

o b s e r v a

observatório
de ambiente
e sociedade



O Caso da Ponte Vasco da Gama

José Luís Garcia, Filipa Subtil,
Gisela Matos, Susana Conceição

estudo / 2

1998

Episódio de conflito Ambiental O Caso da Ponte Vasco da Gama

José Luís Garcia
Filipa Subtil
Gisela Matos
Susana Conceição

Novembro de 1998

Este estudo contou com a consultoria de João Lutas Craveiro

ÍNDICE

1. Introdução	4
2. Conflito e ambiente	7
2.1 Sobre o conflito	7
2.2 Políticas de ambiente e conflito ambiental	17
3. A nova ponte: ideia, decisão e contestação	23
3.1 Instituições e procedimentos	23
3.2 Instituições e decisão	30
3.3 Instituições e contestação	38
4. O Conflito em torno da localização da ponte: concepções e argumentação	51
4.1 A localização da nova ponte: diferendo e protagonistas	51
4.2 A argumentação em torno do ordenamento do território: ordenamento, transportes e travessia Norte-Sul	56
4.2.1 A questão do ordenamento	56
4.2.2 A questão dos transportes	64
4.2.3 A questão da travessia Norte-Sul	71
4.3 Os argumentos em torno do impacto no estuário do Tejo e a questão da participação pública	73
5. Conclusões	83
6. Anexos	95

1 - INTRODUÇÃO

A equipa responsável pelo estudo **Episódios de Conflito Ambiental** - que visa entender os processos e dinâmicas de formação da consciência e participação ambiental em alguns conflitos importantes, bem como equacionar os pressupostos e procedimentos das metodologias de Avaliação de Impacte Ambiental tendo em vista a efectividade do actual modelo - desenvolveu, ao longo dos últimos meses, um estudo acerca da nova travessia rodoviária sobre o Tejo em Lisboa - a ponte Vasco da Gama. A escolha desta obra como objecto de análise prendeu-se, sobretudo, com os seguintes factos:

1. A construção da nova travessia sobre o Tejo é uma das maiores obras públicas realizadas em Portugal, tendo todo o seu processo de concepção, adjudicação, construção e exploração sido envolvido em forte polémica;
2. A acesa luta desencadeada pela escolha da localização da nova ponte foi protagonizada por diferentes actores sociais com manifestações de sentido oposto na defesa de interesses contraditórios quanto à localização da ponte, tendo ao mesmo tempo despertado conflitos internos no Governo de então bem como conflitos camarários;
3. A Vasco da Gama levanta, sobretudo, questões relacionadas com o ordenamento do território que se prendem com uma possível concentração urbanística na margem sul do Tejo resultantes da melhoria das acessibilidades, com todas as consequências que uma situação deste tipo acarreta para o meio ambiente e social, na zona circundante ao desembocar da ponte;
4. Pelas suas dimensões, a ponte Vasco da Gama tem, necessariamente, fortes impactes ambientais, nomeadamente, a afectação das Salinas do Samouco, enquadradas na Reserva Natural do Estuário do Tejo, sobejamente conhecido pela riqueza da sua avifauna;

5. Pela primeira vez, as Associações de Defesa do Ambiente apresentaram queixa no Tribunal Europeu das Comunidades contra o Estado Português levando-o ao banco de réus em Bruxelas, ao mesmo tempo que conseguiram que o Estudo de Impacte Ambiental contemplasse medidas de minimização dos impactes ambientais.

O pedido e exigência formal do parecer científico, o quadro institucional de expressão das várias posições, o modo de comunicação entre os diversos intervenientes e a população, o papel desta – por relação à “expertise”, aos decisores políticos e ao propósito destes envolverem ou afastarem os primeiros e ambos a população – para a formulação da decisão técnica, científica e política – foram problemas que se colocaram centralmente num conflito que a par de alguns outros muito recentes esteve condicionado pela relevância cruzada da questão técnico-científica e da ambiental e pela importância desta nas situações que várias correntes sociológicas têm teorizado nos últimos anos por risco e que talvez seja preferível fazê-lo também a partir dos conceitos de contingência e incerteza¹.

Portugal parece passar rapidamente de uma situação em que a comunidade científica não tendo um passado marcado pelo reconhecimento nem tido relevância decisiva para o suporte do sistema e coesão política (em termos de “ideologia do progresso” e institucionalidade) se encontra agora colocada na encruzilhada configurada pelas novas responsabilidades perante o poder político (o papel do parecer científico e a presença na esfera do poder) com o seu manto de pressões e sedução, as exigências e expectativas sociais que a podem fazer esquecer os seus limites, e o clima de controvérsia pública aguda que a atravessa internamente e que também a questiona nas suas consequências externamente.

Os megaprojectos de engenharia e as megaestruturas técnicas, nascidas da vontade e capacidade operatória tecnológica que corre a par com os seus movimentos de inovação,

¹ A este respeito ver o importante texto de Hermínio Martins, “Risco, incerteza e escatologia - reflexões sobre o *experimentum mundi* tecnológico em curso”, *Episteme*, Ano I, N°1, pp. 99-121 (1ª parte).

procura de mercados, produção de novos artefactos e insistência em soluções consabidas para o sistema de emprego (as “obras públicas”), que se multiplicam velozmente constituindo os mais avultados investimentos financeiros do país, serão o produto inexorável de uma única opção racional possível? Qual o papel que nestas decisões jogará a articulação que se desenha entre concepções de configuração urbana, natureza e técnica? Terá algum significado relevante o conflito (também) intracientífico protagonizado por um engenheiro titular da pasta das obras públicas (Ferreira do Amaral) e um engenheiro líder de uma organização ambientalista (Joanaz de Melo, do Grupo de Estudos do Ordenamento do Território - GEOTA)?

A luta em torno da construção da Ponte Vasco da Gama, a par do dissenso suscitado pela salvaguarda ao ar livre das gravuras paleolíticas do Vale do Côa, evidencia assim a importância que o novo eixo técnica, património ambiental (e no segundo caso também cultural) e sociedade tem nas relações de poder, conflito e mobilização do Portugal contemporâneo.

Metodologia de Análise

No âmbito de um estudo intensivo a metodologia adoptada contempla a utilização de técnicas documentais e técnicas não-documentais.

Nas técnicas documentais realizou-se uma pesquisa exaustiva de todo o material disponível acerca do problema em causa, subdividido em: artigos da imprensa escrita, actas das Audiências Públicas, documentos das organizações ambientalistas, documentos do GATTEL, pareceres existentes e toda a legislação específica publicada, de forma a reconstituir as circunstâncias que envolveram a construção da ponte Vasco da Gama. O espólio constituído permitiu organizar uma cronologia dos acontecimentos, que se apresenta em anexo, e um capítulo descritivo onde se expõem as principais fases, entidades envolvidas, processos e documentos relativos à tomada de decisão e construção da nova ponte.

Quanto às técnicas não documentais realizaram-se entrevistas aprofundadas a actores sociais que, pelo seu percurso na área da investigação científica e/ou intervenção directa ou indirecta no processo, contribuíram para uma maior clarificação dos contornos do objecto em análise. A partir da informação adquirida nestas entrevistas, e com o objectivo de analisar o conteúdo específico dos diversos argumentos e meios de acção em causa – por parte do elemento político (Governo e Câmaras), do movimento ambientalista, do proponente (Lusoponte) e da “cidadania” (activistas populares) - elaborou-se um capítulo interpretativo do conflito onde se destacam os protagonistas, os discursos e as concepções em presença.

O presente documento abre com uma formulação ainda inicial e de propósito operatório da conceptualização sobre conflito e ambiente e fecha com um conjunto de reflexões conclusivas que tomam como base o binómio conflito-ambiente por referência à questão do ordenamento e crescimento da cidade de Lisboa, à “cultura da decisão” e ao papel da cientificação dos pareceres no dissenso.

2 - CONFLITO E AMBIENTE

2.1 Sobre o conflito

Do conflito ou luta se pode dizer que se trata de uma questão de sempre. Afirmamo-lo no sentido em que acompanha o fenómeno político a partir do momento em que este se constitui como objecto de reflexão.

É bem conhecido que o pensamento clássico se debruçou sobre o conflito na exacta medida em que a civilização grega “inventou” a política. Platão e Aristóteles, e antes destes os pré-socráticos, desenvolveram ideias que devem ser situadas na longíssima tradição do pensamento neste domínio. Platão ao descrever a natureza humana como consensual mas caracterizando a sociedade do seu tempo como conflitual, é geralmente integrado no conjunto de pensadores que no quadro problemático do conflito

privilegia a ideia de permanente mudança. Através da sua teoria, que abordava a sociedade realçando os conflitos nela existentes, pretendeu demonstrar igualmente como seria possível chegar a uma sociedade ideal (consensual) sem luta. Aristóteles, ao contrário de Platão, tende a ser remetido para a tradição que sublinha o consenso na análise que efectua da sociedade. Isto porque Aristóteles considerava que tanto a natureza humana como a sociedade sua contemporânea se caracterizavam fundamentalmente pela ideia de permanência.

Neste debate, ou porventura na forma breve e esquemática como aqui se apresentou o mesmo, estão já presentes alguns dos tópicos mais importantes que enformam a moderna problemática do conflito: a discussão dos “fundamentos da ordem social”; a inscrição do conflito numa perspectiva total e “projectualista”; e o facto de mesmo sobre a tradição filosófica grega se estender a oposição classificatória entre “ideologias do conflito” e “ideologias do consenso”.

Thomas Hobbes é, sem dúvida, o autor que, pelo menos até Simmel (e tanto quanto se pode fazer uma afirmação tão peremptória como esta numa introdução demasiado curta), maior atracção exerceu nos termos em que todo o pensamento moderno sobre o conflito se irá inscrever. Quer através do trabalho dos seus seguidores no que respeita à sua doutrina política sobre os fundamentos da ordem social, quer através dos que não o seguindo se debateram com a arquitectura do Estado por ele influenciada e não puderam sair do seu pressuposto fundamental: a antítese exclusionária entre *estado de natureza* e *estado de sociedade*. Mais adiante tentaremos mostrar como esta antinomia radical constitui a base sobre a qual se ergue o pensamento do principal autor que postulou um modelo distinto de sociedade – Rousseau, que exerceu, nesta questão, uma incisiva influência em Marx, o qual, por sua vez, é apresentado geralmente como o formulador da teoria do conflito na história e na sociologia.

É possível sustentar que a tese de Hobbes descreve o homem civil do Estado pré-moderno e não laico falando do homem “selvagem”. A partir da oposição entre o *estado de natureza* e o *estado de sociedade*, Hobbes caracteriza a sociedade *natural* através da

expressão da força sem reservas de cada um – que subjaze à paixão de cada um – dando origem a uma luta de todos contra todos. O homem, porém, tem a capacidade de travar a crueldade fazendo uso de uma racionalidade estratégica e de um princípio de reciprocidade do interesse. A luta de todos contra todos pode, em nome do interesse de todos, fazer com que todos se despojem do seu poder de modo a erguer uma ordem social em que se submetem ao poder absoluto do Leviathan, isto é, do Estado, o “monstro” que combate outros “monstros” mais perigosos. Só assim se pode instituir entre todos a paz civil susceptível de garantir o aumento da prosperidade. Esta era a resposta “prática” dada por Hobbes para estabelecer ou manter uma ordem social coesa perante a luta, o conflito, a guerra civil.

