões que era difícil entender era que a resposta continuasse a assentar, no essencial, nas infra-estruturas. Quando em todo o mundo desenvolvido se discutia a implementação de portagens na entrada das cidades, e o actual Primeiro-Ministro e ex-Presidente da Câmara Municipal de Lisboa chegara a suscitar essa discussão; quando aumentava o número de áreas de restrição à circulação automóvel, e a actual maioria, e muito bem, tinha responsabilidades nisso; não fazia sentido que agora apostassem em infra-estruturas que permitissem o atravessamento dessas mesmas áreas. Ou seja, era contraditório em si mesmo que todas as medidas fossem para contrariar a introdução e o atravessamento das áreas residenciais e de actividades, e, em simultâneo, se apostasse numa infra-estrutura com o peso deste túnel. -----

----- Por outro lado, Lisboa e o seu centro passaram a última década e meia a investir fortemente em infra-estruturas de transporte e em soluções de mobilidade alternativas. Bastava lembrar que há uma década e meia Lisboa tinha uma linha de Metro com uma bifurcação, e hoje tem quatro linhas e todas as linhas ferroviárias de entrada em Lisboa não tinham ligação directa ao Metro e o Metro foi buscá-las. O Metro foi buscar os passageiros à Linha de Cascais, ao comboio da Linha de Sintra, ao comboio da Linha do Norte, foi feita uma ligação ferroviária à margem sul, e também do ponto de vista rodoviário foi criada a CREL e uma parte substancial da CRIL. -----

----- Portanto, estas eram infra-estruturas que iam ao encontro do que dizia e diz o PROTAL, que era rodoviárias circulares, penetração dos eixos ferroviários e radiais na cidade. Depois de terem essas infra-estruturas e de continuarem a apostar na chegada do Metro a novas zonas da cidade, a construção do Túnel do Marquês era um absoluto disparate. -----

----- De qualquer forma – também não subscrevendo a proposta do novo eixo apresentada pelo Deputado Municipal Carlos Marques – o que ali tinham era um balão que queriam esvaziar no centro, e quando já estava sem ar iam construir infra-estruturas para novamente pôr ar lá dentro. Isso não fazia sentido, o balão era para ser esvaziado e não para pôr ar lá dentro. -----

----- Disse, depois, que rejeitavam claramente a política do facto consumado, porque isso não era maneira de decidir nem era maneira de funcionar em parte nenhuma do mundo. “Ou seja, eu começo uma obra, os tribunais dizem que a obra não devia ter arrancado, e eu agora é que sou o culpado da obra ter parado e estar a causar muito prejuízo”. Não, quem arrancou com a obra é que tinha a responsabilidade e não os podia atar de pés e mãos à decisão para que não se pudesse parar agora com a obra. ---

----- Na opinião do PEV o estudo não podia só equacionar as implicações dessa infra-estrutura. O estudo tinha que confrontar, efectivamente, com a ausência deste túnel e a comparação, e teria que equacionar mais do que isso. Teria de equacionar com medidas complementares, como essas das portagens, da restrição à circulação automóvel, e outras várias que havia e que todos conheciam, e ver se, de facto, o que tinha menor impacte ambiental, menor impacte do ponto de vista da fruição da própria cidade e da sua fluência, se a redução dos automóveis não significaria aumentar a velocidade média do automóvel que circulava na cidade, portanto com menores impactes ambientais, sendo que, como era evidente, teria que haver limites à velocidade. -----

----- Mas o estudo, que apontava algumas coisas melhores em relação ao que existia, partia de uma premissa errada: era em relação ao que existia e que o que existia era imutável. Não! As medidas em todos os países eram no sentido de restrição à circulação automóvel individual, opção pela valorização do transporte colectivo e por mobilidade de escala humana, isto é, pedonal, ciclovias, etc. -----

----- Portanto, o estudo teria de comparar com isso e não podiam ser confrontados com factos consumados como seja a obra já estar a meio e por isso não se poder parar.

----- Por fim, disse que o estudo, para além de algumas insuficiências que já ali foram apontadas, tinha uma insuficiência de base: é que comparava com uma realidade pré-existente e considerava que ela era o óptimo da cidade, apontando que a infra-estrutura que se pretendia construir ainda ia melhorar esse óptimo, quando não era assim porque havia soluções alternativas e havia uma mobilidade alternativa que teria que ser implementada, que a maioria actual até se podia gabar de ter introduzido na cidade, como seja, por exemplo, a restrição à circulação em bairros históricos. -----

----- **O Deputado Municipal Borges de Carvalho (PSD)**, no uso da palavra, começou por dizer que ia iniciar a sua intervenção com uma interpelação, quase como que um desafio à Mesa, e que tinha a ver com o seguinte. Todos falavam ali muito de ambiente, qualidade de vida, sustentabilidade, recursos naturais e coisas no género, e quando olhava para a sua mesa via cerca de mil folhas A4, só desta reunião! Há dias fez uma conta de cabeça, que eventualmente estaria errada, mas chegou à conclusão que o que se gastava em papel na Assembleia, só consigo, daria para lhe oferecer um

terminal de computador ligado à Assembleia Municipal por Internet, e amortizá-lo durante os anos do mandato. -----

----- Talvez estivesse errado, mas, de qualquer maneira, desafiava o Sr. Presidente a tomar a iniciativa de fazer um estudo nesse sentido. -----

----- Entrando na apreciação da matéria em debate, disse que estava francamente comovido com o afã ambientalista da coligação social comunista da Assembleia Municipal, pois ficara surpreendido com uma fotografia aérea da zona onde se iria fazer o túnel, o Parque Eduardo VII, onde se verificava que a coligação social comunista, que desgovernou a cidade durante oito anos, ergueu um barracão, de lata, que, se olhassem para a fotografia aérea que todos tinham à sua frente, viam que ocuparia 6 a 7% da área arborizada do referido parque. -----

----- Por isso, a comoção, o afã e o empenhamento ambientalista da coligação parecia-lhe um bocado fabricado, e era sobretudo para esse facto que chamava a atenção do Sr. Vice-Presidente no sentido da Câmara ajuizar bem se tudo isso valia a pena. Se valia mesmo a pena que o Sr. Vice-Presidente ou algum dos Srs. Vereadores sequer viessem ali. O que é que está em causa? -----

----- Falou-se muito de ambiente. Disse o PS, e repetiu, mesmo por aquelas pessoas cuja ignorância fatal se vinha ali demonstrando, que pretendiam “feixar” os processos. Mesmo essa gente falou, e conseguiu fazer chegar aos tribunais, que havia na Praça Marquês de Pombal uma zona húmida. Nem sequer foram saber o que era uma zona húmida, porque havia um conceito jurídico de zona húmida que constava de uma Convenção assinada por Portugal, em 1976, onde realmente vinha definido o que era uma zona húmida. E dizer que havia uma zona húmida na Praça Marquês de Pombal e querer defendê-la, era o mesmo que querer defender os rinocerontes do Terreiro do Paço ou o vulcão do Castelo de São Jorge. -----

----- Portanto, o que estava em causa era usar tudo o que fosse preciso, não para impedir o Túnel do Marquês, não para estar contra um projecto que se inseria e honestamente se considerava ser contra os interesses da cidade, mas para a campanha do bota-a-baixo. Era ao PS que, sobretudo, se dirigia, porque o PS, depois de ter mudado de liderança, já deveria ter abandonado a boçalidade com que utilizava os seus direitos de oposição ... -----

----- Depois de vários apartes, o orador prosseguiu a intervenção dizendo que o empenhamento socialista no Túnel do Marquês foi corporizado na exigência do chamado Estudo de Impacte Ambiental. Discutiui-se se era preciso, se não era preciso, a Câmara dizia que não era, o Governo dizia que era, a oposição dizia que era, e, finalmente, até houve um juiz que disse que era preciso. -----

----- Obedecendo a uma exigência judicial, considerando-a razoável ou não mas cedendo a ela como era óbvio, a Câmara mandou fazer o Estudo de Impacte Ambiental. Mas acontecia que esse estudo tinha uma conclusão que não agradava ao PS, portanto o estudo já não prestava. -----

