

Linha de Defesa

ADAL

Associação de Defesa
do Ambiente LOURES

PARECER PRELIMINAR

PROJETO REQUALIFICAÇÃO/TRANSFORMAÇÃO DAS
INSTALAÇÕES DA ANTIGA FÁBRICA DA COVINA

LINHA DE DEFESA – ASSOCIAÇÃO DE DEFESA
DO AMBIENTE DE LOURES (ADAL)

adaloures@gmail.com



O Parecer Preliminar que adiante se desenvolve, tem por base a Memória Descritiva e Justificativa apresentada pelo promotor urbanístico ao Município de Loures que, mediante requisição legal da ADAL, foi disponibilizada para consulta. O objectivo da ADAL é antecipar conhecimento e intervir, preventivamente, naquilo que pode ser um projecto susceptível de ter um impacto desproporcionado e, por isso, negativo na vida de toda a região.

PROJETO REQUALIFICAÇÃO/TRANSFORMAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DA ANTIGA FÁBRICA DA COVINA

O Parecer

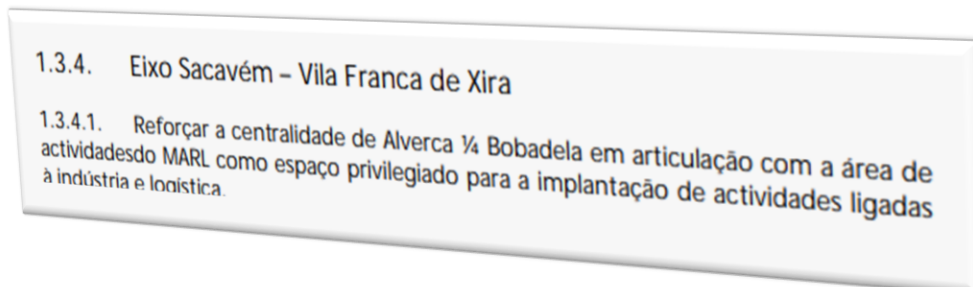
O presente documento, constitui um Parecer Preliminar da Associação de Defesa do Ambiente de Loures, ADAL, sobre as informações que lhe foram disponibilizadas pela Câmara Municipal de Loures a respeito das pretensões urbanísticas para a área da antiga unidade industrial COVINA.

A ADAL entendeu não dever aguardar por qualquer consulta pública, para tomar contacto com os projectos que se sabia estarem em curso, após informações públicas do próprio promotor, em virtude de considerar que a dimensão e impacto futuro deste projecto não é susceptível de uma boa análise no mero período habitual para as Consultas Públicas.

Assim, correndo-se assumidamente o risco de o fazer sem não nos ter sido disponibilizada toda a informação – as resistências evidenciadas pela Câmara Municipal de Loures a fornecer os documentos pertinentes, legitimam as dúvidas que se formulam neste documento – entende-se ser adequado, desde já, comunicar todo o acervo de inquietações e discordâncias a respeito de tão significativo efeito sobre o território e a vida das populações.

Que visão para o Concelho de Loures ?

Lamentavelmente, os responsáveis políticos do Concelho de Loures, ao longo destes últimos 25 anos, acolheram com bonomia, uma directriz do PROT AML à qual nos temos oposto viva e reiteradamente:



É nossa opinião que Loures não tem de ser e não deve ser o “armazém”, a “dispensa” da Capital. Tal função, desclassificadora do território, de baixa empregabilidade, irrelevante inovação & desenvolvimento e com elevados impactos ambientais e na qualidade de vida das populações é, claramente, inconveniente, pela ocupação extensiva do território, pelo ruído acrescido, pela deterioração da qualidade do ar, pelos efeitos nos solos e nas linhas de água e, por isso deveria claramente ser partilhada por todos os Municípios do Arco Ribeirinho (incluindo Lisboa) e não apenas por um ou dois deles.

Vocacionar uns municípios para actividades de alto valor acrescentado e outros para sede da desqualificação e o recepção das actividades mais desinteressantes e ambientalmente mais negativas é uma opção que Loures não deveria e não deve aceitar. A isso apelamos uma vez mais.