A ênfase absolutista hobbesiana foi (e ainda é) geralmente interpretada como significando que a ordem seria antinômica à manifestação do conflito no sentido da primeira pressupor a exclusão do segundo. Este tipo de interpretação, porém, não considera o quadro contextual e o esboço contratualista já presente no pensamento do autor inglês. Hobbes receava que as guerras civis religiosas que dilaceravam a Europa atravessassem a Mancha e ameaçassem a unidade e eficácia do poder de Estado. A sua proposta conduz ao princípio da neutralização axiológica do poder público, princípio que deu início ao processo de privatização da convicção moral e que remetia para a política estatal o papel principal de assegurar a paz social na civilidade. É deste modo que se pode designar a resposta hobbesiana como “prática” no sentido de uma restrição drástica de conteúdos remissíveis para as “ideologias morais” na abordagem do fenómeno político. São bem conhecidas as consequências: o fim do princípio teológico como legitimidade estatal passando esta a consubstanciar-se numa razão de estado contrária a uma posição, desde então, pluralista e portanto virtualmente conflitual, ainda que apenas a antecâmara de uma esfera pública.

Será assim que a consciência individual seguirá o seu movimento crítico enquanto lugar reservado e autónomo da consciência moral até ao contexto do que talvez se possa designar de *sobretribunalização* avançado por Rousseau (e depois teorizado por Kant num quadro diferente de defesa do iluminismo e da razão prática) como fundamento

da vontade geral (pensada não como uma vontade de todos mas a de um todo que é um corpo político dos cidadãos). Todavia, como mostra Teresa Sousa Fernandes, a sociedade do contracto de Rousseau é simétrica à ordem da natureza – a passagem do estado natural, de liberdade e autonomia do homem, ao estado civil é realizada através de uma síntese superior, da passagem da sociedade má à sociedade boa, que é aquela que hipersocializando o homem presumivelmente não o descaracteriza da sua essência “natural”, ou seja, do seu suposto fundamento ontológico na qualidade de ser livre e autónomo. O homem de Rousseau, postulado como “identidade absoluta” vive em si mesmo, numa perspectiva utópica da “unidade perdida”, e só através da “conjugação plena do indivíduo com a Natureza ou com a Colectividade”, isto é, “num plano ideal, (através da) conciliação entre indivíduo e sociedade ou, mais precisamente, entre os conceitos de homem e cidadão” está capacitado “a identificar-se, de forma racional e responsável, com a opinião pública e com a vontade geral, fundamentos da sociedade ideal do *Contrat Social*”².

A descompactificação entre o princípio político e o religioso antecipa o que a literatura sociológica designa por *diferenciação* entre diversos *domínios, campos ou sistemas sociais* (segundo as correntes teóricas), por outras palavras, entre o político e o económico, o económico e o social, o social e o cultural, etc. O conflito, sob o pano de fundo da diferenciação, passou a poder surgir daqueles subconjuntos, socialmente falando, do mundo industrial, das mulheres, dos ambientalistas, das minorias, etc. Neste quadro, a conflitualidade, a divisão, o antagonismo, a luta, passam a ser de facto verdadeiramente consubstanciais à sociedade em geral transcendendo talvez uma característica notável da modernidade e da contemporaneidade. Talvez se possa falar de uma insistência ontológica a partir do facto sociológico constituído pelo “dado pluralista” das democracias ocidentais contemporâneas; uma realidade que foi ideologicamente dramatizada por Nietzsche e por Weber nos termos da “guerra dos deuses” e do “politeísmo ético”, antagonismo pagão hoje interiorizado em cada um de nós sob a forma de conflito de valores.

² Teresa Sousa Fernandes, “Individualismo e utopia” in José Carlos Gomes da Silva (coord.), *Assimetria Social e Inversão*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1993, pp. 231-273.

Hobbes terá ajudado assim, sem o saber, a construir a sociedade do conflito, mas com o Estado que doravante não o pode ignorar e que o deve mesmo incorporar. Por sua vez, como é forçoso reconhecer, em Rousseau, como depois em Marx, e ao contrário de Hobbes, ainda que acantonados na antinomia hobbesiana, a solução para o conflito é absoluta na medida em que a utopia cegava-os, o mesmo é dizer, a solução não é solução alguma.

No século XIX, a problematização do conflito, no âmbito do darwinismo social e do marxismo, desenrola-se centrada nas categorias construídas por Hobbes. O darwinismo social desenvolve-se no quadro estreito do conceito de “luta pela existência” que é considerado naturalisticamente como um fenómeno que abarca qualquer tipo de conflito. As classes sociais, segundo esta perspectiva, são caracterizadas como agrupamentos que naturalmente (ideologicamente) são obrigados a disputar a sua existência. Também deste ponto de vista o conflito social perde qualquer possibilidade de interpretação sociológica, apesar de ser considerado como meio de progresso e evolução. Do marxismo, que constitui a tentativa mais obstinada da compreensão das causas do conflito e sobretudo da sua utilização enquanto factor dissociativo e elemento de mudança, pode-se afirmar que se as consequências objectivas do darwinismo colaboram com a manutenção do *status quo* em nome dos homens da propriedade privada, as do marxismo colaboram para a sua dissolução em nome do proletariado. O que no fundo Marx pretendia era construir uma teoria explicativa das causas da mudança social e preditiva do tipo de sociedade para a qual, segundo a sua perspectiva, se caminhava mais ou menos “inelutavelmente” através da luta de classes. Um tipo de sociedade sem classes e, portanto, sem classes em luta e sem luta de classes.

“A luta em si é já o desencadear da tensão entre os contrários” escreveu Simmel logo no início do seu famoso ensaio “A Luta”, publicado em 1923. Vale a pena seguir até ao fim esta passagem: “o facto de [a luta] estar dirigida para a paz é apenas a expressão natural de que ela é uma síntese de elementos, um confronto que, juntamente com a solidariedade, se deve incluir num mesmo conceito superior. Este conceito caracteriza-se

pela oposição comum das suas formas de relacionamento à indiferença recíproca entre elementos. Tanto a recusa como a diluição da socialização são negações; mas precisamente ao contrário delas, a luta designa um momento positivo que, pelo seu carácter negativo, vai convergir numa unidade abstracta, mas de facto, impossível de quebrar”³.

O conflito é, nesta perspectiva, um antagonismo que sendo um estado de dissociação não perde o carácter de forma de socialização. O desencadear da tensão “entre os contrários” conduz à “resolução da tensão”. Em Simmel a sociedade é um processo permanente de interacções que a vão constituindo, interacções de “uns-com-os-outros”, “uns-pelos-outros” mas também de “uns-contra-os-outros” em cujo devir se emaranham dinâmicas inextricáveis de harmonia e desarmonia cooperação e competição, favor e desfavor, consenso e conflito. “Um grupo que fosse pura e simplesmente centrípeto e harmonioso, mera ‘associação’, seria não só empiricamente irreal como não se daria nele qualquer processo vital propriamente dito. É possível que a sociedade dos santos, que Dante julgava ver na rosa do paraíso, se comporte assim, mas também não é susceptível de mudança ou evolução”, escreve com ironia Simmel.

A dialéctica (da evolução) de Simmel, como fica patente, não é uma dialéctica holística e da superação como a de Hegel, nem preditiva e escatológica como a de Marx. Na sua geometria social o conflito perde todo o carácter solipsístico negativo ou positivo, patológico ou exaltante, para passar a constituir uma forma pura de “sociação” tão inerente à vida social como as formas de harmonia.

Mas será que a inerência do conflito à vida social de que fala Simmel vale também para a “coesão social”, nos termos de uma abordagem em que o conflito passa a ter uma função positiva para a formação e persistência de grupos? Por outras palavras: Simmel, ao insistir na “unidade”, na “síntese”, que pode surgir do conflito, não acaba por se inscrever numa posição meramente integradora do antagonismo, a qual, à luz de uma

³ Georg Simmel, *Conflit. The Web of Group Affiliations*, Nova Iorque, Free Press, 1964. Os excertos citados seguem a tradução de Teresa Seruya in M. Braga da Cruz (antologia de textos), *Teorias Sociológicas*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1989, pp. 567-571.

leitura não antitética, já outros autores tinham proposto? E, por conseguinte, não será Simmel antes do mais um precursor daquelas perspectivas funcionalistas, tão presentes nos “teóricos do conflito” como Coser e Dahrendorf e tão populares nos meios institucionais de “regulação dos conflitos” do *neocorporativismo* e das democracias *consocionais* contemporâneas, que ficam a perder no confronto com aquela dimensão do pensamento de Marx em que a luta surge como uma força violenta e cesurial de destruição de um sector da sociedade? Passemos a palavra novamente a Simmel: “De facto, as causas da luta são um verdadeiro estado de dissociação: ódio e inveja, necessidade e cobiça. Quando a luta é desencadeada a partir daqui, torna-se na verdade um movimento que contraria o dualismo desagregador e é um caminho para chegar a qualquer espécie de unidade, mesmo pela aniquilação de uma das partes” (o sublinhado é nosso). Mais adiante Simmel afirma: “Não teríamos uma vida comunitária, cada vez mais rica e plena, se dela desaparecessem as energias repulsivas e mesmo, nalguns casos, as destrutivas”. Em Simmel a luta não termina apenas com o compromisso ou com a conciliação, mas com a vitória e a derrota, com a sujeição e a rejeição, nomeadamente quando analisa o conflito ao nível de Estados. Perante Hobbes, em Simmel não existe estado de natureza que não seja um estado de sociedade. Perante Marx, Simmel não antevê o conflito como o fim e, muito menos, o fim do conflito.