----- Por conseguinte, arranja-se uma outra instância. Agora era o Instituto do Ambiente que ia ter que avaliar se o Estudo de Impacte Ambiental era bom ou não. E se o Parecer final do Instituto do Ambiente fosse no sentido de que o estudo era bom,

nessa altura o Parecer também já não prestava e então iriam por aí fora até que houvesse alguém que dissesse que o Túnel do Marquês não podia ser mesmo feito, nem que fosse o Sr. Kofianan, o Papa, enfim alguém para além do qual não houvesse outra instância. -----

----- O que estava ali em causa era realmente saber o que estavam a discutir. A Assembleia não é uma Assembleia técnica, ela não se podia pronunciar sobre as respostas especiosas tecnicamente, eventualmente válidas e fundamentadas, que o Instituto do Ambiente ou fosse quem fosse pusesse à Assembleia. Não estavam habilitados a responder! Estavam habilitados, isso sim, a tomar a decisão político/jurídica sobre os pareceres que legalmente eram exigidos. Foi exigido o Estudo de Impacte Ambiental, esse estudo estava agora presente, portanto a pergunta que se colocava era então porquê continuar a fazer sofrer o povo de Lisboa desta maneira. Só para fazer oposição à Câmara! Não era para mais nada! -----

----- Ninguém estava ali interessado no bem-estar dos lisboetas, porque, se estivessem, faziam agora o que tinham dito. Disseram que era necessário um Estudo de Impacte Ambiental, fez-se esse estudo, e então se se fez esse estudo o problema acabou porque era isso que tinham pedido! Mas não, iam pedindo sempre mais até que se chegasse à conclusão política que pretendiam. -----

----- E era isso que a Câmara teria que fazer, pensar qual era o tipo de argumentação que tinha que usar, porque, por via do discurso fundamentado como foi o do Sr. Vice-Presidente da Câmara, nunca chegaria a convencer as pessoas porque elas não eram convencíveis. Elas eram contra o Túnel do Marquês porque eram contra a Câmara, o resto era tudo fantasia e continuar a perder tempo era coisa que certamente não valia a pena. -----

----- **O Senhor Presidente** disse que tinha pena que o Estudo de Impacte Ambiental não tivesse sido distribuído completamente a todos os Deputados Municipais, porque, como era sabido, regimentalmente, na Assembleia Municipal cada Deputado Municipal tinha a sua identidade e os seus direitos próprios. É evidente que têm evoluído do ponto de vista da comunicação. Com certeza já deviam saber que se estava a criar o *site* da Assembleia Municipal que iria proporcionar uma comunicação mais directa entre a própria Assembleia e o exterior. -----

----- Mas prezava muito o papel, e prezava muito os livros, e todos se lembravam dos livros que não podiam comprar noutros tempos e que tinham em casa. -----

----- Portanto, claro que teria que haver um esforço no sentido da comunicação da Assembleia com os seus Deputados Municipais, enquanto não houvesse evolução sabiam que os Grupos Municipais tinham já algum equipamento, computadores, etc., que lhes permitia ter uma relação tecnológica mais avançada, mas às vezes o papel era de facto necessário, e só era pena que não houvesse tempo para o estudarem tão bem quanto desejariam fazê-lo. -----

----- Concluiu dizendo que estimavam muito a presença da Câmara nas reuniões da Assembleia Municipal para discutir com o Plenário e clarificar as questões que se punham à cidade. -----



----- **O Deputado Municipal Dias Baptista (PS)**, disse que desejava fazer um protesto contra a intervenção do orador anterior, em nome do Grupo Municipal do PS, porque, de facto, essa intervenção lhes merecia o maior repúdio. É evidente que era de todo inaceitável a forma como o referido orador se procurara dirigir às oposições, nomeadamente ao PS, e, sobretudo, a linguagem com que o fez. Ou seja, a forma “elegante” com que utilizara a sua intervenção era uma coisa que realmente merecia o maior repúdio da bancada do PS porque era de todo inaceitável. -----

----- E diria mais! Estranhava muito que a Câmara Municipal também não tivesse reagido, porque certamente o Sr. Vice-Presidente da Câmara, Dr. Pedro Pinto, não se reconhecia na linguagem que foi utilizada pelo Deputado Municipal do PSD, já que ela foi uma linguagem que envergonhava a Assembleia Municipal, uma linguagem que os envergonhava a todos, enquanto eleitos da Cidade de Lisboa. -----

----- **O Deputado Municipal Rui Paulo Figueiredo (PS)**, no uso da palavra, começou por pedir desculpa por maçar com mais uma intervenção para dizer umas coisas sobre o Túnel do Marquês, porque já perceberam, pela última intervenção, que causava alguma incomodidade debater essas matérias. E o tom em que essa incomodidade foi demonstrada não podia deixar de ser censurado. Aliás, parecia estar na moda calar alguns debates e calar algumas vozes, mas, aligeirando um pouco e fazendo algum humor, ainda bem que na Assembleia Municipal de Lisboa não tinham nenhum contrato nem nenhum patrão, porque se não acabava a Assembleia daqui a dois ou três dias. -----

----- De todo o modo, achava que sobre esta matéria era preciso alguma pedagogia e alguma explicação, e nesse sentido recomendava ao Sr. Vice-Presidente que desse uma explicação pedagógica sobre os conceitos jurídicos subsequentes à apresentação do Estudo de Impacte Ambiental, porque parecia que havia quem não percebesse que isso tinha fases, tinha procedimentos, e que não cabia à Assembleia Municipal de Lisboa impedir o desenvolvimento de qualquer matéria. Portanto, se estavam ali a perder tempo, não era por culpa da oposição que não teve nenhuma capacidade para impedir o desenvolvimento da obra, porque, como já ali foi dito, se a obra não avançava como devia ser era apenas e só devido à incompetência e monumental trapalhada criada pela actual maioria da Câmara. -----

----- Portanto, como também já foi ali dito, estavam perante uma matéria em que, usando uma linguagem futebolística, ia-se marcar uma grande penalidade, não havia guarda-redes, não havia defesas, não havia nada, e mesmo assim conseguiram falhar. Já falharam várias vezes, continuavam à procura de procurar repetir, se calhar, daqui a alguns meses, eram capazes de acertar. -----

----- Por isso, era inaceitável que se tentasse passar a ideia que era por culpa dos partidos da oposição na Assembleia Municipal que a obra do Túnel do Marquês não avançava. A obra era da competência da Câmara, havia uma maioria, o que aconteceu é que praticamente fizeram tudo mal desde o início. Começou com o cálculo inicial da obra, depois tiveram que ir para o ajuste directo, depois tiveram que mudar e consequentemente desorçamentar, depois, teimosamente, não quiseram fazer o Estudo de Impacte Ambiental, e depois passou-se a uma fase de recursos e contra-recursos

embora fazendo o estudo que não tem dado nenhum resultado. Portanto, a culpa desta situação era apenas e só de quem gerira muito mal este processo que causara uma monumental trapalhada, a par de outras na cidade que também não têm avançado. -----

----- Disse que para o PS – sempre defenderam isso – este túnel era um erro estratégico e político da Câmara Municipal de Lisboa. Todas as defesas e considerações da sua validade tinham a ver, e era uma posição legítima assumida pelo PSD, com o facilitar a penetração de carros na cidade. E, do ponto de vista do PS, essa penetração de carros não devia ser facilitada, mas deveriam, isso sim, evoluir para um debate sobre algum condicionamento do acesso automóvel à Cidade de Lisboa. -----

----- Aliás, no Estudo de Impacte Ambiental apresentavam-se alguns considerandos e algumas ideias, que referiam a Rotunda do Marquês como um ponto de alguma dificuldade de circulação que tinha que ser desbloqueado, e que a partir dessa dificuldade existente na circulação automóvel que a mobilidade até se faria de um modo relativamente razoável e fácil. Mas parecia-lhe que quem escreveu isso não vivia em Lisboa ou devia circular pouco pela cidade, porque se havia matéria consensual entre todos os partidos era que a mobilidade em Lisboa era difícil e precisava de diferentes medidas. Portanto, para facilitar as conclusões em termos da defesa da penetração automóvel na cidade, dizer-se que a mobilidade em Lisboa era fácil e adequada, não lhes parecia claramente uma conclusão politicamente muito acertada. -----