De resto, os próprios redactores do PROT AML, tiveram o cuidado de inscrever outras directrizes, talvez para procurar um efeito equilibrador que suspeitaram ser necessário. Essas sim, parecem manter-se ignoradas e muito pouco valorizadas:

- 1.3.4.3. Travar a sobredensificação urbana e resolver as carências de espaço público.
- 1.3.4.4. Libertar o espaço ribeirinho de ocupações pesadas com edificação contínua para a criação de corredores de ligação ao interior e de espaços de recreio e lazer.

E nestas questões reside a questão central: **que modelo de desenvolvimento Loures quer para Loures ?**

Pode um Município, vizinho da sua Cidade Capital, com cerca de 200 mil habitantes, continuar sem uma visão para o futuro, sem linhas orientadoras claras, na ausência de identificação de clusters preferenciais, ao sabor dos interesses económicos prevaletentes em cada momento, a toque de caixa de cada ciclo eleitoral local, manietado de ambição de desenvolvimento humano e qualidade de vida das suas pessoas, subjugado ao consumismo e ao modismo ?

Não pode, dizemos nós. E tudo faremos para que estas políticas sem estrutura, sem dignidade, sem aspirações, sem humanismo, sem sustentabilidade, sejam substituídas por outras em consonância com os Objectivos do Desenvolvimento Sustentável que não podem resumir-se a selos e slogans e têm de ter consequências efectivas porque o planeta, o território, as pessoas e, de entre elas, as gerações vindouras, hão-de pedir contas por este rumo.

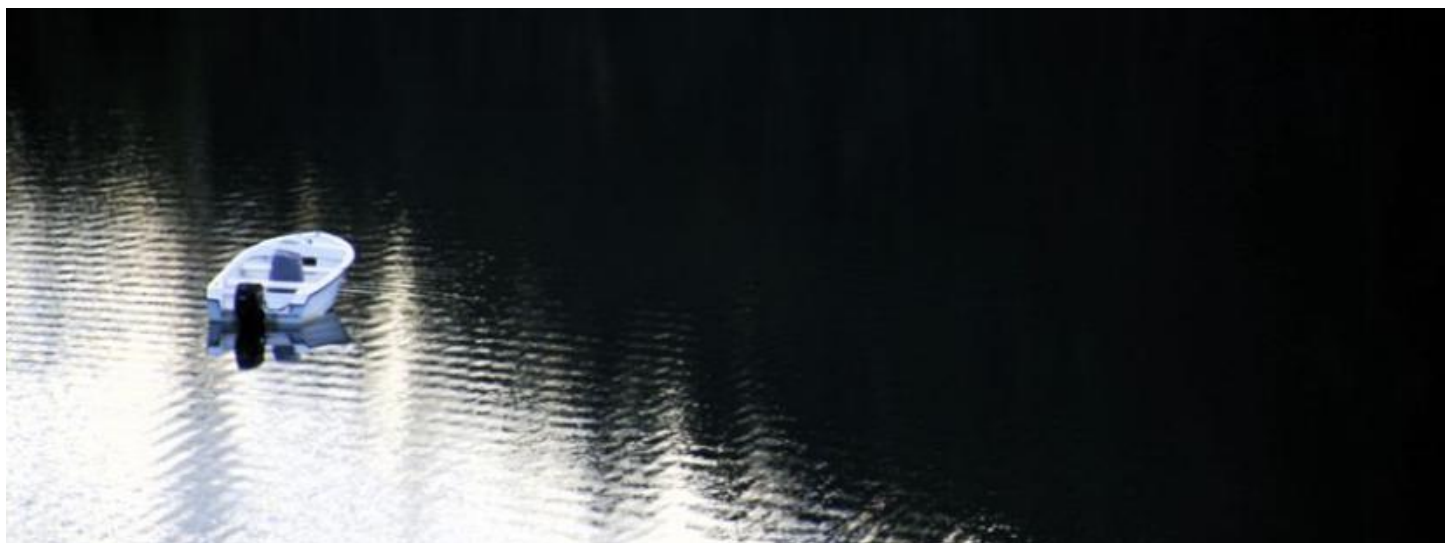


Foto RP

Instamos todos os eleitos autárquicos, nas naturais e normais diferenças dos seus projectos políticos, a unirem-se na reconsideração das orientações definidas pelo PROT AML, e a estabelecerem novos caminhos para o Concelho de Loures, especialmente, para a vida, a saúde, o equilíbrio ambiental, económico, social, cultural e desportivo, dos seus cidadãos.