A conceptualização do conflito põe simultaneamente em jogo o pensamento sobre a sociedade e o pensamento sobre a teoria social. O labirinto de cosmovisões, teorias e pressupostos que guardam relação estreita com a problemática do conflito e com a sombra antinómica desta, a ordem, vai das antíteses clássicas entre a mudança e a permanência, às modernas entre a integração e a ruptura. Estas antíteses guardam frequentemente analogia ou oposição entre conservadorismo e progressismo o que constitui um reducionismo do pensamento de autores como Durkheim, Marx e outros. Noutras ocasiões julga-se que as *nuances* de complementaridade se encontram só agora nas obras de Coser ou Dahrendorf, quando já no fundador da sociologia, através do próprio conceito de progresso, se encontrava presente a ideia de complementaridade entre conflito e consenso. É possível sustentar, concordando com Pierre Birnbaum, que, ao contrário do que afirmam Dahrendorf, Giddens, Ritzer e outros simplificadores das

antíteses clássicas afinal por si próprias concebidas e na esteira dos “teóricos do conflito” como Mills e Gouldner que se opuseram à suposta “teoria do consenso” de Parsons, que também em Durkheim existia já uma reflexão sobre o carácter normal da discórdia social, e que em Marx o conflito releva mais de uma patologia do que do “normal”: “Nesta medida, poder-se-á quase sustentar, modificando totalmente a elaboração mais tradicional desses autores, que o conflito é tão ‘patológico’ em Marx como em Durkheim, constituindo o ‘normal’ tanto para um como para o outro, pelo contrário, o processo de integração do sistema social. Num dos casos, uma sociedade que tenha abolido a propriedade privada consegue eliminar as dissensões, no outro, esta erradicação do confronto está associada à implementação funcional da divisão do trabalho social”⁴. Uma leitura não reducionista de Durkheim e Marx neste âmbito só permite, todavia, colocar as questões no seu devido plano, já que nestes dois autores canónicos da teoria social e da sociologia não podemos encontrar uma teorização satisfatória do conflito devido à inclusão deste nos apertados esquemas normativos e projectualistas de sociedade postulados por cada um. O conflito como categoria analítica apto a apreender sociologicamente a realidade social surge com Simmel e depois com Weber.

Os autores contemporâneos que se têm debruçado sobre a luta, em particular os partidários das “teorias do conflito”, partem da aquisição teórica da consubstanciação do conflito à sociedade para criticar as “teorias da integração”. O alvo preferido é o raciocínio “funcionalista” que ao vincular o conceito de *função* ao de *necessidade* conduz à formulação de que o conflito é um desvio *anómico* de certos elementos da estrutura ou do sistema que deixam de operar harmoniosamente na ordem que a estrutura ou o sistema implicam. Na verdade, em autores da “sociologia industrial” como Taylor e Mayo, na Organização Científica do Trabalho e nas Relações Humanas, esta abordagem mecanicista está bem presente: não existem trabalhadores insatisfeitos mas trabalho não organizado cientificamente; os confrontos e as tensões são consequência de desvios individuais; o conflito não é um problema estrutural mas uma inadaptação individual a

⁴ Pierre Birnbaum, “Conflitos” in Raymond Boudon, *Tratado de Sociologia*, Porto, ASA, 1995, pp. 230, 231.

uma estrutura que é funcional. É sobretudo Coser que, no funcionalismo, vai admitir simultaneamente a origem estrutural do conflito e a sua funcionalidade. A proposição de Simmel de que o conflito é “um movimento que contraria o dualismo desagregador e é um caminho para chegar a qualquer espécie de unidade” é reformulado por Coser de uma forma em que o antagonismo pode servir para eliminar os “elementos divisionistas” e “restabelecer a unidade”. Para Coser o conflito significa o abrandamento da tensão entre os antagonistas, tem uma função estabilizadora e converte-se num componente integrador da relação. Trata-se, como bem observa Birnbaum, de uma visão em que o conflito se vê encarregar da função essencial de estabelecer e manter a identidade e as fronteiras entre as sociedades e os grupos: “[Em Coser] uma sociedade desprovida de todo o conflito não implica, pois, de modo algum uma maior estabilidade: muito pelo contrário, a sua integração será tanto mais forte quanto mais os conflitos internos conseguirem manifestar-se. Nos antípodas de um Simmel em quem afirma no entanto inspirar-se, vemos surgir em Coser a ideia de que a expressão dos conflitos e a sua canalização graças a ‘válvulas de segurança’ asseguram definitivamente a ordem social: em última análise, e ao contrário de Simmel, os conflitos são funcionais na medida em que existem instituições que logram reabsorvê-los de imediato, evitando assim a persistência de fontes de mudança que de outro modo seriam mais radicais. No final do seu raciocínio, Coser afasta-se de uma teoria dos conflitos que queria reforçar para ir ao encontro da perspectiva integradora [do] funcionalismo (...) de que pretendia precisamente afastar-se”⁵.

Este paradoxo ocorre também com Dahrendorf. Se o conflito não se pode ser negado nem solucionado o que há a fazer é institucionalizá-lo. Assim, Dahrendorf refere-se ao surgimento de entidades de regulação dos conflitos em que os parceiros se concertam e aceitam o recurso a mediações e arbitragens. Nesta linha de pensamento o conflito mantém-se no plano apertado do meramente formal e perde consideravelmente um certo carácter contingencial.

Para os objectivos deste estudo, e como elemento superador dos impasses apontados, entre vários modelos, o que John Rex propõe apresenta-se com enorme interesse, não só porque se constata uma melhor articulação entre o conflito e a mudança social como se relaciona o sistema normativo de uma sociedade com o equilíbrio de poder existente num dado momento⁶. Eis a adaptação realizada:

1. Os sistemas sociais podem conceber-se organizados à volta de um consenso de valores ou, pelo contrário, em torno de situações conflituosas que podem ir desde a negociação pacífica na praça do mercado (competência ou conflito institucionalizado) até à violência declarada (conflito manifesto);
2. A existência de situações conflituosas dá lugar a interacções que devem ser explicadas com referência aos interesses dos grupos em situação de conflito;
3. Na maioria dos casos a situação conflitual é caracterizada por um desequilíbrio de poderes, de modo que um dos grupos surgirá como dominante e tratará de obter a sua legitimidade;
4. A relação dominantes-dominados pode modificar-se como resultado de mudanças ocorridas em factores variáveis que aumentam a possibilidade de uma resistência com êxito;
5. No caso de uma mudança importante no equilíbrio do poder, os dominados podem encontrar-se numa situação em que podem impor a sua vontade aos antigos dominantes;
6. As instituições sociais e a cultura dos dominados ajustam-se aos seus interesses e são explicáveis em função deles. Os seus objectivos tendem a expressar-se em formas vagas e utópicas.
7. O caminho para o equilíbrio do poder pode conduzir a uma revolução, a uma reforma ou a uma solução de compromisso.

⁶ John Rex, *El Conflicto Sociale*, Madrid, Siglo XXI, 1985.

2.2 Políticas de Ambiente e Conflito Ambiental

A introdução das questões ambientais no vasto campo das políticas dos Estados Modernos assumiu no seu início uma posição marcadamente conservacionista e tímida, sem a afirmação de qualquer modelo alternativo de crescimento económico e, ainda menos, de governo político. A criação das primeiras Reservas Naturais e associações de âmbito ambientalista surge sobretudo no século XIX com o objectivo fundamental de preservação da natureza, ancorada na ideia segundo a qual a natureza é benigna e a sociedade humana a responsável pela perversão social e ecológica. A perspectiva conservacionista considera a política de ambiente como essencialmente voltada para a preservação de grandes áreas, de ecossistemas e de habitats naturais que deveriam e devem ser preservados dos efeitos negativos da acção humana.

Porém, as questões relativas ao Ambiente não foram objecto de preocupação explícita durante a primeira metade deste século e a inscrição ideológica da ecologia e dos movimentos ecologistas vê a sua intervenção limitada politicamente dada a expansão industrial europeia e a concepção antropocêntrica do Direito ocidental. Só nos anos setenta a problemática ecológica começa a ganhar destaque quando é ressaltada a questão da rarefacção dos recursos naturais, da poluição e da ameaça nuclear.

O reforço de protagonismo do movimento ecologista e a sua afirmação política na crítica da industrialização da natureza deu-se com a crise petrolífera dos anos setenta na esteira da adopção de programas de produção de energia nuclear. Porém, as questões económicas e ecológicas surgem, ainda nesta altura, como questões praticamente divorciadas e irreconciliáveis. Esta ideia surge bem vincada no Relatório do Clube de Roma onde é defendido um crescimento económico nulo.

Contudo, em 1972 na primeira Conferência das Nações Unidas sobre ambiente com realização em Estocolmo vêm-se criadas as condições para a integração das questões ecológicas nos processos de decisão, e a Ecologia e a Economia passam a apresentar-se como valores imbricados. Conclui-se, desta forma, que é necessário

recentrar a ecologia no problema das carências humanas através de um *ecodesenvolvimento*. Os princípios deste conceito recusam qualquer abordagem redutora, tanto ecologista como economicista, na medida em que afirmam: o primado das carências dos seres vivos unitários e não apenas duma minoria; o princípio da solidariedade das gerações actuais e futuras; e a necessidade de um desenvolvimento social que se baseie numa relação do homem com a natureza respeitadora dos princípios da ecologia científica. Aliás, autonomia de decisão das comunidades humanas, responsabilização equitativa pelas carências de todos e prudência ecológica, resumem os princípios do *ecodesenvolvimento*.

Este conceito é retomado nos finais da década de 80 com o Relatório Bruntland que adopta uma abordagem em termos de *Desenvolvimento Sustentável*, isto é, num compromisso entre as exigências do crescimento económico, do investimento tecnológico e da preservação do equilíbrio ecossistémico a longo prazo. Este conceito e respectivo debate sobre Desenvolvimento e Sustentabilidade foi alargado em 1992 no Rio de Janeiro na segunda Conferência das Nações Unidas sobre ambiente, porém, sem a evidência de resultados efectivos no que diz respeito às políticas estatais e aos aspectos energéticos.

Contudo, de forma gradual, têm sido criadas e desenvolvidas ao nível dos governos nacionais instituições direccionadas para o controlo e supervisão da qualidade da água, ar, solos e ruído. Por outro lado, o Conselho e a Comissão Europeia têm dado particular relevo à produção legislativa em matéria ambiental, prestando uma atenção especial à harmonização das diversas legislações nacionais. De destacar, o decisivo papel que as directivas comunitárias sobre ambiente têm desempenhado no sentido do fortalecimento das tendências conducentes a uma maior integração das políticas e a uma partilha mais efectiva das responsabilidades e poderes entre os Estados da União.

A valorização dos problemas ambientais, reforçada pela existência e pelo intervencionismo de diversas associações ecologistas, tem contribuído para gerar uma nova mentalidade pública, abrangendo diversas instâncias de decisão política e económica nacionais. A União Europeia é, também, responsável por uma valorização da

dimensão ambiental, ao obrigar os Estados Membros a incorporar preocupações específicas de carácter ambiental nos seus sistemas jurídicos. Por outro lado, a União Europeia tem contemplado a temática ambiental em diversos programas de financiamento Comunitário, estimulando o desenvolvimento de políticas ambientais e de ordenamento do território.

Depois de marginal e minoritária, a questão ambiental e a tomada de consciência colectiva acerca da crise ambiental foram conquistando um amplo e multifacetado campo de intervenção: desde as preocupações quotidianas e de longo prazo do cidadão comum, à linguagem do discurso político institucional, à multiplicação de organizações, fundações, institutos, departamentos, etc.