----- Disse, ainda, que em muitas intervenções têm ali assistido a duas matérias que para o PS estavam deslocadas. -----

----- A primeira, era a insistência na legalidade do procedimento, ou seja, em vez de se debater o estudo em concreto fugir-se muito para a argumentação de que ele não era necessário. Era uma matéria que já estava resolvida por si só e, por isso, deveriam dar o salto, e essa foi uma posição defendida pela Câmara, como outras nesta matéria, que não provou ter validade formal. -----

----- A segunda, era que para contrapor a este túnel debateram muito outros túneis do passado, apontando diferentes erros e perguntando onde estavam os ecologistas e os partidos da agora oposição. -----

----- E sobre essa matéria dizia apenas duas coisas: uma era que havia alguma falta de imaginação quando daqui a pouco estavam a acabar o mandato e ainda continuarem a falar nos mandatos anteriores; e outra, que se na altura não houve contestação, não houve debate, não houve nada, se os actuais Deputados Municipais do PSD apresentavam agora “n” pontos negativos, cabia perguntar o que estavam a fazer nessa altura na Assembleia Municipal. É que ou não disseram nada, ou se disseram o que disseram pouca ou nenhuma repercussão teve. -----

----- Portanto, sobre esta matéria aquilo que lhes ocorria dizer era que era preciso sair dessa trapalhada que a Câmara criara, e, por isso, interessava-lhes duas matérias muito fundamentais: -----

----- Primeira, era que a prosseguir a empreitada, como parecia ser vontade da maioria prosseguir nesse erro, que fossem adoptadas e assumidas todas as medidas de curto prazo que eram sugeridas para a fase de execução da obra. Aliás, eram feitas tantas

sugestões de medidas, que só por si provavam a validade e a necessidade do Estudo de Impacte Ambiental, porque, se calhar, de outro modo não as iriam implementar. -----

----- Segunda, também importava discutir as medidas da fase de exploração, a médio e a longo prazo. -----

----- E quanto a essa matéria, também numa postura construtiva como tem sido timbre do PS, aquilo que importava era que a Câmara também as assumisse e igualmente assumisse outros reparos que têm sido feitos pelas associações ambientalistas e pelos partidos da oposição. -----

----- Referiu, ainda, que foram ali feitas afirmações que o PS quase que pretendia que o estudo desse aquelas que eram as suas conclusões, mas nada de mais errado! E nada de mais errado porque uma das conclusões finais do estudo apresentado dava razão à objecção de base do PS. De facto, quando no estudo se dizia que, a médio prazo, muito provavelmente teria que ser equacionada a introdução de portagens no Túnel do Marquês para dificultar a penetração de veículos automóveis na Cidade de Lisboa, dava razão à objecção de fundo do PS relativamente a esta obra. Efectivamente, não fazia sentido fazer-se uma via para facilitar o acesso automóvel à cidade, para daqui a meia dúzia de anos se colocar uma portagem nessa mesma via. -----

----- Portanto, este estudo, nas suas conclusões, dava razão à objecção de base do PS. E independentemente de todas as trapalhadas que foram feitas, este era um erro estratégico da Câmara, e como já ali foi dito, até por representantes da maioria, se calhar quando o túnel estiver concluído, se o conseguirem fazer, ele demonstraria esse erro estratégico que teria, como dizia o estudo, que ser corrigido. -----

----- **O Deputado Municipal Borges de Carvalho (PSD)**, no uso da palavra para um pedido de esclarecimento, disse que ouviu com muita atenção a intervenção do orador anterior, e pedia-lhe que o esclarecesse, como a toda a Assembleia, qual era a posição final do PS, e se tinha percebido bem ao entender que o PS aceitaria a continuação do processo do túnel caso fossem cumpridas as recomendações constantes do Estudo de Impacte Ambiental. -----

----- **O Deputado Municipal Rui Paulo Figueiredo (PS)**, em resposta ao pedido de esclarecimento, disse que esta pergunta traduzia uma concepção equívoca da situação, se calhar traduzia muito fielmente algumas intervenções da bancada da maioria, mas iria procurar ser o mais directo possível na resposta. -----

----- Disse, então, que o PS tem, desde sempre, a ideia de que o Túnel do Marquês é um erro estratégico para a cidade, que os lisboetas pagarão caro no futuro. Quando no próprio estudo se dizia que daqui a meia dúzia de anos, a médio prazo, teria que ser introduzida uma portagem para dificultar a penetração de veículos automóveis na cidade, isso era um erro estratégico que o PS desde sempre criticou e combateu, e mantinha essa posição. -----

----- De todo o modo, o que estava em causa era que não cabia ao PS e aos restantes partidos da oposição aceitar ou deixar de aceitar, até porque não foram eles que embargaram ou que estavam a impedir a concretização da obra. Ela era da competência da Câmara Municipal de Lisboa, onde existia uma maioria pós-eleitoral que se constituía, em que um dos partidos não defendia esse túnel mas que

provavelmente o aceitou como bandeira quando fez essa coligação, e que tinha toda a legitimidade para o concretizar. -----

----- Portanto, a Câmara deliberou e deveria executar, só que se ficou pela primeira parte. Isto é, deliberou e executou mal, não quis dar ouvidos a soluções alternativas, o que PS achava mal. Também não quis dar ouvidos a diferentes alertas que construtivamente ali foram feitos sobre o Estudo de Impacte Ambiental, portanto ao PS não cabia aceitar ou deixar de aceitar. -----

----- Aliás, a sua intervenção foi no sentido de dizer que se queriam, mais uma vez, não dar ouvidos a alternativas, ao menos que desta vez seguissem as recomendações do Estudo de Impacte Ambiental, dessem ouvidos às recomendações da oposição e dessem ouvidos às recomendações das associações ambientalistas, porque, se tudo isso tivesse sido feito antes, se calhar não estavam agora a discutir esta matéria nem estariam envolvidos nesta monumental trapalhada. -----

----- **O Senhor Presidente**, terminado o debate por parte dos Deputados Municipais, questionou a Câmara se queria intervir nesta fase dos trabalhos ou só no final, e tendo obtido como resposta que só no final, iniciou a segunda volta das intervenções dos partidos. -----

----- **O Deputado Municipal Miguel Coelho (PS)**, no uso da palavra, disse que o PS, ao pedir este debate, pretendeu que se começasse a fazer o primeiro debate público sobre o Estudo de Impacte Ambiental, e, na verdade, este foi o primeiro debate público sobre o referido estudo. Já tiveram ali debates sobre o Túnel do Marquês, mas este foi, efectivamente, o primeiro debate sobre o Estudo de Impacte Ambiental. -----

----- Lamentavam que muitos Deputados Municipais, principalmente dos partidos que apoiavam a maioria da Câmara, tivessem perdido o seu tempo a explicar que não era necessário, que não era imperativo legal fazer o Estudo de Impacte Ambiental, enfim, qualquer coisa de surrealista nesta altura uma vez que ele era obrigatório, havia uma decisão do tribunal, e não tivessem gasto grande parte das suas intervenções a defender as conclusões desse mesmo estudo. -----

----- Mas, mesmo assim, pensavam e admitiam que o debate foi possível, foi profícuo, e qualquer um dos presentes estava com certeza em condições de tirar as suas ilações e, eventualmente, até corrigir alguma opinião que tivesse, ouvindo os argumentos contraditórios. -----

----- Para o PS resultava deste Estudo de Impacte Ambiental o seguinte: -----

----- Que ele em nada vinha melhorar as condições de circulação do trânsito na Cidade de Lisboa, ao contrário daquilo que as suas conclusões apontavam em contradição com as premissas todas que apresentavam no texto do estudo, nomeadamente no seu relatório/síntese. -----