De resto, alguém já teve a lucidez de enumerar, propor e fazer aprovar um conjunto de linhas orientadoras/objectivos, definidos no Plano Director Municipal. A recordar:

SUOPG 22 – Plataforma Ribeirinha
Objetivos:

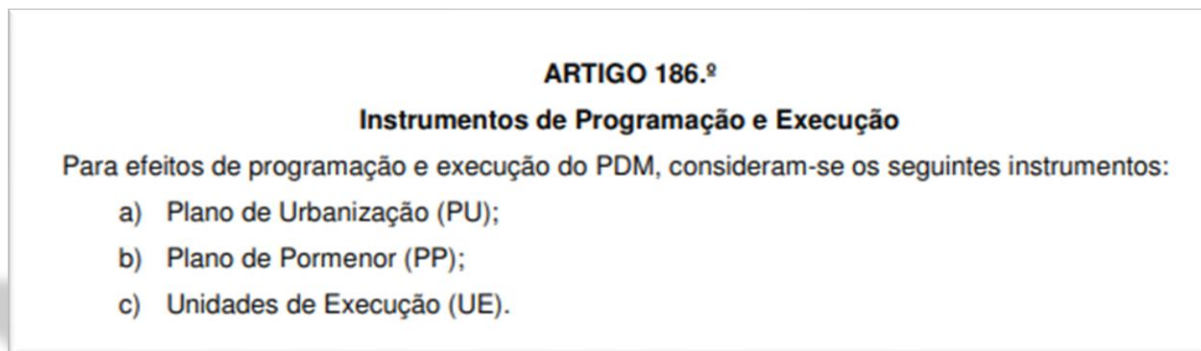
- a) Reestruturação e reabilitação do tecido empresarial da plataforma ribeirinha, tendo em vista a fixação de atividades ligadas a diferentes áreas de negócio, com relevância para área da investigação e inovação, de forma a promover a competitividade do município no contexto da Área Metropolitana de Lisboa;
- b) Criação de uma estrutura de ação local de apoio ao investidor, que diligencie a seleção e orientação das empresas, tendo em conta a melhoria do tecido urbano;
- c) Criação de redes de cooperação e associativismo empresarial, que desenvolvam dinâmicas de requalificação e promovam a visibilidade da zona industrial, associada a uma nova imagem;
- d) Atração do turismo empresarial ancorado na atividade empresarial local, na reabilitação patrimonial e valorização ambiental do Estuário do Tejo;
- e) Delineação e qualificação da fronteira dos usos industriais através da estruturação dos usos de transição, minimizando os efeitos dos espaços canais e barreiras existentes entre os aglomerados urbanos e o Rio Tejo;
- f) Reestruturação da rede viária local, com especial relevância para a EN10, devendo garantir a circulação ordenada de pesados e ligeiros e as ligações necessárias de distribuição aos aglomerados urbanos envolventes;
- g) Criação de interfaces e requalificação das estações ferroviárias da Linha do Norte – Bobadela e Santa Iria – tornando-as espaços multifuncionais;
- h) Desenvolvimento de uma ligação pedonal do centro urbano da Bobadela com o apeadeiro da Bobadela, considerando a necessidade de criação de um parque de estacionamento automóvel de apoio ao estacionamento das viaturas que utilizam a intermodalidade de transporte;
- i) Relocalização das atividades implantadas em áreas de risco;
- j) Libertação dos usos obsoletos da frente ribeirinha, transformando-os em espaços de habitação, comércio e serviços, equipamentos e zonas verdes de utilização coletiva;
- k) Valorização do património ambiental do Estuário do Tejo, através da promoção dos valores naturais e da biodiversidade;
- l) Valorização da frente ribeirinha para aproveitamento e fruição da população, através da requalificação urbanística e valorização ambiental e ecológica, promovendo a ligação das margens do Rio Trancão, e a relação com o Rio Tejo, dando continuidade ao Parque Urbano de verde de recreio e lazer, a norte do Parque das Nações;
- m) Consolidação da estrutura ecológica urbana, com a qualificação dos espaços intersticiais do tecido urbano e ribeirinho e definição de espaços verdes de recreio e lazer ou enquadramento

Impõe-se pois questionar a razão pela qual está a ser ignorado o Plano Director Municipal e os seus objectivos, exactamente quando decorreram ou estão a decorrer intervenções substanciais na área do SUOPG 22, designadamente:

1. O Passadiço Ribeirinho que liga Vila Franca de Xira a Lisboa;
2. O Parque Verde Papa Francisco;
3. O regresso dos contentores marítimos à Frente Ribeirinha;
4. A reconfiguração urbanística da antiga COVINA;

Ignorando para já outras pretensões efectivas e potenciais.