Nas últimas décadas a valorização dos problemas ambientais assume uma escala mundializada e global, pois os problemas ambientais mais graves afectam todo o sistema planetário. O movimento ambientalista particulariza-se, com efeito, de outros movimentos sociais pelo seu carácter universalista. Os interesses que se reportam à defesa do ambiente são compreendidos como sendo uniformemente partilhados por entre todos os segmentos sociais que constituem cada uma das sociedades, porém, com níveis de informação, sensibilização e participação socialmente distintos.

Trata-se de uma valorização mundializada que não pode ser entendida se não for inserida no campo das mudanças culturais e civilizacionais, em que o próprio conceito de cidadania é reformulado. Esta reformulação pressupõe um sério investimento analítico no âmbito do estudo e compreensão da dinâmica das relações sociais inerentes à complexidade do tipo de actores e interesses envolvidos nas práticas sociais e normas jurídicas associadas à protecção ambiental.

Em sociedades que se foram entendendo como corpos em que a unidade básica era o indivíduo, mas que progressivamente vêm emergir cenários de interesses colectivos, e nas quais a entidade sociologicamente designada por *massa social* assume uma relevância decisiva, de alguma complexidade se reveste a associação entre a defesa do

ambiente e a defesa do que se define actualmente por bem público. Nesta linha, a informação e a sensibilização públicas têm que ser equacionadas no âmbito desta transformação da sociedade. Vemos, desta forma, emergir um novo paradigma ambiental, mais integrado e pluridisciplinar, que se vai impondo, nas esferas da organização política, económica e cognitiva, em substituição do paradigma economicista⁷ dominante até à crise energética dos anos 70 que se caracterizava pela incompatibilidade entre Ecologia e a Economia.

Na esteira deste novo paradigma e de um novo desafio político-civilizacional, como é a presente *crise ambiental e social global*, surgem sintomas de um novo estilo de intervenção cívico-política de cariz ambientalista. Os problemas desta crise são uma das principais causas da formação de novas formas de participação dos cidadãos na vida pública.

O exercício da cidadania apresenta, nos dias de hoje, contornos mais exigentes e com um maior nível de complexidade. São novos movimentos sociais protagonizados sobretudo por cidadãos organizados e enquadrados em torno de estruturas associativas de recorte não convencional, que não sentem a necessidade de se identificar com requisitos e precondições ideológicas. O universo do conflito político é antes codificado em categorias provenientes dos *issues* dos movimentos; não é um conflito entre os principais agentes económicos do modelo de produção, mas uma aliança que inclui virtualmente todos os elementos das classes sociais; o conflito não é despotado por uma só classe mas por uma aliança social (diferentes classes e não-classes). Representando, em grande medida, instrumento de uma ou de várias causas, a intervenção do “novo” movimento social ambientalista tende a encarar o exercício da cidadania como modalidades dinâmicas e alteráveis de consensualização e contratualização no caminho para uma sociedade mais sustentável e menos opressiva.

⁷, Stephen Cotgrove; Andrew Duff, “Environmentalism, middle-class, radicalis and politics” in *Sociological Review*, Vol. 28, nº 2, 1980: 333/351

Num quadro da rarefacção de recursos e da consciência acrescida dos riscos de elevadas consequências que a intervenção humana na modificação da natureza e o desenvolvimento industrial acarretam, emergem novos conflitos sociais marcados pela disputa da gestão ecológica.

A Sociologia do Ambiente estuda a natureza destes novos movimentos sociais e novas formas de legitimação política⁸, sublinhando importantes questões sobre a participação e a cidadania, as quais se podem relacionar com uma mudança societal de valores.

O espaço da aprovação de políticas, programas, planos e projectos de grandes obras tem sido palco de importantes e significativas dissensões sociais, fazendo emergir interesses e autoridades que dificilmente aceitam dialogar. Assiste-se, com frequência, a movimentos de opinião que representam polarizações de grupo e que acabam por monopolizar a discussão/debate. Cabe à Sociologia do Ambiente intervir nos processos de avaliação das consequências sociais e ecológicas das actividades humanas, num campo de decisão onde a reflexividade, social e científica, está bem patente. Trata-se de uma internalização da dimensão social nos processos de avaliação e decisão ambientais.

Substituindo-se à racionalidade ambiental que defende um crescimento económico socio-ecologicamente equilibrado no âmbito de um novo tipo de racionalidade e de acção humanas respeitadoras das identidades e pluralidades, a nível ecológico e social, a racionalidade pragmática da aprovação de projectos de grandes obras impõe o confronto de interesses e a antagonização entre discursos e outras racionalidades: a predominantemente científica e a social. A primeira marca a defesa de uma metodologia de avaliação, a segunda caracteriza-se pela defesa de interesses particulares.

⁸ B. Tokar, "Social Ecology, Deep Ecology and the Future of Green Political Thought"- in *The Ecologist*-1988, Vol.18, nº 4/5: 132/141
S. Yearley, *A Causa Verde; uma sociologia das questões ecológicas*, Celta Editora, Oeiras.

O acesso à discussão e ao consenso é regulado pela hierarquia existente na discussão, e nas relações de poder baseadas na desigual distribuição de autoridade política e de conhecimentos científicos e técnicos. De facto, a manipulação da linguagem científica e técnica apresenta-se como um elemento facilitador ou inibidor da discussão.

O processo de discussão e aprovação de projectos de grandes obras nos moldes em que se encontra estruturado, promovendo o confronto entre dois tipos de discurso e racionalidade sustenta mais uma racionalidade totalitária do poder político, que decide sem ter em consideração as particularidades dos espaços sociais afectados, que uma nova racionalidade ambiental.

Este confronto de racionalidades, onde estão em jogo estratégias e expectativas de diferentes grupos sociais, provém de distintas formas de avaliação estruturadas sobre diferentes instrumentos de observação: os instrumentos da ciência, que fazem destacar a objectividade e a imparcialidade dos resultados, e os instrumentos do conhecimento comum, estruturados por valores e apreciações de natureza inter-subjectiva. Confronto de racionalidades tanto mais cerrado quanto maior contingência, risco e incerteza estiverem em causa numa avaliação científica e pública de um projecto, porque se estes factores estiverem ausentes, as questões ambientais só por si, não parecem ser, ainda, suficientemente fortes para mobilizar e polarizar a sociedade. No entanto, é especialmente atenta a tolerância social a projectos que envolvam factores de risco tecnológico e ambiental.

3. A NOVA PONTE: IDEIA, DECISÃO E CONTESTAÇÃO

3.1 Instituições e procedimentos

Ao contrário do que se julga, não é recente a ideia de construir uma ponte que ligasse Lisboa ao Montijo. Em 1876, o engenheiro Miguel Pais projectou uma ponte entre Xabregas (Grilo) e o Montijo que foi votada ao esquecimento.

Esta hipótese de travessia nascente viria a ressurgir na década de 80 do nosso século, no quadro da construção de uma segunda ponte em Lisboa sobre o Tejo, ao lado de duas outras possibilidades: o corredor poente (Algés/Trafaria) e o corredor central (Barreiro/Chelas). Neste contexto é criado, em 1991, o Gabinete de Travessia do Tejo em Lisboa (GATTEL), sob a responsabilidade directa do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (DL nº14-A/91 de 9 de Janeiro), com o objectivo de realizar, coordenar e controlar a actividade de promoção da construção da nova travessia rodoviária sobre o Tejo. Seis meses depois, o GATTEL publica um documento (“Documento nº6”) com as conclusões e recomendações relativas à avaliação dos três corredores em análise e tendo como propósito facilitar a escolha do traçado da nova ponte. Em consequência dos estudos desenvolvidos aquele documento adiantava um conjunto de directrizes sobre a possibilidade de uma estrutura em túnel ou em ponte, uma travessia rodoviária ou mista e o conceito de exploração. As conclusões e recomendações centravam-se em sete tópicos fundamentais: (1) ordenamento do território; (2) impactes ambientais; (3) transportes; (4) traçados viários; (5) custos do investimento; (6) análise comparada dos corredores e suas potencialidades; (7) e análise comparada dos corredores-vulnerabilidades. Nas suas recomendações finais apresenta o seguinte parecer: “a solução base para a nova travessia” deve ser “uma estrutura em ponte”; “o corredor poente deve ser considerado apenas como terceira prioridade atentas as suas vulnerabilidades e potencialidades”; deve ser atribuída “ao corredor central a primeira prioridade, desde que os factores de ordenamento do território, decorrentes de uma nova ligação urbana, rodoviária e/ou ferroviária, sejam determinantes. Se for esta a opção,

haverá então, que procurar situar, no tempo, o lançamento da ligação ferroviária - confirmando ou não a sua necessidade a longo prazo - com vista a tomar posição quanto às alternativas mencionadas anteriormente, haverá que tomar medidas cautelares para minimizar os efeitos negativos na qualidade do ar e no ruído; e que realizar na cidade os investimentos indispensáveis para assegurar a fluidez do tráfego”; deve ser “atribuída ao corredor nascente (...) a primeira prioridade desde que os factores de ligação nacional e inter-regional e de integração na estrutura do Plano Rodoviário Nacional sejam determinantes. Se for esta a opção, haverá então, que tomar medidas cautelares específicas na área do ambiente, no que respeita ao Estuário do Tejo, aos ecossistemas terrestres e às áreas ambientais sensíveis, e no domínio do ordenamento quanto às consequências da extensão e dispersão da área urbanizada”; “é viável o lançamento do empreendimento em qualquer dos corredores, sob a forma de concessão, com apoio comunitário, com integração da exploração da ponte existente e com a execução dos empreendimentos complementares enunciados”⁹.

Nesta fase, e até ao anúncio público da decisão, que viria a ocorrer a 25 de Abril de 1992, numerosas entidades divulgam a sua posição perante as propostas em discussão dando origem a uma controvérsia pública em torno da localização da nova ponte. A Câmara Municipal de Lisboa opõe-se ao traçado Beato/Montijo fundamentalmente por considerar que o Beato não possui as infraestruturas necessárias para distribuir a densidade de tráfego que aí iria afluir, e porque, ao contrário do objectivo proposto, traria mais veículos para o centro da cidade. No entanto, 17 das Câmaras que integram a Área Metropolitana de Lisboa dão o seu parecer favorável à opção Sacavém/Montijo, numa reunião realizada a 29 de Novembro de 1991, baseando os seus argumentos na lógica da rede viária e da distribuição do tráfego. O GEOTA, uma das mais influentes organizações ambientalistas de âmbito nacional, toma posição enviando uma carta aberta ao então Primeiro-Ministro, Aníbal Cavaco Silva, onde questiona os objectivos da construção da nova ponte, a estratégia de desenvolvimento para a área metropolitana de Lisboa, os critérios económicos envolvidos na escolha e a irrelevância da “opinião pública” para a tomada de decisões. Neste documento o GEOTA aponta o corredor central como aquele

⁹ “Avaliação dos Corredores: Conclusões e Recomendações, 1ª fase, GATTEL, Setembro 1991, p. 19,20.

que “em termos globais melhor corresponde aos objectivos propostos para esta travessia, ao interesse e qualidade de vida das populações afectadas e à boa gestão dos dinheiros do estado”¹⁰.