----- Que para o PS não estavam garantidas as condições de manutenção ou melhoria da qualidade do ar, antes pelo contrário os riscos de poluição do ar aumentavam, assim como do ruído, portanto estas eram conclusões que tinham que tirar. -----

----- Que para o PS as matérias da segurança da obra, durante e depois, não foram devidamente trabalhadas, não foram devidamente acauteladas na preparação do Estudo de Impacte Ambiental e, portanto, entendiam que ficava ali uma grande área

de desconhecimento e de insegurança para as pessoas que urgia colmatar e continuar a estudar, nomeadamente quanto às condições dos terrenos, os estudos hidrogeológicos que era necessário fazer sobre os efeitos da impermeabilização dos terrenos, até porque o pressuposto deste estudo era que Lisboa é uma cidade de clima ameno, temperado, portanto não sujeito a intempéries, o que estava em contradição com a própria história recente pois Lisboa tem estado sujeita a sucessivas inundações, o que significava que não estaria isenta de que isso pudesse também acontecer no futuro. ----

----- Portanto, era um túnel inseguro para os cidadãos e também não estavam esclarecidas as condições da obra naquilo que dizia respeito ao acompanhamento pelo LNEC e à proximidade de 50 centímetros de um túnel para o outro. Aliás, recordava que nas próprias audiências do tribunal, quando foi julgada a acção popular, nenhum técnico garantia a segurança dessa obra. Estavam a ser feitos esforços para que fosse garantida a máxima segurança, mas ninguém garantia a segurança final da obra! Portanto, para o PS, também estavam ali riscos acrescidos, riscos que tornavam, no entender do PS, inviável a construção do túnel. -----

----- Mas também tiravam uma conclusão, e que sobre isso não houvesse confusões. A actual maioria tinha legitimidade política para fazer o túnel: ganhou as eleições, tinham maioria absoluta na Câmara e, portanto, se não se tivessem metido em trapalhadas e tivessem feito aquilo que a lei mandava, teriam certamente construído o túnel e o PS teria ficado a protestar como era seu direito porque achava, de facto, que ele era negativo para a cidade. Mas a maioria errara em tudo! Errara no projecto, errara no orçamento, usaram algumas manigâncias até em relação a outras questões do orçamento para tornarem o túnel viável no Tribunal de Contas, e depois erraram ao não fazer o Estudo de Impacte Ambiental, que foi solicitado na Assembleia Municipal, por nove vezes, durante dois anos. Houve ali discursos do PS e dos outros partidos da oposição, houve moções do PS e também dos outros partidos da oposição no sentido de se fazer o Estudo de Impacte Ambiental, a Câmara teimosamente não o fez e portanto não cumpriu a lei. -----

----- Portanto, no entender do PS, a maioria já perdeu essa legitimidade política porque não soube fazer bem feito e porque os fins não justificavam os meios, e os meios que a maioria estava a usar neste processo eram completamente inadmissíveis. E agora, tendo em conta aquilo que constava do Estudo de Impacte Ambiental, cujas conclusões estavam nitidamente politizadas para o que estava antes nas premissas, tinham um acréscimo de situação: é que ele era perigoso para o ambiente, ele ia piorar a situação e em matéria de segurança também não era fiável. -----

----- Por conseguinte, para o PS a Câmara perdeu a legitimidade. Podia continuar a funcionar com a maioria que tinha, podia, eventualmente, continuar nesse caminho de não discutir o cerne da questão e ir de recurso em recurso junto dos tribunais para tentar anular a sentença do tribunal para fazerem o túnel tal como entendiam, mas perderam, de facto, a face nesta matéria porque não souberam fazer, porque se meteram em trapalhadas e porque quiseram impor um ritmo eleitoral a uma obra que deveria ser feita bem pensada, pesando todos os riscos e assumindo então todas as responsabilidades. -----

----- Era evidente que o PS estava esclarecido sobre a matéria e entendia que o Túnel do Marquês não deveria ser construído. Mas também era evidente que tinham responsabilidades, a obra estava parada por culpa da Câmara e era evidente que teria que ser encontrada uma solução. E a proposta do PS estava em cima da mesa: a Câmara aproveitar o que estava feito, até porque ainda não começara a escavar o túnel que passava por debaixo da Praça Marquês de Pombal, para proceder ao desnivelamento dos cruzamentos, e estava em condições de anunciar que, na próxima semana, o PS apresentaria uma proposta concreta para que se procedesse ao desnivelamento desses cruzamentos e a Câmara pudesse sair airoso desse processo, que era aquilo que desejavam, a bem da cidade. -----

----- Por outro lado, para o PS, este debate, que se iniciou agora, não devia terminar. E deixava também um convite à Assembleia no sentido de que, na sequência deste primeiro debate, se pudesse promover um colóquio aberto a forças ambientalistas e a toda a sociedade civil para que também se pudesse discutir o Estudo de Impacte Ambiental, uma vez que o debate público era necessário, era fundamental, e talvez os Senhores que os governam, com legitimidade porque ganharam as eleições, percebessem o disparate que estavam a teimar fazer, que era construir esta obra, que era uma obra perigosa, uma obra de risco, e desnecessária e estrategicamente errada para a Cidade de Lisboa. -----

----- **O Deputado Municipal Francisco Oliveira (PSD)**, Presidente da Junta de Freguesia do Sacramento, no uso da palavra, disse que ia iniciar a sua intervenção fazendo um comentário e uma pergunta ao discurso proferido pelo Deputado Municipal Miguel Coelho. -----

----- Nomeadamente à parte em que referiu que o estudo demonstrava que era perigoso para o ambiente, perguntava qual estudo, se o estudo do PS, ou seria que estavam a fazer uma leitura segmentarista do estudo apresentado só para o que lhes interessava e não de uma maneira geral? Ninguém escondeu perigos, mas também ninguém dizia que o estudo em si era um perigo para a Cidade de Lisboa! Só se fosse, eventualmente, as trapalhadas do PS na sua leitura! -----

----- Depois, passando à matéria em debate, disse que por aquilo que lhe era dado conhecer, julgava ser do conhecimento de todos os Deputados Municipais e do público em geral que o chamado Túnel do Marquês era uma excelente obra que iria marcar a Cidade de Lisboa pela melhoria da qualidade de vida dos seus cidadãos. -----

----- Não queria com isto dizer que não houvesse bela sem senão, apenas, e que ficasse bem claro, queria referir que a opção pela construção do túnel, no global, seria muitíssimo vantajosa para todos: para aqueles que visitavam a cidade diariamente como para aqueles que nela estavam diariamente. E isso também era visível no relatório do Estudo de Impacte Ambiental, bastava, para tal, fazer referência às 300.000 horas que se ganhavam anualmente para benefício de todos. Para todos os que lá passavam, porque os que não passavam não iam ganhar rigorosamente nada! ---

----- Citou, de seguida, uma das conclusões que o estudo técnico referia na página 104: -----

----- “Em termos de operação, o projecto contribuirá, de uma forma positiva, para ultrapassar algumas das principais dificuldades sentidas ao nível da circulação global na área de Lisboa. Melhora os acessos globais e valoriza os aspectos sociais e económicos desta área. -----

----- No que diz respeito às acessibilidades o túnel pode criar condições de maior fluidez do trânsito, mas será, necessariamente, mais facilitador para as saídas de Lisboa e para o tráfego transversal. Por outro lado, o túnel pode gerir as entradas de uma forma semafórica ou até numa lógica de mobilidade e sustentabilidade.” -----

----- Disse que há um conjunto de vias que já atingiu o seu limite do ponto de vista rodoviário, passam pela Rua Joaquim António de Aguiar cerca de 60.000 veículos por dia, e existem situações em que essas entradas e saídas, nas horas de ponta, se fazem a velocidades inferiores a 10 km/hora. E esses índices de poluição são maiores num pára/arranca que num processo de aceleração ou desaceleração como ali foi referido como um aumento de poluição. Não, não era assim porque o carro ao acelerar provocava um índice de poluição mas depois ia reduzindo, enquanto que no pára/arranca o dito ponto de embraiagem sucessivamente naquela via produzia grandes quantidades de monóxido de carbono. -----