A pergunta incontornável é: porque tudo isto está a acontecer quando o Regulamento do PDM afirma taxativamente no seu artigo 186 que **para efeitos de programação e execução é necessário um destes instrumentos**:



Qual é ele e onde está para que dele se tenha conhecimento ?

Ora, daqui se pode extrair como primeiro aspecto a assinalar neste processo é que o PDM não está a ser cumprido e a lei não está a ser cabalmente respeitada, no nosso ponto de vista.

A disponibilização da informação

Estes processos requerem, no nosso entendimento, completa transparência, informação total e honestidade intelectual. Evidentemente se compreende que os actores políticos não podem ser ingénuos e têm obrigação de manter sob reserva aspectos particulares respeitantes aos empreendimentos e até a respeito dos protagonistas individuais, mas não se pode nunca perder de vista, quanto aos interesses em causa, a respectiva ordem de precedência a respeitar por quem deve acautelar e defender o interesse público.

Resistir à disponibilização de informação apenas por resistir ou – o que seria pior – apenas para condicionar o acesso aos factos e aos impactos, ao conhecimento e análise e evitar a participação e, eventualmente, a revelação pública e a apreciação crítica, não devia ter lugar em nenhuma circunstância, muito menos num projecto com esta dimensão. Note-se, a propósito, o que a própria memória descritiva refere, a dado passo, a respeito da pretensão: **“... de forma a minorar o impacto da densidade da construção”**

Assim, aqui fica também a proposta e o apelo para que a Câmara Municipal de Loures, antes de aprovar e permitir executar uma tal intervenção no território e na vida dos santarienses, promova as **sessões de esclarecimento público** necessárias para a adequada percepção do projecto e a noção dos seus efeitos locais.

Fazemos notar que, nesta fase, com a documentação chegada ao nosso conhecimento se sente a falta de:

- Estudo de Tráfego referido na Memória descritiva
- Clarificação/evidências das denominadas “redefinições das parcelas”
- Percepção adequada do que significa, na memória descritiva, a “consolidação e ampliação das áreas verdes”
- Evidenciação do que se pretende quanto à “Redefinição do perfil da antiga N10”
- Explicitação de como serão constituídos os “percursos de sombra para a mobilidade lenta”, bem como a sua articulação com a rede viária de vários níveis, presente na área

Justifica-se ainda, plenamente, que possam ser percebidas, em planta, as referidas **áreas de cedência**, o que desde já, se requer à Câmara Municipal de Loures.

Saliente-se ainda que a páginas 14 de CAP II, A | Caracterização e Justificação da Operação Urbanística, é referenciado que “antes da Fase 3 será feita a “descontaminação dos terrenos quando necessário”. Importa pois saber, **quais são as diligências efectivas que estão em curso para boa identificação dos solos contaminados** pelas anteriores actividades, informação que igualmente aqui requeremos.

A respeito das **Áreas Verdes Destinadas a Espaços Verdes e de Utilização Colectiva** referidas a páginas 15, será do maior interesse conhecer com maior detalhe o que é proposto, incluindo disponibilização de planta de localização para boa percepção do preconizado, o que se solicita à Câmara Municipal de Loures.

Comentários, sugestões, propostas

Adiante, por economia de processos e acompanhando a organização do único documento que nos foi facultado, a Memória Descritiva e Justificativa do projecto, apresentamos os comentários, sugestões e propostas que a pretensão urbanística – até ao ponto que se pode conhecer – nos merece:

ESTACIONAMENTO

Para além dos edificios, as áreas de estacionamento são, em regra, as maiores responsáveis pelas brutais impermeabilizações do solo, pelo que vivamente se recomenda que sejam feitas opções construtivas que reduzam, com significado, o impacto das impermeabilizações.