A 25 de Abril de 1992, Joaquim Ferreira do Amaral, ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC), anuncia publicamente a escolha do corredor do Montijo para a segunda travessia do Tejo. O ministro toma esta opção invocando um documento elaborado pelo Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes¹¹ - o parecer nº214/PI que procede à análise dos vários estudos elaborados pelo GATTEL - e de um outro encomendado pelo Ministério do Planeamento e Administração do Território (MPAT) - “As Alternativas de Localização da Nova Travessia do Tejo em Lisboa”.

O parecer do Conselho Superior das Obras Públicas e Transportes responde a uma solicitação do Secretário de Estado das Obras Públicas no sentido de aquele órgão se pronunciar sobre um conjunto de documentos relativos ao processo de construção da nova ponte¹². Assim, o âmbito do parecer limita-se aos aspectos que dizem directamente respeito ao sistema de transportes, previsões de tráfego e às soluções técnicas adoptadas, excluindo as questões ambientais, de ordenamento do território, bem como a indicação da opção preferencial quanto à localização da ponte. O parecer expõe pormenorizadamente um conjunto de documentos¹³ e apresenta uma série de conclusões subordinadas ao sistema

¹⁰ Carta Aberta ao Primeiro Ministro sobre a Nova Travessia do Tejo em Lisboa, GEOTA, 27 Fevereiro 1992

¹¹ “Nova Travessia do Rio Tejo em Lisboa – GATTEL”, Parecer nº 215/PI, Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes, 24 de Abril de 1992. Os relatores deste parecer foram: Carlos da Cunha Coutinho (relator coordenador) com a colaboração de Manuel António de Sequeira Campos de Almeida e João Castel-Branco Falcão.

¹² Memorando e Anexo I de 26 Fevereiro de 1992 do GATTEL; Avaliação dos Corredores Identificação e Avaliação dos Efeitos. Capítulo 3.4 Sistemas de Transportes do Documento 4; Apresentação dos Traçados – Documento 5; Avaliação dos Corredores – Conclusões e Recomendação – Documento 6; Fundamentação das Estimativas do Orçamento das Soluções Técnicas. GATTEL; Parecer e seu Anexo do Ministério do Planeamento e Administração do Território – “As Alternativas de Localização da Nova Travessia do Tejo em Lisboa, 31 de Janeiro de 1992.

¹³ Memorando do Gabinete da Travessia do Tejo em Lisboa (GATTEL) e Anexo I, datado de 26/02/92; Nova Travessia do Tejo em Lisboa- Identificação Preliminar de Corredores a Estudar - Documento 1, Abril de 1991, GATTEL; Nova Travessia do Tejo em Lisboa - Metodologia de Avaliação dos Corredores Documento 2, Maio de 1991, GATTEL; Nova Travessia do Tejo em Lisboa - Avaliação dos Corredores. Identificação e Avaliação dos Efeitos - Documento 4, Setembro de 1991, GATTEL; Nova Travessia do Tejo em Lisboa - Apresentação dos Traçados - Documento 5, Julho 1991, GATTEL; Nova Travessia do Tejo em Lisboa - Avaliação dos Corredores, Conclusão e Recomendações - 1ª fase Documento 6, Setembro

de transportes e às soluções técnicas adoptadas e seus custos. No que diz respeito ao sistema de transportes defende que é “desejável”, para seleccionar o corredor, efectuar uma previsão de tráfego e sua repartição por modos de transporte, tendo em conta a travessia ferroviária na Ponte 25 de Abril, e que é “conveniente” que tais estudos permitam a obtenção de uma visão global do sistema de transportes, o que implica a sua consideração do ponto de vista intermodal. Quanto às soluções técnicas adoptadas e seus custos afirma que não são previsíveis nos corredores nascente e central problemas especiais de fundações, “julgando-se que os custos por km são para as fundações semelhantes em ambos os traçados”; que “as soluções técnicas escolhidas para os diferentes corredores são “as adequadas podendo servir de base à escolha do corredor para a travessia do Tejo”; que o MPAT, tendo embora adoptado nos seus estudos as soluções de traçado rodoviário de concepção estrutural e de custos propostos pelo GATTEL, apresenta resultados finais diferentes dos do GATTEL quanto aos custos porque na comparação económica entre as alternativas (corredor central em solução mista ou só rodoviária, frente ao corredor nascente) aquele ministério tomou em consideração os “vultuosos custos” correspondentes a infraestruturas urbanísticas a construir no Montijo ou no Barreiro e custos altos e muito diferentes para a instalação ferroviária na actual ponte sobre o Tejo nas hipóteses de “comboios ligeiros” e “ferrovia total”. Considera-se ainda que se poderia ter realizado em termos de estudo preliminar, “tal como se fez para as outras soluções”, a análise para o corredor central de uma solução mista rodo-ferroviária e uma só ferroviária, “o que se julga poderia conduzir ao abandono da solução mista neste corredor, reduzindo-se assim as opções, à travessia rodoviária nos corredores central ou nascente.”¹⁴ Como conclusão o parecer defende que “os estudos já feitos julgam-se suficientes para uma tomada de decisão”. Este parecer não recomenda, portanto, qualquer localização plenamente definida para a nova ponte, circunstância que pode ser considerada paradoxal num documento que foi apresentado como principal suporte de tomada de decisão.

de 1991, GATTEL; Conjunto de Elementos correspondentes á fundamentação das estimativas de orçamento das soluções técnicas para as travessias nos corredores estudados e parecer e seu Anexo do MPAT - “As Alternativas de Localização da Nova Travessia do Tejo em Lisboa, de 31 de Janeiro de 1992.

¹⁴ “Nova Travessia do Rio Tejo em Lisboa – GATTEL”, Parecer nº215/PI, *op. cit.*

Na definição da localização o executivo apresentou-se interna e publicamente dividido. O MPAT, dirigido pelo influente ministro Valente de Oliveira, tomou também posição num parecer datado de 31 de Janeiro relativo às várias alternativas da nova travessia do Tejo em Lisboa. Neste parecer aponta-se com grande ênfase o corredor central como a melhor solução por razões relativas quer a um ponto de vista económico, quer ao do ordenamento do território - nomeadamente para respeitar uma série de orientações existentes de ordenamento para a Área Metropolitana de Lisboa (AML) -, bem como as justificações que desaconselham a opção pela travessia no corredor nascente.

Logo no primeiro ponto desse documento pode ler-se: “A avaliação de alternativas de localização da nova travessia do Tejo em Lisboa conclui inequivocamente que, quer do ponto de vista do ordenamento do território e do Ambiente, quer por critérios de rentabilidade financeira e económica, a melhor opção é a do corredor central (Chelas-Barreiro), não se afigurando minimamente justificável, em termos comparativos, a alternativa constituída pelo corredor nascente (Olivais -Montijo)” (sublinhados do original). Não se podia ser mais claro. O corredor central é defendido enquanto ponte rodoviária e ferroviária porque “(...) origina elevados benefícios económicos e o eventual acréscimo de comparticipação pública é pouco significativo comparativamente à solução só rodoviária”. Na sua vertente mista a opção Chelas-Barreiro é apoiada com argumentos relativos ao ordenamento do território e à racionalidade económica. Quanto à primeira dimensão afirma-se que esta escolha “privilegia a articulação entre Lisboa e as zonas de maior concentração económica e demográfica e de maiores potencialidades de desenvolvimento na margem sul”; “minimiza” o crescimento e “expansão suburbana da margem sul, permitindo a sua futura organização e requalificação urbana”; reforça a “centralidade de Lisboa” o que permitiria a “recuperação e revalorização de grandes extensões de solos já urbanizados ou inseridos em malhas urbanas”; descongestiona a ponte 25 de Abril e obriga à resolução dos principais pontos de conflito da rede viária na cidade de Lisboa, “permitindo, globalmente, uma modificação significativa na orientação dos principais eixos de entrada e saída em Lisboa”. Quanto aos custos económicos argumenta-se que o corredor central (Chelas-Barreiro) “na sua componente rodoviária é a

alternativa financeiramente mais favorável e exige uma contribuição pública muito inferior à do corredor nascente”; que uma ponte mista, “mesmo com exploração ferroviária diferida de 5 anos relativamente ao início da entrada em funcionamento do modo rodoviário, é financeiramente viável em exploração conjunta com a actual ponte”; que o “acréscimo de comparticipação pública na ponte mista é pouco significativo relativamente à solução rodoviária, já que a maior rentabilidade desta no corredor central compensa parcialmente o sobrecusto inicial devido ao esforço estrutural para a travessia ferroviária”; e que “(...) se a alternativa rodoviária no corredor central é a que se afigura mais atractiva para o concessionário privado, a solução em ponte mista é igualmente viável desde que se assegurem receitas ferroviárias em período adequado” até porque “a abertura eventual do concurso público para a concessão possibilitando as 2 variantes (ponte rodoviária ou ponte mista), pode funcionar como a melhor forma de se poder optar pela solução económica e financeiramente mais favorável”. Em sentido oposto, a localização da nova travessia no corredor nascente é considerada como “uma solução gravosa, quer do ponto de vista da organização da rede de transportes, quer da organização do espaço metropolitano”. Mesmo do ponto de vista económico esta solução é considerada desvantajosa. No que diz respeito à rede de transportes especificam-se as seguintes características: “não se diversifica os pontos de entrada/saída em Lisboa agravando os congestionamentos nos pontos de estrangulamento da cidade, em particular fazendo convergir as ligações da margem sul na periferia norte da cidade, por onde hoje já se processam as ligações com a área principal geradora de tráfego na margem norte”; “tem fraca capacidade para desviar tráfego da ponte 25 de Abril e, se pode recolher vantagens em termos de tráfego interregional norte/sul, não dispensa em termos de malha viária nacional, a existência a montante da futura ponte do Carregado”. Quanto à organização do território são apresentados, com realce, três “graves riscos”: “representa uma ruptura com a tendência de crescimento da Área Metropolitana de Lisboa” (sublinados do original); “cria uma nova frente de urbanização na margem sul, favorecendo o crescimento da AML em ‘mancha de óleo’ com elevados custos de investimento em infraestruturas e novos equipamentos” (sublinhados do original); “afecta áreas de elevada sensibilidade ambiental, podendo originar, mesmo com prévios planos

urbanísticos, um novo surto de urbanizações clandestinas” (todos os sublinhados no original).

O parecer do MPAT recorda ainda que o próprio GATTEL reconhece estes factos quando recomenda no seu Documento nº 6 que “se atribua ao corredor central a primeira prioridade, desde que os factores de ordenamento do território, decorrentes de uma nova ligação urbana, rodoviária e/ou ferroviária, sejam determinantes”. E acrescenta: “As vantagens que o mesmo GATTEL atribui ao corredor nascente (factores de ligação nacional e inter-regional) não são relevantes, não só pela fraca participação dos fluxos daquele tráfego na problemática da nova travessia em Lisboa, como não dispensa a existência de uma outra ponte a montante, no Carregado, em local mais adequado para distribuir perifericamente esse tipo de tráfego”.