----- Por outro lado, o nível de ruído à superfície seria menos de metade daquele que era actualmente registado, ou seja, registavam-se agora 76 décibéis e esse número seria substancialmente reduzido. -----

----- O fluxo de tráfego na Rua Joaquim António de Aguiar limitava fortemente, como também já foi referido, a possibilidade de se obter mais tempo de semáforo para a passagem de peões, assim como o atravessamento de transportes públicos ficava limitado pelos mesmos semáforos. Bastava ver, por exemplo, que um peão que estivesse no Parque Eduardo VII e quisesse atravessar no fim da Rua Joaquim António de Aguiar, nomeadamente para apanhar o Metropolitano, iniciava a marcha e no meio da via o sinal passava logo a vermelho, o que significava que se fosse um deficiente não conseguiria atravessar. Mas o túnel de certeza iria resolver esse e outros problemas! -----

----- De referir também, segundo disse, que o Plano de Mobilidade da Cidade de Lisboa já assentava no pressuposto da existência deste desnivelamento, o que tornava ineficaz esse plano se não se avançasse com a construção do túnel, construção essa que assentava em três pontos principais: -----

----- Primeiro – a necessidade global de melhoria das condições de circulação na zona da Cidade de Lisboa, particularmente a necessidade de escoar o tráfego nas proximidades da Rua Joaquim António de Aguiar, com especial destaque para o peão, sempre que se equacionem as questões de tempo nos semáforos. -----

----- Segundo – na execução do Plano de Urbanização da Av. da Liberdade, para a envolvente apontava-se a sua pedonalização – e a oposição há pouco falava no encerramento de várias vias e também aí iam encerrar vias com a pedonalização das faixas laterais da Av. da Liberdade. -----

----- A um aparte respondeu que era sempre mais uma via que se dava ao peão e de certeza absoluta que seriam transplantadas árvores para ali. Aliás, ouviu alguns

Deputados Municipais fazer referência em relação às árvores, e era de referir que foram transplantadas muitas das árvores, uma das quais, que ele próprio fez questão de ver, era um carvalho centenário que estava junto da Rua Joaquim António de Aguiar e que foi transplantado para próximo do Clube VII, no Parque Eduardo VII. E as árvores que foram abatidas foram aquelas que não apresentavam as condições ideais para se manterem na via pública. -----

----- A concluir, disse que o Túnel do Marquês, nestes moldes, tornava-se um instrumento estratégico e essencial para a mobilidade da Cidade de Lisboa. A sua não construção, ou o adiamento da construção, teria graves consequências para um futuro próximo da cidade, e eram do conhecimento de todos os portugueses as consequências de quem não tomava a decisão no momento certo, e também de quem depois iria ter que pagar a factura. -----

----- **O Deputado Municipal Feliciano David (PCP)**, no uso da palavra leu o seguinte documento: -----

----- “O Túnel do Marquês foi um dos dois projectos da coligação de direita para Lisboa, e era um compromisso eleitoral para o mandato. Encontra-se hoje na estaca zero, ao fim de quase três anos de mandato. -----

----- Perante o fracasso da Câmara é evidente que estes projectos acabaram efectivamente por serem tristemente emblemáticos, mas da ausência de diálogo e arrogância da Câmara e paradigmáticos da sua má gestão e falta de competência. -----

----- A oposição manifestou, desde o início, as maiores reservas e objecções ao projecto, porque não apresentava benefícios para a melhoria da mobilidade do trânsito em Lisboa, com a entrada de mais carros na cidade, e também pela forma como foi lançado. -----

----- Na reunião da Assembleia Municipal de Dezembro de 2002, o PCP apresentou uma Moção na qual, entre outras medidas, pedia que fosse feito um Estudo de Impacte Ambiental. E pediu que o projecto fosse submetido a discussão pública alargada. -----

----- Mas a Câmara fez sempre orelhas moucas e decidiu avançar com o projecto. -----

----- Decorridos quase dois anos, aqui estamos a fazer este debate pela primeira vez, debate que a Câmara recusou, mas que lhe foi imposto por decisão dos tribunais. -----

----- Pergunto: era ou não necessário este estudo? É evidente que era! -----

----- Da sua análise, algumas conclusões podem ser tiradas: -----

----- - a primeira é que se este estudo não tivesse sido realizado e se a obra tivesse prosseguido sem que fossem tomadas as medidas por ele preconizadas, os riscos que se corriam na fase de execução seriam elevados e poderiam ter mesmo consequências graves. A ocorrerem, seriam da responsabilidade da Câmara. -----

----- a segunda, é que na fase de exploração há riscos que não podem ser ignorados, devido, fundamentalmente, à inclinação do túnel, da ordem dos 9%, à possibilidade de ocorrência de incêndios, à possibilidade de ocorrência de uma situação de auto-ignição do veículo, à possibilidade de ocorrência de uma situação de intoxicação, e também, entre outras, à proximidade do túnel às galerias do Metropolitano. E reparem que o estudo diz que esse assunto não está resolvido e que se exige ainda um Parecer do LNEC. -----



----- a terceira é uma razão de fundo, e possivelmente a mais importante. Haverá, como diz o relatório, e passo a citar, agravamento da circulação no interior da cidade com o aumento da concentração de veículos, e isto contraria a teoria de predomínio do transporte público em detrimento do privado. -----

----- Mas são as próprias conclusões do estudo que estão em causa, conforme os seus camaradas, Deputados Municipais Martinho Baptista e Silva Dias, salientaram e que foram corroboradas por outros Deputados Municipais: nós pomos em causa a sua fiabilidade. É um estudo eivado de omissões e de conclusões subjectivas não aprofundadas por estudos aprofundados. -----

----- A Câmara vem agora queixar-se de obstrução pela paragem das obras, fazendo o papel de vítima e não quer reconhecer que errou e que teve uma conduta censurável por não ter mandado elaborar, atempadamente, o Estudo de Impacte Ambiental. Mas as vítimas desta paragem são efectivamente outras. São os comerciantes e os residentes da zona envolvente do túnel, são os automobilistas que utilizam esta via, e são, afinal, todos os lisboetas que têm que suportar os custos acrescidos desta paragem. -----

----- E, depois deste imbróglio, pergunto à Câmara. Quais são as implicações do aumento das aplicações financeiras em resultado da paragem da obra? E recordo que, inicialmente, o concurso público internacional estimava o encargo em 15 milhões de euros e depois foi adjudicada, em ajuste directo, por 19,6 milhões de euros, mais 4,6 milhões de euros. Qual o custo final da obra após a paragem e as alterações que têm que ser introduzidas por propostas impostas pelo Estudo de Impacte Ambiental. São custos cuja responsabilidade tem que ser inteiramente imputada à Câmara e que esta tem de assumir, politicamente, perante os lisboetas. -----

----- Sr. Vice-Presidente, na sua intervenção não esclareceu as objecções por nós levantadas, e falou em práticas democráticas e nos males da democracia, acusando, implicitamente, a oposição de não ter uma postura democrática, por contestar o projecto. -----

----- O PCP não tem de receber lições de si e do PSD, e rejeita as afirmações do Deputado Municipal do PSD que falou em boçalidades da oposição. O PCP e a oposição têm o direito de criticar, e é um dever não é um direito, por isso o fazem, em sede própria, nesta Assembleia. -----

----- Mas, Sr. Vice-Presidente da Câmara, termino dando-lhe um conselho. No interesse da cidade ainda está a tempo de emendar a mão e tomar uma decisão sensata que evitaria maiores custos à Câmara e contribuiria para melhorar a mobilidade: desista do traçado actual do projecto e limite-se a prolongar o Túnel das Amoreiras, passando por baixo da Rua Artilharia Um e a sair na Rua Joaquim António de Aguiar, tal como o meu camarada, Deputado Municipal Martinho Baptista, aconselhou. Esperamos que siga este caminho que lhe apontamos, a bem da cidade, e que abandone a posição autista que a Câmara tem demonstrado neste processo.” -----