Desde logo, todos os estacionamentos de viaturas ligeiras devem ser construídos com soluções de alta permeabilidade, de que se apresenta um mero exemplo usado na movimentadíssima Cidade de Lisboa:



De igual modo, todas as zonas de remate e intersticiais dos pavimentos de circulação e estacionamento de viaturas pesadas, podem ser concluídas com pavimentos que viabilizem a infiltração das águas da chuva.

Na Memória Descritiva e Justificativa (MDJ) , o pretendente, debate os rácios que o PDM define para os dimensionamentos de estacionamento para as actividades de Logística, acabando por concluir que são

“incompatíveis com as dimensões das parcelas”, afirmando, designadamente, “sendo inviável a quantidade de lugares de estacionamento obrigatório, por falta de área disponível”.

Trata-se de uma consideração de difícil entendimento, na medida em que se entende que o projecto é incompatível com a lei, as regras e as boas práticas, então não é aplicação dos rácios que é inviável, mas sim o projecto. **Será inadmissível uma violação grosseira do PDM e do seu Regulamento.**

Sem prejuízo de ulterior análise com mais informação, requer-se ao Município para conhecimento (reiterando os dois pedidos anteriores já feitos) o **Estudo de Tráfego** invocado pelo promotor e que – diz o próprio – integrava o pedido de licenciamento.

ÁREAS VERDES

A MDJ preconiza a **“consolidação e ampliação das áreas verdes de modo a garantir a maior área possível de área permeável da parcela”** (Parcela Sul, página 13).

Concorda-se com a orientação preconizada a respeito da parcela Sul em concreto, mas considera-se indispensável que a mesma opção seja feita para o conjunto do projecto e, como referimos a propósito do estacionamento, a problemática da permeabilidade e o seu incremento máximo deve ter toda a relevância para a aprovação do projecto.

A perspectiva revelada pelo projecto sobre a necessidade de intensificar a arborização, é perfeitamente justificada, embora se imponha o esclarecimento sobre o que significa exactamente:

- **“nos limites das parcelas”**
- **“no entalhe com a antiga estrada nacional”**

Desde já, se solicita o esclarecimento gráfico de tais propósitos.



A respeito se afirma, de princípio, que não será aceitável que um projecto com tão significativo impacto, possa limitar-se a implantar umas quantas árvores de alinhamento, decorativas ou de cenário.

Requer-se a previsão da implantação de espaços arbóreos robustos (seja na área do projecto ou nas suas imediações), com espécies autóctones, resistentes e de elevada capacidade de sequestro de carbono e promotoras da biodiversidade. A intensificação arbórea não pode ter como objectivo apenas o disfarce da

volumetria do empreendimento. Será de elementar justiça que accione os mecanismos de compensação face aos prejuízos ambientais directos que irá significar.

MOBILIDADES

No que concerne às mobilidades e, designadamente, quanto ao tráfego pesado, levanta-se-nos uma das maiores reservas a este projecto e à sua desproporcionalidade.

O volume de viaturas pesadas que incontornavelmente densificarão, a um nível – provavelmente - insuportável, os acessos às parcelas do projecto e à rede viária da zona, irá juntar-se aos já congestionados fluxos de trânsito oriundos, das cada vez mais intensamente povoadas, áreas residenciais e logísticas, quer do lado de Loures, quer do lado de Vila Franca de Xira.

A antiga Estrada Nacional 10 é a via para onde drena todo o movimento de viaturas que não dispõe de acesso mais imediato à A1. Ora, é exactamente sobre a N10 que assentará também todo o movimento de tráfego rodoviário associado ao projecto, com as consequências ambientais e para a saúde pública que se podem adivinhar e, de todo, se rejeitam.

Evidentemente, a criação de percursos de sombra para utilização por meios de mobilidade suave é uma acção que se pode classificar de simpática, contudo, fica muito distante de poder fazer uma compensação razoável face à dimensão do problema gerado pelos novos aflusos rodoviários.

Em qualquer caso, como já referimos antes, não conhecer o Estudo de Trânsito realizado e não se conhecer ainda, com o necessário detalhe, o aludido “reperfilamento” da N10 impede que se possa proceder a um juízo completo dos impactos do projecto neste domínio.



Portanto, deve ser claro para os promotores que o reperfilamento da N10, lá onde apenas convém ao projecto, seguramente não corresponderá ao necessário para assegurar a fluidez do tráfego no seu entorno e que pode impôr a previsão de outras soluções que façam face à exaustão da via em análise.