Por sua vez, o corredor nascente, em termos financeiros, é considerado de forma negativa: “ o corredor nascente (Olivais/Montijo) não tem, em exploração autónoma, rentabilidade financeira positiva, só sendo viável com a “ajuda” da exploração da ponte actual (ponte 25 de Abril)”. Na parte final do parecer do MPAT responde-se ao parecer do GATTEL. Sublinhando que o documento do GATTEL “ reconhece as maiores virtualidades do corredor central” consideram-se os dois argumentos que aquela entidade apresenta em desfavor desta solução - a maior complexidade técnica e a menor atractividade para a iniciativa privada - “como aspectos apriorísticos não suficientemente aprofundados e por isso sem peso decisivo relativamente à opção a tomar”¹⁵.

Também o Gabinete do ministro do Ambiente, Carlos Borrego, tinha emitido, em Fevereiro desse ano, um documento onde se considerava a opção do Montijo como a que maiores problemas levantava e passível de causar impactes mais negativos.

¹⁵ Parecer sobre “As Alternativas de Localização da Nova Travessia e Ordenamento do Território em Lisboa”, *Ministério do Planemamento e Ordenamento do Território*, 31 de Janeiro de 1992.

3.2 Instituições e decisão

Na reunião do Conselho de Ministros de 30 de Julho de 1992 é aprovado o corredor nascente como localização definitiva da ponte pelo MOPTC, assim como a forma de financiamento. O comunicado do Conselho de Ministros invoca o debate público havido, que considera “longo”, e os estudos de análise realizados pelo GATTEL e pelo Conselho Superior das Obras Públicas, que refere com o adjectivo “minucioso”. Afirma que terá havido unanimidade entre estas entidades a favor da opção Sacavém-Montijo e uma posição maioritária favorável das câmaras municipais envolvidas. No mesmo comunicado diz-se que a “motivação fundamental da obra” é constituída pela “resolução dos actuais problemas de trânsito e de acessibilidade” e que o “Governo procura, em conclusão, resolver um grave problema de tráfego, escolhendo a solução mais viável e segura e evitando eventuais impactes negativos”¹⁶.

Em 15 de Outubro, o Diário da República publica o Decreto-Lei nº 220 aprovando a localização da nova ponte rodoviária sobre o Tejo estabelecendo normas relativas à respectiva concessão. Regulamenta ainda o regime pelo qual se deverá pautar o concurso internacional com vista à concessão. O DL, no primeiro artigo, aprova a localização da nova ponte sobre o Tejo próximo do Samouco, no município de Alcochete, e Sacavém, no município de Loures, assim como a rede viária a ela associado. No segundo define a intenção do Governo em entregar a exploração deste empreendimento à iniciativa privada querendo com isso significar a transferência de responsabilidades e riscos de construção e financiamento da ponte bem como da sua exploração de forma a permitir gerar meios financeiros para a tornar atractiva ao investimento. Para tal, determina que será concedido um contrato de concessão, em regime de portagem, entre o Estado e a futura sociedade anónima concessionária. A concessão será atribuída mediante concurso internacional que se processará em duas fases: na primeira procede-se à selecção de um número limitado de candidatos; na segunda são apresentadas propostas com vista a celebração do contrato de concessão. A realização do concurso ficará a cargo do Ministério das Obras Públicas,

¹⁶ Comunicado do Conselho de Ministros de 30 de Julho de 1992, *Presidência do Conselho de Ministros*, 30 Julho de 1992.

Transportes e Comunicações e será dirigido pelo GATTEL. No quinto artigo são definidos quatro requisitos e critérios dos candidatos para a selecção na fase de pré-qualificação: capacidade financeira que garanta a obtenção dos financiamentos necessários à oportuna cobertura dos custos de investimento e o cumprimento das obrigações decorrentes da concessão; capacidade e experiência na concepção, estudo e projecto de obras de engenharia da dimensão e responsabilidade da que constitui objecto do presente concurso; capacidade e experiência na construção de obras de engenharia semelhantes ao presente empreendimento; aptidão para assegurar as obrigações decorrentes da exploração e da manutenção da concessão. No artigo onze, o DL estabelece que a escolha dos dois concorrentes terá que ter como base a avaliação das propostas segundo os seguintes critérios gerais de atribuição da concessão: qualidade da concepção-projecto; qualidade de construção; data de conclusão do empreendimento; nível das portagens; prazo de concessão; maximização e grau de certeza do financiamento privado; solidez da estrutura financeira, empresarial e contratual da concessionária; níveis de serviço e segurança.

É neste quadro que se multiplicam os consórcios interessados na construção da nova ponte. A 7 de Janeiro de 1993 são apresentados publicamente as propostas à fase de pré-qualificação ao concurso internacional¹⁷. Durante o primeiro trimestre de 1993 foi ainda publicada no Diário da República a Portaria nº366-A/93 de 31 de Março que regulamentava a 2ª fase do concurso para selecção do concorrente a quem seria atribuída,

¹⁷ As propostas apresentadas foram as seguintes: Consórcio Europeu para a Nova Ponte Sobre o Tejo: GTM Internacional, Engil, Opcá, Sopol, Amec Civil Engineering, Dumez, John Laing Constructions e GTM BPT; Consórcio Lusoponte: Trafalgar House Corporate Development Limited. BCP - Bento Pedrosa Construções, Campenon Bernard SGE, Edifer - Construções Pires Coelho e Fernandes, Sociedade de Construções H.Hagen, Mota & Companhia, Somague, Teixeira Duarte e Trafalgar House Construction; Construtora Andrade Gutierrez: Agroman- Empresa Construtora, Alves Ribeiro, Construtora de Tâmega, Moniz da Maia, Serra & Fortunato Empreiteiros e Zagope - Empresa Geral de Obras Públicas, Terrestres e Marítimas; Agrupamento Pontejo: Bouygues, Dragados y Construcciones, Sociedade de Construções Soares da Costa, Cogefarimpresit, Ramalho Rosa e Soconstrói - Sociedade de Construções; Tarmac Construction Limited: Hollandsche Beton - En Waterbouw e Philipp Holzmann AG; Cubiertas y Mzov: Entrecanales y Tavora e Fomento de Construcciones y Contratas; Sociedad Italiana per Condotte D'Acqua: CMF Spa, Ferrocemento Construzione e Lavori Pubblici Spa, ICLA Construzione Generali Spa, Bonifica Spa, Autostrade International Spa, Recchi Spa Construzione Generali e Stretto di Messina - Pubblici Servizi Spa; Europonte: Ballast Nedam International BV, Taylor Woodrow Civil Engineering, Hojgaard & Schultz, Skanska International Civil Engineerins, Somec-Sociedade Metropolitana de Construções, Seth - Sociedade de Empreitadas e Trabalhos Hidráulicos, António Veiga - Empresa de Construções e CPTP - Companhia Portuguesa de Trabalhos Portuários e Construções.

de entre os candidatos pré-qualificados, a referida concessão e com a qual o Estado celebraria o respectivo contrato. A 11 de Maio é anunciada a exclusão de três dos oito consórcios concorrentes à pré-qualificação do concurso para o projecto, construção e exploração da nova travessia rodoviária sobre o Tejo.

É também neste período que o Governo publica o DL nº9/93¹⁸, o qual, segundo os seus termos, procurava acautelar as pressões urbanísticas decorrentes da localização da nova ponte sobre o Tejo, fixando uma zona de defesa e controlo urbanos destinada a evitar ou a controlar as actividades nos solos nela incluídos e as alterações ao uso dos mesmos que possam ser inconvenientes para os interesses colectivos da respectiva população e para o adequado funcionamento do sistema urbano.

Cerca de um ano mais tarde, a 18 de Abril de 1994 é anunciado, por Ferreira do Amaral, que o agrupamento Lusoponte foi o consórcio vencedor, por apresentar a proposta que melhor defende os interesses públicos. Nas palavras do ministro, esta escolha teve por base os estudos realizados pelo GATTEL, limitando-se, ele próprio e Eduardo Catroga - o Ministro das Finanças -, a ratificar o relatório técnico elaborado pelo GATTEL. Segundo o ministro Ferreira do Amaral, os critérios de que dependeram a escolha terão sido:

- Qualidade e concepção do projecto: a Lusoponte foi considerada “a que melhor satisfaz os objectivos perspectivados para a transposição do rio Tejo e a adaptabilidade aos diversos condicionamentos impostos”;
- Qualidade da construção: as soluções apontadas pela Ponteja são “menos válidas” que as da Lusoponte;
- Data de conclusão do empreendimento: a Ponteja dá “menor garantia” do cumprimento do prazo fixado no concurso;
- Nível das portagens: “Ambos os concorrentes satisfazem de forma aceitável os objectivos do concedente”;

¹⁸ Decreto-Lei nº 9/93, *Diário da República*, I Série – B, nº65, 18 Março.

- Prazo de concessão: Apreciação mais favorável à Lusoponte, por a Ponteجو dar “risco de atingir o máximo de 35 anos” e apontar o prazo menos provável de concessão;
- Maximização e grau de certeza do financiamento privado: a Lusoponte apresenta um “maior grau de certeza de que o financiamento privado será organizado e contratado em moldes adequados aos objectivos do concedente”;
- Solidez da estrutura financeira, empresarial e contratual da concessionária: a proposta da Ponteجو foi considerada mais satisfatória “em virtude da posição que o controlo de concessão assume no seu âmbito”;
- Níveis de segurança de serviços e segurança: os estudos da Lusoponte mostram-se “mais credíveis”.

O despacho conjunto do Ministério das Finanças e o MOPTC de 26 de Maio¹⁹ confirma a decisão, já antes anunciada publicamente, que o consórcio vencedor é a Lusoponte como co-contratante do Estado, acrescentando-se que a decisão é conforme o relatório do GATTEL²⁰. Na sequência desta decisão, e devido à necessidade de obter financiamento comunitário para o avanço da obra, o Governo candidata a nova ponte aos fundos de coesão – condição de viabilidade do empreendimento.

Conforme imposição da directiva comunitária (directiva comunitária nº97/11/CE do Conselho de 3 de Março²¹) relativa aos impactes ambientais, só então, após a tomada de decisão do Governo quanto à localização da nova ponte, foi elaborado pela empresa COBA, durante os meses de Maio e Junho, um EIA sobre a Nova Travessia sobre o Tejo em Lisboa. Dois meses depois era entregue ao GATTEL o relatório final do EIA. De acordo com as conclusões do estudo o projecto é considerado “ambientalmente viável”, embora chame a atenção para a ocorrência de impactes ambientais negativos

¹⁹ *Diário da República*, II Série, nº122 de 26 de Maio de 1994.