----- Porque o CDS-PP prescindiu do uso da palavra nesta fase do debate, seguiu-se a intervenção do PEV. -----

----- **A Deputada Municipal Isabel Castro (PEV)**, no uso da palavra, disse que o debate ia longo mas eram claras as suas conclusões. -----

----- Desde logo, a oportunidade do debate era visível, como era visível, mau grado o esforço dos colegas da maioria que, desdobrando-se em múltiplas intervenções para defender o projecto, não foram capazes de provar, do ponto de vista daquilo que estava em jogo, ou seja, da melhoria das condições de tráfego e da mobilidade, da justeza e da razoabilidade deste debate. -----

----- Aliás, se alguma novidade a Câmara hoje poderia trazer, era, no fundo, desvendar o mistério apresentando agora na Assembleia Municipal, os estudos – que se comprovou nunca existiram – que teriam estado na origem deste projecto e no início da execução de uma obra que, lamentavelmente, só num país como Portugal poderia ser decidida politicamente sem qualquer sustentação, sem qualquer estudo do ponto de vista técnico. Essa era, seguramente, uma originalidade lusitana, mas temia que não fosse a melhor. -----

----- Uma outra questão que o debate evidenciou, segundo disse, era as imensas lacunas que o Estudo de Impacte Ambiental, nesta primeira fase, tinha. Em todo o caso, era importante dizer-se que esse estudo existia pela pressão dos cidadãos, portanto, em primeiro lugar, era a vitória da pressão dos cidadãos que, não abdicando dos seus direitos, obrigaram a Câmara, aparentemente com ingenuidade porque estavam perante um Município que desconhecia a legislação, a fazer um Estudo de Impacte Ambiental. -----

----- O estudo era manifestamente um estudo ainda incompleto porque eram muitos os indicadores que ficaram por aprofundar: os que tinham a ver com as alterações climáticas, os que tinham a ver com os estudos que reportavam à qualidade do ar e do ruído e os que têm a ver com todos os aspectos relativos à segurança. E as questões da segurança não eram questões menores neste domínio, porque era uma obra em que se permitia passar para valores que eram quase o dobro daquilo que era recomendado por peritos em termos de inclinação, e aquilo que ia ficar definido, de modo obrigatório, numa Directiva Comunitária. -----

----- Mas, mais e ainda, era um estudo que falhava em dois aspectos basilares: desde logo, ele não tinha como instrumento e como auxiliar de diagnóstico o Estudo de Mobilidade e Tráfego, ele não existia, era uma incógnita, era um elemento básico para o qual o Prof. José Manuel Viegas chamou a atenção dizendo ser inaceitável que uma obra dessas se pudesse iniciar sem a sua existência, mas o certo era que esse aspecto continuava a falhar e, como todos sabiam, a credibilidade de um estudo de impacte ambiental, a sua isenção e rigor passava, desde logo como um instrumento de diagnóstico e de decisão que era, a ter que equacionar variáveis e dentro das variáveis, obrigatoriamente, a variável zero, o que significava o abandono da obra. -----

----- Continuando, disse que para o PEV o que estava em causa neste momento era a capacidade, ou não, do Executivo municipal para reconsiderar, ou não, um projecto que estava manifestamente datado, que tinha implícita uma visão datada e ultrapassada relativamente àquilo que eram as questões da mobilidade, dos transportes e das opções que hoje se colocavam nas cidades europeias e em todas as zonas onde o

ordenamento do território, ambiente, desenvolvimento regional e desenvolvimento ecologicamente equilibrado tinham algum significado. -----

----- Era, aliás, um projecto que colidia frontalmente com opções pontualmente tomadas, e que o PEV considerava positivas, como, por exemplo, a tentativa de libertação de algumas zonas da cidade à circulação de automóveis. Este projecto colidia também com aquilo que eram responsabilidades assumidas por Portugal no quadro da Conferência de Joanesburgo, e a Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável, que embora um documento de papel ainda sem corpo e sentido, definia opções contrárias àquelas que a actual Câmara se revelava partidária, e colidia, ainda, com aquilo que eram compromissos que Portugal assumira no quadro da Cimeira de Quioto, que eram objectivos que tinha que cumprir, porque o incumprimento, era bom que se dissesse, não iria ser fácil porque se fossem ultrapassadas as taxas de emissões poluentes sairia do bolso dos contribuintes portugueses o custo das burrices, do incumprimento e da incompetência. -----

----- Portanto, era também nesse domínio uma opção velha, ultrapassada, e aquilo que acabava por induzir na construção do túnel, como acabou por ser reconhecido no próprio Colóquio sobre Mobilidade, realizado em Junho do ano passado, era mais carros, pior trânsito, pior serviço de transportes públicos, pior ambiente, pior qualidade do ar, pior saúde, portanto menor qualidade de vida para os cidadãos. -----

----- Por outro lado, do ponto de vista económico, que era uma matéria em relação à qual a maioria também deveria ser sensível, era um projecto que se revelava um verdadeiro sorvedouro de dinheiro, que tornava a Câmara, já cheia de dívidas, ainda mais refém de um acumular de erros. Aliás, esse acumular de erros tem servido porventura, ou viria a servir perto da campanha eleitoral, de alibi para a explicação de todas as múltiplas promessas, essas sim que poderiam contribuir para a melhoria das condições de vida das pessoas, mas que, estranhamente, foram silenciadas. -----

----- Para o PEV, este debate estava ainda numa fase preliminar, que era importante. Esperavam que quando toda a documentação em falta viesse a ser facultada, e aí, como dizia o colega do PSD, estava de acordo que se poderia usar o papel fotocopiando frente e verso porque seria uma boa poupança, assim como ter outros meios disponíveis, mas muito francamente pensava que entre as poupanças que pontualmente se pudessem fazer e a necessidade de garantir a todos direito à informação para que pudessem participar, nesta fase, enquanto não estivessem criadas outras condições de acesso à informação, o papel era importante para que com este debate, para que com toda a documentação que estava escondida, para que com todos os estudos que não foram feitos, se pudessem multiplicar outros debates pela cidade, debates esses que, na opinião do PEV, deveriam também incluir grupos específicos. --

----- Aliás, tinha para si que um debate como este deveria, seguramente, envolver a Ordem dos Arquitectos, a Ordem dos Engenheiros e ser multiplicado pela cidade, porque os destinos da cidade não podiam ser ditados por quem nela, transitoriamente, tinha condições para gerir. Eram coisas que pertenciam a todos, respeitavam a todos, e que, sobretudo neste caso, determinavam opções que eram prejudiciais, e que eram sobretudo prejudiciais não no imediato mas a médio e longo prazo. -----

----- **O Deputado Municipal Ferreira Pereira (PPM)**, no uso da palavra, disse que o facto de ter havido duas intervenções por parte do PS levavam-no a falar, o que já não estava no seu horizonte. -----

----- Efectivamente, o Deputado Municipal Miguel Coelho referiu que da parte dos apoiantes da Câmara tinha havido uma perda de tempo, e quanto a isso queria dizer que quem ia à tribuna falar, em matérias da Ordem do Dia, não estava a perder tempo. Podia-se estar em acordo ou desacordo, mas não se estava a perder tempo, estava-se a usar um direito. Aliás, ele próprio procurava respeitar toda a gente na Assembleia assistindo às reuniões do princípio ao fim, não andava a saltitar fora e dentro. Enfim, esperava que tivesse percebido! -----

----- Depois, um outro Deputado Municipal do PS disse que o próprio estudo referia a necessidade de portagens a médio prazo e que isso corroborava um erro do projecto, pelo perguntava o que se entendia por médio e longo prazo, porque, por exemplo, a ponte sobre o Tejo tinha prevista uma duração útil de 100 anos, sabia-se que nessa altura teria que ser substituída porque já não servia, e, naturalmente, se daqui a 20 ou 30 anos fosse preciso pôr portagens no túnel isso não significava que ele não servia. --