Designadamente, considera-se indispensável que seja salvaguardado um espaço canal que possa permitir no futuro, ao longo da antiga N10, a circulação de um eléctrico de superfície que venha a ligar Santa Iria de Azóia a Sacavém e contribua para a mobilidade dos milhares de cidadãos que, com o brutal incremento em curso da construção habitacional e logística, correm o risco de ficarem sitiados nos seus locais de residência pelos obstáculos intrasponíveis que lhes estão a ser criados.

CEDÊNCIAS

Preservar, por via do Refeitório da antiga fábrica, parte da memória do trabalho, dos trabalhadores, da actividade fabril e empresarial é, claro, positivo e por isso se saúda.

Será de esperar que o Município venha a convidar o movimento associativo local para delinear o futuro Programa Funcional do espaço, na medida que é ainda nas associações que reside o conhecimento vivo e as aspirações dos trabalhadores da fábrica e, logo, do antigo ambiente fabril. O movimento associativo é ainda relevante para os futuros usos, com sentido comunitário e participativo que o espaço merece.

As restantes cedências ou suscitam dúvidas, por não se perceber bem a que espaços respeitam:

- Pequenas áreas de acerto
- Área no interior do lote onde se desenha o nó de acesso à plataforma logística

Ou suscitam reservas que sejam consideradas áreas de cedência:

- Encosta verde a norte, considerada no PDM área verde de interesse público onde se situam duas infraestruturas hídricas, Canal Tejo e Canal Alviela.

No que suscita dúvidas, deseja-se que venham a ser superadas pela disponibilização de plantas que identifiquem tais áreas, como já antes se referiu e se requer.

Já quanto ao que suscita reservas, impõe-se assinalar a perplexidade com que verificamos a intenção do promotor de:

- Considerar como cedência, uma área onde se localizam as relevantes infraestruturas de abastecimento de água potável á Capital. Assim sendo pergunta-se se tais infraestruturas críticas não estão sob **proteção por Interesse público e se não integram já o domínio público**, o que muito se estranhará, **porque**
 - São condutas principais, geralmente, consideradas **infraestruturas do domínio público hídrico**, nos termos da **Lei da Água** (Lei n.º 58/2005).

Mas, em qualquer caso, devem estar protegidas por normas que impedem ou condicionam a edificação, escavação ou instalação de actividades por servidões administrativas.

SOLOS

Numa empresa instalada desde 1940, sob processos industriais sem quaisquer preocupações ambientais, não será crível que os solos sobre os quais foi edificada e sobre os quais decorreu a sua actividade altamente poluente, não estejam contaminados. Portanto, proceder à análise desses solos não pode ser uma opção e uma eventualidade. Tem de ser obrigatório, como terá de ser obrigatória a sua descontaminação caso os resultados das análises assim o determinem, como é altamente provável.

Claro que se concorda, por principio, com a adopção de Sistemas de Drenagem Sustentável, mas salienta-se que a abordagem holística pretendida, reclama por uma abordagem integrada dos sistemas. Os SuDS, não podem limitar-se a ser uma espécie de “filtro” de suposta “purificação” das águas que drenam para o meio hídrico.

Os SuDS têm de ser equacionados na poupança, na distribuição e nos usos convenientes das disponibilidades de recursos hídricos existentes. Têm de coexistir com o aproveitamento dos telhados, as bacias de retenção, os depósitos, as utilizações pertinentes. É esse o caminho que sugerimos vivamente, sem o que será tudo menos holístico e adequado.

EDIFICAÇÃO

Para as novas edificações, promete a MDJ, que **“cada armazém a edificar, é na sua maior área um espaço de um único piso com 11,5 m de altura”**.

Importará salientar que 11,5m corresponde a pelo menos 4 pisos num edifício habitacional, o que dá bem conta do impacto visual, do efeito sobre a paisagem, mesmo urbana, que estes armazéns terão na freguesia e em toda a área envolvente. Afigura-se pouco pertinente uma tal altura e uma tal volumetria, compulsadas as eventuais vantagens e os comprovados inconvenientes. A ADAL propõe a redução da altura autorizada para um máximo de 8 m.