²⁰ O despacho reafirma a decisão do Governo de transferir para o sector privado, no quadro do contrato de concessão, a responsabilidade e os riscos de concepção, projecto, construção, financiamento e exploração da nova ponte assim como a exploração e manutenção da actual.

²¹ Art.2, nº1: “Os Estados-membros tomarão as disposições necessárias para garantir que, antes de concedida a aprovação de projectos que possam ter um impacte significativo no ambiente, nomeadamente pela sua natureza, dimensão ou localização, fiquem sujeitos a um pedido de aprovação e a uma avaliação dos seus efeitos. (...)”.

“significativos” e “muito significativos” com a construção da nova travessia. Os impactes negativos mais importantes referidos são, no capítulo dos “aspectos socio-económicos”, a “destruição de habitações e equipamentos sociais”, “a deteriorização das condições de habitabilidade na margem Norte”, e a “intensificação da urbanização na margem Sul”, e no capítulo dos “aspectos biológicos” a “perturbação e destruição das aves e dos seus habitats”²². O estudo considera, no entanto, que poderiam ser minimizados através de medidas mitigadoras apresentadas pelo próprio estudo, entre as quais a imposição da aquisição das salinas do Samouco e a sua recuperação, ou já adoptadas pela Administração Central (o DL nº 9/93 de 18 de Março; e o alargamento da Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo). Os impactes positivos identificados reportam à melhoria das acessibilidades e movimentação Norte/Sul, à diminuição dos desequilíbrios e assimetrias na Área Metropolitana de Lisboa, bem como à criação de novas oportunidades de desenvolvimento para a margem Sul.

O estudo esteve disponível para consulta pública entre 22 de Julho e 14 de Setembro, no IPAMB e nas Câmaras Municipais de Loures, Alcochete, Montijo e Lisboa. Durante o processo de Consulta Pública foram apresentados, por várias entidades, pareceres que levantavam problemas relativos ao teor técnico do EIA, aos aspectos da fase da obra e a certas questões de ordem social e de ordenamento do território e à conservação da natureza.

As questões de teor técnico diziam respeito fundamentalmente:

- a falta de uma justificação fundamentada do projecto (parecer apresentado pelas ADA’S – GEOTA; IDD; LPN e QUERCUS)
- ausência de bases de dados (parecer apresentado pelas ADA’S)
- deficiências dos dados apresentados (parecer da Câmara Municipal do Montijo e do Parque EXPO)

²² *Nova Travessia Rodoviária sobre o Tejo em Lisboa* - Estudo de Impacte Ambiental, Lusoponte, Junho 1994, p. 24.

- ausência de abordagem de determinados impactes ambientais e deficiência na sua avaliação (parecer das ADA'S)

No que respeita à falta de uma justificação fundamentada do projecto alguns dos pareceres salientam que a caracterização efectuada pelo EIA não permite uma avaliação detalhada dos impactes e uma definição das medidas de mitigação mais adequadas. Também os aspectos respeitantes ao meio hídrico (nomeadamente os impactes resultantes das acções das dragagens) merecem comentário nos pareceres recebidos.

Quanto às questões relativas à articulação deste empreendimento com outros processos associados, as entidades participantes da Consulta Pública identificaram deficiências que poderiam ter repercussões em termos do desenvolvimento do próprio processo. Como exemplo, a Câmara Municipal do Montijo refere no seu parecer a não coincidência entre o Nó Sul apresentado e analisado no EIA e os desenhos conhecidos por aquela entidade, e mesmo da sua incompatibilidade com o Plano Director Municipal. O parecer do Parque EXPO refere a ausência no EIA de uma análise que tenha em conta os impactes resultantes dos efeitos cumulativos e sinérgicos entre a nova travessia e os projectos a ela associados, o que pode tornar-se prejudicial para qualquer dos empreendimentos. São apontados quatro acontecimentos simultâneos (espacial e temporalmente) na margem Norte: (1) as obras do viaduto Norte da nova ponte, (2) os movimentos de terra conduzidos pelo Parque EXPO, (3) as obras associadas à variante à EN10 e ao (4) alargamento da Linha do Norte. O parecer considera como soluções possíveis para a minimização dos impactes ambientais “(...) a gestão integrada das diversas frentes de obra”²³, o que só será possível através da articulação entre os diversos actores em presença. O parecer das ADA'S identifica a inexistência de uma avaliação no EIA das alterações dos hábitos e da vivência rural na zona de Alcochete. O parecer da Câmara Municipal de Loures apresentou uma proposta para a construção de bacias de retenção de águas de drenagem na margem Norte de forma a prevenir cheias e derrames acidentais de produtos tóxicos e perigosos.

²³ Ver Parecer da Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental: “Nova travessia sobre o Tejo em Lisboa, Ministério do Ambiente e Recursos Naturais, Ministério do Planeamento e Administração do Território, Outubro de 1994.

A minimização dos impactes negativos resultantes da fase da obra foi outro dos aspectos a merecer destaque entre os participantes na consulta pública, nomeadamente quanto a:

- Problemas de alojamento temporário dos operários e garantia do desmantelamento destes alojamentos após terminada a obra; bem como quanto ao abastecimento de água e drenagem de águas residuais, relativa às áreas de alojamento dos operários; aqui considera-se que poderão ser minimizados os inconvenientes através da obrigatoriedade de licenciamento dos alojamentos, suas infraestruturas e do seu projecto de desmantelamento pelas autarquias;
- Restabelecimento de vias antes de proceder ao seu corte (caso da ligação EN10 à Av. Alfredo Bensaúde);
- Interferência da implantação dos estaleiros da margem Norte no desenvolvimento do Parque EXPO'98.
- Alteração da configuração da margem do Tejo e outros impactes negativos originados pelas dragagens necessárias na vala adjacente à margem²⁴.

Durante o período de consulta pública foram realizadas duas audiências. A primeira teve lugar na Portela de Sacavém, no anfiteatro do Cristo Rei, a 9 de Setembro. Estiveram presentes cerca de 200 participantes. Os membros da mesa de abertura²⁵ explicaram quais os objectivos da audiência bem como o enquadramento do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA). A sessão prosseguiu procedendo-se à constituição de duas mesas: a mesa moderadora da audiência, composta pelos membros da Comissão de Avaliação²⁶; e a mesa dos responsáveis pelo projecto e do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) composta por elementos do GATTEL e do consórcio LUSOPONTE²⁷. Os membros do GATTEL fizeram uma apresentação sumária do EIA a

²⁴ *Ibid.*

²⁵ Esta mesa era composta por Demétrio Alves, presidente da Câmara Municipal de Loures; Pedro Bettencourt, coordenador da Comissão de Avaliação e João Rocha, pároco da Igreja de Cristo Rei da Portela de Sacavém.

²⁶ Hélder Gil, moderador do debate (Instituto de Promoção Ambiental - IPAMB), Pedro Bettencourt (Instituto de Conservação da Natureza - ICN) e Margarida Grossinho (IPAMB).

²⁷ Vístulo de Abreu, presidente do GATTEL, Fernando Santana (GATTEL), Luís Machado (GATTEL), José Luís Sapateiro (LUSOPONTE), Ricardo Oliveira (LUSOPONTE), Félix Filho (LUSOPONTE), Sofia Cunha (LUSOPONTE)

que se seguiu o debate. Este foi protagonizado pelos presidentes das associações ambientalistas envolvidas no processo, Joanaz de Melo e Francisco Moreira, do GEOTA e LPN, respectivamente, que assumiram publicamente a oposição à construção do corredor nascente. De destacar ainda a participação de alguns moradores da zona da Portela de Sacavém.

A segunda audiência pública ocorreu em Alcochete, na Casa do Povo, a 12 de Setembro. Estiveram presentes também cerca de 200 participantes. O procedimento foi aqui idêntico ao que se tinha verificado em Sacavém²⁸. O debate da margem Sul acabou mesmo por extremar posições entre as associações ambientalistas. De um lado, a Associação do Montijo e Alcochete para a Defesa da Qualidade de Vida (AMA), defendendo a localização da nova ponte; por outro a LPN e o GEOTA reafirmaram o seu repúdio pela decisão tomada.

Entretanto, em Agosto do mesmo ano, o Governo, ao arrepio do que tinha afirmado até então, decidiu assumir os riscos da futura travessia do Tejo e da gestão das duas pontes, diminuindo os da concessionária. Se durante o concurso esta garantia fora sempre negada pelo Estado, que afirmava que deveria ser a iniciativa privada a assumir totalmente os riscos, doravante o diploma do contrato de concessão passa a exprimir a garantia dos riscos. A legislação publicada no Decreto Regulamentar de 15 de Junho, que regulava a actuação da Lusoponte até Janeiro de 1995, embora afirmasse que caberia à concessionária assumir os riscos inerentes à concessão, abria uma excepção – a cláusula de equilíbrio financeiro, pela qual o Estado compensará em dinheiro a concessionária no caso de esta não atingir as receitas previstas. Esta circunstância, como se sabe, tinha sido motivada pelos enormes protestos conhecidos por “buzinão” que teve como pretexto próximo o aumento das portagens. Este texto serviu de base à assinatura do acordo intercalar que teve lugar no dia 28 de Julho.

²⁸ Fizeram parte da mesa de abertura Miguel Boeiro, presidente da Câmara Municipal de Alcochete; e Pedro Bettencourt, coordenador da Comissão de Avaliação. Para a sessão de esclarecimento foram constituídas duas mesas, uma com os membros da Comissão de Avaliação: Helder Gil, Pedro Bettencourt e Margarida Grossinho), a segunda com os membros do GATTEL e do consórcio LUSOPONTE.

3.3 Instituições e contestação

Durante este período, e até finais do Verão de 1994, as associações ambientalistas, nomeadamente através das audiências públicas ligadas ao processo de avaliação ambiental e de declarações nos *mass media*, centraram a sua intervenção numa crítica à orientação de “crescimento” na construção de acessibilidades integrada numa dinâmica incessante de suburbanização da cidade de Lisboa e à ausência de avaliação do sistema de transportes, propondo uma estratégia de requalificação dos centros urbanos existentes, não abertura de novas frentes urbanas e a aposta na qualificação dos transportes públicos através da ferrovia ligeira (que passava pela opção rodo-ferroviária Chelas-Barreiro). Findo este período as organizações ambientalistas vão passar a intensificar a sua intervenção através de uma importante inflexão na sua intervenção pública dirigindo-se prioritariamente às instâncias internacionais e tornando por consequência o argumento ecológico fundamental. A LPN, nesta sequência, enviará numa carta à Trafalgar House Constructions alertando-a para a possibilidade do projecto ser um desastre financeiro. Mas a 31 de Agosto, em conferência de imprensa conjunta, o GEOTA, a LPN, a Quercus e o Instituto D. Dinis (IDD) dão ainda a conhecer os primeiros resultados da sua análise do EIA²⁹ defendendo que o estudo que se encontra disponível para consulta pública “apresenta profundas falhas nos domínios legal, metodológico e de rigor técnico-científico”³⁰. São apontados no domínio legal: a ausência de análise dos impactes ambientais das alternativas existentes ao traçado escolhido (“Não seria correcto fazer um EIA apenas para uma das alternativas quando o que está em causa é a escolha da melhor opção, desrespeitando o DL nº 186/90”). No domínio metodológico: o facto da escolha pela opção Sacavém-Montijo não aparecer fundamentada pela argumentação técnica, mas somente por uma decisão governamental; a circunstância de o EIA não contemplar os impactes ambientais da obra na Área Metropolitana de Lisboa, não possuir um método de avaliação coerente e fundamentado dos impactes na vizinhança imediata do traçado e não analisar os impactes diferenciados de acordo com a concretização, ou não, de medidas de minimização. No domínio técnico-científico: a circunstância de o EIA não conter estudos

²⁹ “Eles constroem pontes sem futuro” *Comunicado à Imprensa sobre os Novos Atravessamentos do Tejo em Lisboa*, GEOTA, IDD, LPN, Quercus, 31 de Agosto 1994.