----- Pediu ao PS que acabasse com esse termo de trapalhada, porque, para si, trapalhada significava algo feito à socapa, sem ninguém saber o que se passava, como, por exemplo, deixar fazer um Corte Inglês quase sem projecto, adjudicar obras sem nenhum contrato, prometer a um clube determinadas ajudas para a construção do seu estádio, não dizer isso a ninguém e depois nem negar nem afirmar. Isso sim, eram trapalhadas. -----

----- **O Deputado Municipal Miguel Coelho (PS)**, no uso da palavra para defesa da honra, disse que como amante do pluralismo, do contraditório, jamais poderia ter dito que se tinha perdido tempo, antes pelo contrário entendia que foi um debate importante, não obstante alguns Deputados Municipais da maioria tivessem perdido o seu tempo a justificar que não era necessário o Estudo de Impacte Ambiental quando poderiam ter discutido o estudo em si mesmo. Mas essa era uma opinião sua a que tinha direito, mas foi mal interpretado porque não pôs em causa qualquer princípio de feudalismo ou de democraticidade. -----

----- Quanto às suas ausências do Plenário, pedia muita desculpa mas não tinha a capacidade de resistência que o orador anterior tinha, provavelmente era mais fraco nessa matéria, portanto tinha que ir a um sítio de vez em quando onde ninguém podia ir por si. -----

----- **O Deputado Municipal Ferreira Pereira (PPM)**, no uso da palavra para dar explicações, disse que não tinha nada a ver se o Deputado Municipal Miguel Coelho estava permanentemente na Sala ou não, ou se tinha ou não tinha a mesma capacidade de resistência. Mas havia um outro problema: é que um partido como o seu tinha uma pessoa que estava ali para isto, enquanto outros partidos tinham dificuldades e precisavam de ter pessoas ali e na Assembleia da República simultaneamente, não conseguiam ter umas lá e outras na Assembleia Municipal. -----

----- **O Deputado Municipal Carlos Marques (BE)**, no uso da palavra, disse que o debate teve o seu interesse, teve opiniões contrárias, teve capacidade para ninguém ali

dizer, em vez de explicar que tinham opinião contrária, chamar a Alta Autoridade para a Comunicação para não poderem falar, e, portanto poderem ter ali um debate interessante. -----

----- E nesse debate o Sr. Vice-Presidente da Câmara, quando lhe respondeu, falou, a propósito dos protagonismos, quando ele, de facto, não tinha feito considerações subjectivas sobre os problemas dos protagonismos, porque se falassem de problemas de protagonismos perguntaria se alguém que insistia em fazer um túnel não era exactamente porque queria ter um emblema. Não tinha nada contra que se tivessem emblemas mesmo sob o ponto de vista político e das soluções das questões. O problema mais grave do Túnel do Marquês nem sequer era o Estudo de Impacte Ambiental, apesar de ser o problema que estavam a debater! O grande problema é que ele era, mais uma vez, uma medida conjuntural emblemática para um protagonismo qualquer de ter um emblema que não estava enquadrado num estudo de mobilidade da Cidade de Lisboa, que continuavam a não ver. -----

----- Já aquando da discussão da Conta de Gerência falaram disso ali: faixas BUS zero; apoio aos transportes públicos zero; e quando falaram disso o que se ouviu dizer, pelo menos na comunicação social, por parte do antigo Ministro das Obras Públicas e actual Presidente da Câmara, foi que até os passes sociais iam passar a ser pagos de acordo com o novo princípio – que não se encontrava na Constituição, não sabia onde o tinham encontrado – do utilizador pagador, porque agora, conforme o IRS, cada um iria passar a pagar um valor diferente pelo passe social. -----

----- Referiu que não estava de acordo que um Deputado Municipal pudesse vir ali dizer que os Senhores da oposição quiseram que o Estudo de Impacte Ambiental fosse feito, porque o problema não era esse. O problema era que esse estudo foi feito, e ainda bem porque de início não se queria fazer, mas agora a questão que se colocava era se estava certo ou errado porque era isso que estavam a discutir. Certamente esse Deputado Municipal não viria muito às reuniões da Assembleia ou não teria a devida atenção, pedia desculpa se estava a ser subjectivo na sua apreciação, mas, seguramente, entenderia que na Assembleia Municipal têm aprovado, por unanimidade, inúmeras moções, até do Bloco de Esquerda! Portanto, não tem havido na Assembleia Municipal de Lisboa oposição pela oposição! -----

----- O mesmo Deputado Municipal terminara a sua intervenção dizendo: “como são contra a Câmara logo estão contra tudo”. Mas não, não era verdade isso! Não era prática de nenhuma das bancadas da Assembleia, quer em termos de propostas apresentadas pela Câmara Municipal, quer em termos de outras coisas apresentadas por partidos que não estavam no Executivo, portanto que não estavam no poder. A prática tem sido debater, dialogar, e cada um votar de acordo com aquilo que achava justo e certo. Isso é que era polémica. -----

----- Polémica teria sido o Ministro dos Assuntos Parlamentares ter dito: “eu não estou de acordo com o Prof. Marcelo Rebelo de Sousa porque o que ele disse sobre o feriado é que era muito bom o feriado por isto e por aquilo”. Isso é que era polémica! O contraditório esteve lá, ele é que não quis fazer isso, quis ameaçar! Mas esse era um

problema dele. Agora, ali faziam polémica, isso era positivo, era democrático, e faziam-na em liberdade. -----

----- Disse, ainda, que o Sr. Vice-Presidente da Câmara referiu que as questões levantadas à Câmara pelo Instituto do Ambiente estavam respondidas nos documentos que foram enviados aos Deputados Municipais, mas o certo era que procurara em todos os documentos e não encontrara em nenhum sítio a resposta ao ponto 10, que, aliás, lhe perguntara pessoalmente. O ponto 10 referia: “Evolução da situação sem projecto. Realizar a análise comparativa de eventuais alternativas do projecto, incluindo a opção zero”. E depois, “Explicitar e quantificar os impactos decorrentes da não execução da obra, considerando o já realizado e o que será necessário efectuar para repor a situação inicial.” -----

----- Este era um assunto que interessava a Lisboa! -----

----- A única coisa que viu na comunicação social, como tendo sido dita pelo Sr. Presidente da Câmara, foi que isto custaria dez milhões de euros, pelo que a questão que colocava era que em parte alguma encontrara resposta a esta questão levantada pelo Instituto do Ambiente. -----

----- Mas, se ela existia, pedia ao Sr. Vice-Presidente que, no encerramento do debate, esclarecesse a Assembleia, porque, obviamente, o primeiro dos critérios era a defesa do contribuinte, a defesa do lisboeta que com os seus impostos pagava as obras que a Câmara fazia, erradas ou certas, mas na opinião do BE esta muito errada. -----

----- **O Deputado Municipal Borges de Carvalho (PSD)**, o uso da palavra para pedir esclarecimentos, disse que agradecia muito ao Deputado Municipal Carlos Marques ter-se preocupado com a sua humilde pessoa, mas queria dizer-lhe que ouvia sempre as suas intervenções com respeito e às vezes com interesse, embora nem sempre. -----

----- Contudo, na sua intervenção de modo nenhum, nem de perto nem de longe, se referiu ao BE. Referiu-se à coligação de esquerda, ao PS principalmente, mas não referiu em parte alguma do discurso o BE nem estava muito preocupado com as posições do BE nesta matéria. -----

----- Portanto, se o Deputado Carlos Marques resolvera assumir os agravos da coligação ou do PS, talvez eles lhe agradecessem. Pessoalmente não podia fazer nada mas achava um bocadinho excessivo que o fosse atacar por uma coisa que não tinha minimamente referido. -----

----- Aliás, na minha intervenção, nem sequer me tinha lembrado da existência de V. Ex<sup>a</sup>, disse a terminar. -----

----- **O Senhor Vice-Presidente da Câmara**, no uso da palavra para a intervenção final do debate, começou por pedir que lhe permitissem que felicitasse o PS pela iniciativa que teve de trazer esta matéria a debate na Assembleia Municipal. -----