Regista-se como positivo a existência de clarabóias para iluminação natural dos armazéns. Já se apresenta como enigmática a formulação da MDJ segundo a qual **“propõe-se ainda a instalação de painéis solares fotovoltaicos nas coberturas para produção de energia”**.

Carece de clarificação o seguinte:

- Serão instalados ou não painéis fotovoltaicos ?
- A expressão **“propõe-se”** decorre da proposta do projectista ao promotor ou é proposta do promotor à Câmara Municipal de Loures ?

No caso da resposta à primeira questão ser afirmativa, julga-se importante perceber:

- A instalação de painéis solares fotovoltaicos vão impedir a existência das clarabóias ?
- Os painéis solares fotovoltaicos vão coexistir com as clarabóias ?
- Em qualquer dos casos, qual será a produção prevista dos painéis solares fotovoltaicos a instalar
- Qual a diferença esperada da pegada de carbono entre a opção “energia oriunda na rede eléctrica” e a opção “energia fornecida pelos painéis fotovoltaicos”

Virá a propósito questionar a razão pela qual não está previsto, o aproveitamento das águas das chuvas caídas sobre as imensas coberturas dos imensos armazéns , quer para regas, quer para lavagens, quer para usos sanitários nas instalações sociais.

O investimento em caleiras de recolha e condução das águas e em depósitos para o seu armazenamento e distribuição ulterior, será irrelevante face ao custo geral do projecto, mas uma contrapartida indispensável que a Câmara Municipal de Loures deve exigir, porque as circunstâncias, evidentemente o recomendam.

O objectivo de apostar na *inovação & desenvolvimento* e numa economia local de valor acrescentado, previstos no PDM, está a ser completamente ignorado e desperdiçado.

INTEGRAÇÃO VRBANA

No capítulo que o promotor dedica aquilo que chama a “*Integração Urbana e Paisagística*”, afirma que o projecto “*tem uma escala e programas de impacto semelhante*”. Não se pode concordar com tal afirmação, quando o que é proposto são edifícios com 11,5 m, o que como se disse já, corresponde a 4 pisos de um edifício habitacional, pelo que o impacto é muito superior ao existente, especialmente na parcela sul.

Igualmente se discorda em absoluto da proposição da entidade promotora, segundo a qual “*que esta operação é uma oportunidade de requalificação deste tecido urbano actuando sobre a infraestrutura pública, adaptando-se ao novo uso e modos de vida contemporâneos*”.

Desde já seriam dispensáveis filosofias baratas sobre o que são os modos de vida contemporâneos, porque, na verdade, os modos de vida contemporâneos não são necessariamente- e não se desejam para Loures – aqueles que infligem sacrifício e sofrimento aos cidadãos, às populações. Pior ambiente, mais ruído, mais filas de trânsito, mais gases com efeitos de estufa, mais impermeabilização, mais obstáculos no horizonte, mais camiões a circular, até podem ser modos de vida que haja quem preconize como modelos da modernidade e da contemporaneidade. Discordamos absolutamente e consideramos ofensiva a tentativa de nos fazer acreditar que o que nos é prejudicial e às gerações futuras é que é bom.

Uma tal visão do projecto, pelo que encerra de perspectiva para a sua inserção e pertinência no Concelho de Loures, e para sua relação com o território e as pessoas, merecia um rotundo chumbo. Aliás, entende-se que se não tiverem lugar substanciais correcções à operação urbanística, deve ser essa a decisão dos órgãos autárquicos de Loures.

Afigura-se idênticamente tortuosa a concepção de que **“a reconfiguração garante a preservação de um tecido urbano diverso em que áreas desta dimensão garantem a diversidade programática da Cidade”**. Note-se bem, sobre o que nesta frase é suscitado:

- A Fábrica nunca foi motivo de orgulho pela sua volumetria, pela ocupação do espaço da freguesia, pela poluição que causava. O respeito pela fábrica e, sobretudo, pelos seus trabalhadores funda-se em razões bem diversas das para aqui convocadas à guisa de auto-justificação;
- Contemporaneamente, não se constroi “cidade diversa” ampliando o que já antes não estava bem. Pode ser diversidade, num mero sentido de variedade, ou seja, no caso, não é habitação, é outra coisa urbana, mas não pode nunca ser no sentido ecológico da diversidade, daquela diversidade que é complementaridade, que significa biodiversidade e interacção, que representa melhor vida e vida mais satisfatória;

Que não nos equivoquemos. Não era isto, é não é deste projecto que a cidade precisa, que o Concelho de Loures precisa. Aqui precisa-se e desejam-se actividades geradoras de emprego, de emprego qualificado e promotoras de mais-valias de que beneficiem os promotores mas também a comunidade e o território.

Acolher um projecto destes com todas as limitações que revela, no sentido do desenvolvimento económico, do desenvolvimento humano e da sustentabilidade, será um erro, que as futuras gerações virão a pagar, certamente.

Uma vez mais se refere que com o documento disponibilizado não é possível perceber (da pág 18):

- O alargamento pontual no espaço público na parcela sul
- A resolução do acesso à nova área de logística
- Qual a nova área pública que se diz ir ser criada
- A possível ligação ao parque ribeirinho em desenvolvimento

Suscita enorme curiosidade de que ligação a que ‘parque urbano em desenvolvimento’, se está a falar.

Para tudo isto se solicita à Câmara Municipal de Loures os necessários esclarecimentos e informações pertinentes.

Impõe-se também obter esclarecimentos sobre o que é pretendido, com a suposta preocupação quanto a : **“Actuar num território de elevado nível de probabilidade de cheias obriga à intervenção na infraestruturas hídrica existente, bacia de retenção situada na cota alta da parcela norte e sistemas de escoamento associados a esta aparato hídrico, de forma a cumprir a necessidade de escoamento das águas a montante, actualmente insuficiente”**.

Se a perspectiva do promotor é apenas, como afirma no MDJ **“refazer a conduta que atravessa ambas as parcelas com início nesta bacia de retenção e destino final o Rio Tejo, aumentando o seu caudal, de forma a tornar eficiente o escoamento das águas”**, parece ser necessário esclarecer o promotor que em circunstância

da ocorrência de cheias, refazer a conduta para aumentar o caudal, determinará que a água das cheias invadirá, mais facilmente e como é sua natureza, a parcela do que o contrário. De facto, não se consegue perceber o raciocínio para uma tal intervenção.

Ao contrário, o que é necessário, para fazer face a condições climatéricas mais exigentes que se esperam no futuro, é proceder ao alargamento da bacia de retenção, eventualmente, à sua impermeabilização e o aproveitamento das águas ali retidas para regas e outros usos menos nobres.

Vejam-se as ocorrências no arco ribeirinho norte do Tejo durante o sábado 12 de Abril último no que concerne aos poderosos aguaceiros e às suas consequências. Como a ADAL tem dito, estão a criar-se as perigosas condições que determinaram as cheias rápidas de 1967 na região de Lisboa e de Outubro de 2024 na área de Valência. Toda a gente sabe que as condições meteorológicas adversas se conjugaram com as condições materiais geradas pela irresponsável actividade humana.

Em síntese

O presente parecer preliminar visa – se para tanto for capaz - ajudar a Câmara Municipal de Loures a fazer uma análise deste projecto sobre uma perspectiva que não seja apenas técnica ou administrativa, que não se foque apenas no desejo político de propalar resultados de “investimento privado”.

Preliminar porque a informação disponibilizada foi bastante restringida, não se percebendo, as motivações de manter o projecto com um nível de opacidade que não aproveita a ninguém. Ao longo do parecer, estão também solicitados um conjunto de esclarecimentos e documentos susceptíveis de permitir uma avaliação mais aprofundada da operação urbanística pretendida

Almeja também defender, o melhor que puder, os interesses das populações, visando a sua qualidade de vida e saúde. Para isso, proteger o ar, a água, os solos.

Não se constitui em oposição às entidades que têm de avaliar e decidir, mas não recusa o papel de “grilo falante”, que assinala, adverte e contesta a possibilidade de potenciais más decisões.

Este projecto, no entendimento da ADAL deveria ter obrigatoriamente como linhas orientadoras:

- Impulso à qualidade de vida dos cidadãos;
- Recuperação ambiental do espaço;
- Valorização da Frente Ribeirinha do Tejo;
- Preservação da memória e do património cultural e industrial;
- Aposta na inovação & desenvolvimento;
- Criação de emprego e emprego qualificado;
- Instalação de actividades de valor acrescentado.

É pelo que pugnaremos em todos os momentos de apreciação de projectos para a zona.

A Direcção da ADAL