----- Fi-lo a Câmara, enquanto tal, numa primeira fase aquando da discussão desta mesma matéria, e decidira a oposição, através do PS, dar aquilo a que chamou o primeiro pontapé sobre este debate que estavam a fazer do Estudo de Impacte Ambiental. -----

----- Os seus parabéns por isso, e principalmente porque tal permitira que alguns equívocos terminassem de uma vez por todas. Todos continuavam cientes de uma

coisa: com o PS, com o PCP, com o BE e com o PEV, nunca haveria qualquer tipo de desnivelamento no sítio onde estava a ser feito o Túnel do Marquês. E isso era algo de muito importante para a Cidade de Lisboa, porque era algo que politicamente os diferenciava em termos de concepções e daquilo que pensavam que era ou não importante para a cidade. -----

----- E porque era que este debate foi também importante? É porque a partir daqui ficava-se a perceber que não havia em política neutralidade, não havia adversários que procuravam ajudar! Isso era uma falácia que era montada, sistematicamente, quando dava jeito para ser simpático. -----

----- Pessoalmente não queria acreditar, de maneira nenhuma, como já ali ouviu, que o PS teria feito o seguinte percurso: “Eu não quero o túnel, mas vocês querem o túnel, e já que vocês querem o túnel nós vamo-vos ajudar para que não tenham problemas. Vejam a inclinação que é impossível, não se devem fazer túneis com uma inclinação como a que é apresentada, isso põe em causa a segurança.” -----

----- E nessa questão da inclinação toda a oposição falara. O declive era a grande questão – como outra de que já falariam – que punha em causa a obra. E a que é que assistiam? Iam assistir a uma coisa muito interessante: é que, para a semana, o PS, seguindo o PCP, ia apresentar uma proposta em reunião de Câmara a dizer: “faça-se o túnel, mas faça-se até à Praça do Marquês de Pombal”, que era exactamente onde existia o tal declive. -----

----- Para isso fizeram imensos estudos! Ainda não os apresentaram mas certamente iriam apresentar, até ao final da próxima de semana, os estudos de impacte ambiental e outros que justificavam que realmente assim a mobilidade estaria garantida, deixaria de haver qualquer tipo de problemas. Aliás, com esse túnel do PS e do PCP passaria a ser mais difícil os carros entrarem na cidade, porque como os carros já só chegavam à Praça do Marquês de Pombal e não iam até à Av. António Augusto de Aguiar, ficaria assim dificultada a entrada na cidade. -----

----- A um aparte respondeu: -----

----- “Eu sei que o Sr. Deputado estuda os *dossiers*, mas desta vez enganaram-no, e enganaram-no de uma forma que o leva a cometer um lapso nesta Assembleia, que sei que não é próprio de si. Agora, não se pode utilizar – isso é muito perigoso – para arma de arremesso aos adversários, o seguinte: os senhores alteraram de tal maneira o projecto que não ia nem à Av. Fontes Pereira de Melo nem à Av. António Augusto de Aguiar, porque não é nada disso. É exactamente porque nós não alteramos estas duas variáveis que foi possível ao Tribunal de Contas reconhecer que a obra que está é exactamente a mesma que estava inicialmente prevista. Como alteração houve realmente uma que foi em relação ao cruzamento com a Rua Artilharia Um porque fomos sensíveis aos argumentos que foram apresentados em relação às árvores centenárias que existiam nessa rua e que não deveriam ser destruídas.” -----

----- Portanto, o projecto era exactamente o projecto inicial e o declive exactamente o mesmo declive! Mas estavam nas trapalhadas! -----

----- E isso custava-lhe um bocado, porque entendia que na vida também tinham que ter alguma moral para falar. Não podiam falar em cada momento conforme lhes

interessava, e depois dizer: “os senhores utilizam isso como argumento porque olham para trás e fazem aquilo que querem”. Não, isso não era verdade, deveriam ter uma certa coerência na vida, deveriam defender as propostas ao longo do tempo e não ser como os cata-ventos dizendo uma coisa hoje e amanhã outra, porque era exactamente isso que descredibilizava a classe política e levava os cidadãos a afastarem-se dessa vida. -----

----- E quando de repente viam na Assembleia Municipal de Lisboa aquilo que foi uma maioria durante doze anos, que passou por cima de tudo que tivesse a ver com o ambiente, porque o ambiente era algo que não era sequer pensado na Assembleia ... --

----- A um aparte questionou então qual a razão porque aprovaram o túnel da Av. João XXI sem qualquer estudo de impacte ambiental, sem qualquer tipo de projecto, demorando o dobro do tempo que estava previsto para a sua construção e custando 70% acima do valor que estava previsto? Que moral tinha hoje essa maioria para vir questionar os custos que iria ter o Túnel do Marquês? -----

----- Disse, ainda, que o Túnel do Marquês, com ou sem parecer positivo do tribunal, haveria de ter um Estudo de Impacte Ambiental, e não se podia dizer ali, como foi dito, que foi a empresa construtora que o solicitou à empresa que o fez, insinuando, claramente, que a empresa construtora estava feita com a empresa que fez o Estudo de Impacte Ambiental. Isso era de uma incorrecção a toda a prova, ainda por cima porque era mentira e era falso, porque quem encomendara este estudo foi a Câmara e era ela que o estava a pagar, como tinha que ser por lei e a oposição sabia disso. -----

----- Portanto, não se podiam dizer coisas dessas, sob pena de estarem a passar para a opinião pública um conjunto de ideias falaciosas para arranjam argumentos para justificar aquilo que não tinham! -----

----- E para isso é que este debate foi bom. Ele veio demonstrar uma coisa: há uma empresa que é independente, como era antes e continuaria a ser depois, no estudo a oposição agarrou-se a alguns aspectos que essa empresa, que era independente, dizia que deveriam ser melhorados, porque se ela não fosse independente provavelmente esses pontos que estavam mencionados no estudo não estariam lá. Só que a Câmara estava à vontade! E estava tão à vontade que a maior parte dos pontos que hoje estava consubstanciada no estudo, já estava prevista nas alterações que a própria Câmara estava a elaborar. -----

----- Por isso, não tinham receio nenhum no que dizia respeito à feitura deste túnel. Mas, para que não houvesse dúvidas, desde já referia que o túnel estava sujeito a algumas metodologias neste momento: -----

----- Primeiro, era o Estudo de Impacte Ambiental, de que não tinha dúvidas e a oposição também não deveria ter porque liam todos português. Até ao momento, as conclusões que saíram eram claramente positivas! A oposição não podia dizer que as conclusões iam num sentido mas lá dentro interpretavam de outra maneira! Não, só se interpretava de uma maneira, este estudo era positivo em todas as suas vertentes, devendo haver atenção nalgumas coisas. Essa era a conclusão do estudo, era a conclusão que sempre estiveram à espera que ele realmente tivesse, e, por isso, dizia que para além do debate democrático, que era sempre fundamental e que neste caso o



PS lhes proporcionou, a convicção muito profunda da Câmara era que a qualidade deste estudo, que contribuía em termos ambientais para melhorar Lisboa, estava e continuaria a estar comprovada. -----

----- **O Senhor Presidente** disse que como os Deputados representantes dos Grupos Municipais sabiam, e a Mesa também, foi acordado que não haveria nesta Sessão recomendações nem deliberações. -----

----- De qualquer modo, foi ali proposto pelo Deputado Municipal Pedro Portugal o acompanhamento, através da Comissão Permanente de Ambiente, ou através de uma Comissão Eventual, matéria a ver em Conferência de Representantes, assim como o Deputado Municipal Miguel Coelho propôs a realização de um debate mais alargado. -

----- Esses aspectos seriam vistos mais adiante, obviamente seriam objecto de propostas e analisados em Conferência de Representantes. -----

----- Seguidamente, deu por encerrada a reunião e com ela a Sessão Extraordinária nesta data iniciada. -----

----- Eram 19 horas e 10 minutos. -----

----- E eu, \_\_\_\_\_, Primeiro Secretário, fiz lavrar a presente acta que subscrevo juntamente com a Segunda Secretária, \_\_\_\_\_.

----- O PRESIDENTE -----