³⁰ *Ibid.*

de tráfego que permitissem fundamentar a localização do projecto, por não terem sido realizados estudos de ordenamento do território e do sistema sócio-económico. Concluem que o EIA “basear-se-ia em dados insuficientes”.

Podem ler-se ainda no comunicado de imprensa outras críticas apontadas por estas Associações de Defesa do Ambiente:

- o processo decisório é classificado de “ilegal” por “desprezar por completo o mais elementar respeito pelos cidadãos”, uma vez que “todas estas decisões foram tomadas sem discussão pública das alternativas, desrespeitando a legislação em matéria de avaliação de impactes ambientais (AIA) e são totalmente destituídas de fundamentos técnicos ou políticos, contradizendo os estudos oficiais, incluindo aqueles que foram realizados expressamente para apoiar estas decisões, nomeadamente os relatórios do GATTEL. Afirma-se, nesta sequência que aquele conjunto de resoluções inviabiliza os objectivos fundamentais do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa”³¹;
- o financiamento da nova ponte, por ser efectuado através da exploração das suas futuras portagens e das portagens da já existente, não considera justo que sejam os utentes da ponte 25 de Abril que, na sua maioria, nem sequer vão ter benefícios com a construção da nova ponte entre Sacavém e Montijo, a co-financiar parte desta obra;
- a consulta pública do EIA, porque não obstante o prazo para esta consulta ter sido de apenas 40 dias úteis - o mínimo estipulado-, acresce o facto de parte da documentação só ter sido disponibilizada passado quase metade do prazo e do estudo só estar disponível em Lisboa, Loures, Montijo e Alcochete quando, na verdade, terão sido os municípios de Almada, Barreiro, Seixal e Moita os mais negativamente afectados;
- e a campanha publicitária, que, para além de gastar o dinheiro dos contribuintes, terá utilizado argumentos enganosos.

³¹ *Ibid.*

Em suma, as ADA's acusam o EIA de apresentar “muito fraca qualidade técnica e metodológica, além de não cumprir a lei”. Segundo os termos das ADA's, a principal conclusão do EIA de que o projecto seria ambientalmente viável “é completamente desprovida de fundamento, atendendo quer ao conteúdo do EIA quer à informação disponível noutras fontes. Semelhante conclusão só pode basear-se numa coisa: o Governo mandou os autores do estudo escrever essa conclusão para não pôr em risco os financiamentos comunitários”³².

A Comissão Europeia torna público em 25 de Setembro que abriu um inquérito sobre a aplicação dos fundos de coesão. Esse documento, ao qual se junta um relatório do World Wild Fund for Nature (WWF), denuncia as várias irregularidades às recomendações de minimização de impacte ambiental do EIA aprovado pelo Governo e pela própria Comissão Europeia. Os resultados do inquérito seriam divulgados a 4 de Novembro pelo colégio de Comissários da Comissão Europeia que considerou aceitáveis as garantias dadas pelo Governo português sobre o impacte ambiental e a segurança da obra, recusando-se, desta forma, a satisfazer o pedido das associações ambientalistas portuguesas para lançar um procedimento de infracção contra o governo português. De facto, a Comissão Europeia limitou-se a pedir alguns esclarecimentos que se prendiam com o impacte negativo da construção da ponte no ambiente local, nomeadamente as implicações para as populações afectadas, informações sobre dragagens, instalação de estaleiros, organização geral das obras, construção de um aterro temporário, integração paisagística, impacte acústico, medidas de realojamento e articulação da ponte com outros projectos tais como a EXPO'98.

Entretanto, uma associação regional - a Associação de Montijo e Alcochete para a Defesa da Qualidade de Vida (AMA)³³ - divulgava também a sua posição sobre o Estudo

³² *Idem.*

³³ Esta associação foi criada a 30 de Julho de 1992, precisamente no mesmo dia em que o Conselho de Ministros aprovou a localização da ponte no corredor nascente, com a finalidade estatutária de “contribuir para a defesa dos interesses dos cidadãos de Alcochete e Montijo, ‘no âmbito de todas as questões relacionadas com o ambiente, o ordenamento do território, o património cultural e a qualidade de vida”, bem como de “contribuir decisivamente para a defesa dos interesses da região face aos impactes da nova “Ponte Vasco da Gama”, assumindo desde sempre, que os interesses da região e das populações residentes só serão salvaguardados se as obras da nova ponte forem acompanhadas e fiscalizadas de modo a ser

de Impacte Ambiental. A AMA considera “o EIA um trabalho globalmente positivo” e sério que não escamoteia qualquer impacte ambiental negativo e enumera as medidas minimizadoras mais importantes. No entanto, enuncia algumas preocupações que deveriam ser consideradas no decurso da construção da nova ponte, nomeadamente no que respeita às medidas minimizadoras e compensatórias destacando “como muito importantes a conservação e recuperação de cerca de 400 hectares de salinas entre Alcochete e o Samouco, a ampliação da zona de protecção especial da avifauna do estuário para mais de 12 mil hectares, a passagem em viaduto sobre as salinas, a instalação de barreiras sonoras e de um sistema de escoamento das águas do tabuleiro da ponte – para além da recuperação da Capela da Nossa Senhora da Conceição (...)”³⁴. Neste documento, a AMA defende ainda:

- a tomada de medidas para garantir condições de alojamento aos trabalhadores, de forma a que não surjam mais bairros de barracas;
- que o EIA deve definir as medidas mais eficazes para o desenvolvimento económico e o crescimento urbano ser integrado com a construção de infraestruturas;
- que o EIA deve, igualmente, apontar para a elaboração de um Plano Regional de Ordenamento do Território;
- a criação de um organismo, independente do Governo e da Lusoponte, para fiscalizar o decorrer das obras e garantir o seu cumprimento.

A dia 1 de Novembro as diversas associações envolvidas (LPN, GEOTA, QUERCUS e IDD) enviaram uma carta a vários comissários europeus alertando-os para “o erro histórico que seria a contribuição dos Fundos de Coesão para a construção da nova Ponte. (...) e reforçando a ideia, já expressa em cartas anteriores, que a nova ponte não serve as necessidades da Área Metropolitana de Lisboa (...). Além disso, o documento chamava a atenção “para o facto de uma das finalidades apontadas para a nova ponte - o atravessamento inter-regional - ser muito melhor alcançado com a

respeitado o nosso património natural e ambiental e garantida a qualidade de vida existente.” in Estatutos da AMA

³⁴ “Posição sobre o Estudo de Impacte Ambiental da Nova Travessia Rodoviária sobre o Tejo em Lisboa”, *Associação de Montijo e Alcochete para a Defesa da Qualidade de Vida* (AMA), 1 de Outubro de 1994.

construção de uma ponte, incomparavelmente mais barata, mais a Norte, no Carregado, ponte essa há muito prevista no Plano Rodoviário Nacional.”³⁵

Em Bruxelas, a 3 de Novembro, Carlos Pimenta, eurodeputado e ex-Secretário de Estado do Ambiente, juntava-se aos protestos dos ambientalistas, e em conjunto com os presidentes da LPN e do GEOTA, dava uma conferência de imprensa, onde pela primeira vez manifestava publicamente o seu desacordo com a decisão tomada e se comprometia a “envidar todos os esforços para evitar que a construção fosse para a frente”³⁶.

Depois destes desenvolvimentos, em 29 de Novembro de 1994, o GEOTA apresentou formalmente uma queixa contra o Governo português por infracção aos Artigos 3 e 4 da directiva 79/409/EEC sobre Conservação de Aves Selvagens e do Artigo 6 da Directiva 92/43/EEC sobre a Conservação de Habitats Naturais da Fauna e Flora Selvagem devido à escolha do corredor Sacavém/Montijo para a construção da nova ponte, ao Comissário Europeu do Ambiente, I. Paleokrassas. Para a associação, a construção de uma nova ponte sobre o Tejo, nomeadamente sobre a Zona de Protecção Especial (ZPE) do Estuário significaria o impulso para a construção de uma nova cidade praticamente em cima de uma área que deveria ser preservada. Secundando esta iniciativa, a LPN, a Quercus e o IDD, apresentam em conjunto, no início de Dezembro, uma queixa ao Comissário Europeu do Ambiente, dos mesmos artigos das duas directivas. A argumentação destas organizações ambientalistas toma por base os seguintes factos: o Governo português não terá transpostos para a legislação nacional de forma correcta a Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo (ZPE) deixando de fora uma área de grande importância para a preservação de algumas espécies (referia-se nomeadamente a mancha de sapal do lado de Lisboa) e permitindo a abertura de novas vias de comunicação ou acesso e a alteração do uso actual das terras dentro da ZPE, acções essas que iriam contra os princípios enunciados na directiva no âmbito da qual se criara a ZPE; a aplicação de certas medidas inadequadas à preservação dos habitats, apontando-se a extracção de minerais e a construção ou o aumento de estradas, etc; e a

³⁵ Adelaide Ferreira, “A Nova Ponte sobre o Tejo - Prioridade Máxima da LPN”, *Liberne*, nº 51/52, 1995

³⁶ *Ibid.*

promoção de projectos, por razões económicas, sem ter em consideração as recomendações da Lei Comunitária (nomeava-se a Directiva 85/337/EEC). Alguns dias mais tarde, a LPN voltaria a insistir, através do envio de uma nova carta ao Comissário Europeu do Ambiente, na reafirmação de alguns dos pontos que tinha apresentado na carta datada de 2 de Dezembro de 1994, tais como a construção de uma estrada dentro dos limites da ZPE, apesar do EIA apontar que esta deverá ter impactes ambientais negativos bastante significativos. No entanto, duas semanas mais tarde, a 22 de Dezembro, a Comissão Europeia aprovava o financiamento comunitário de 62 milhões de contos para a nova travessia rodoviária sobre o Tejo depois de ter arquivado a primeira queixa apresentada pelos ambientalistas portugueses.

No final de Janeiro de 1995, a LPN envia novamente uma queixa formal pela infracção dos Artigos 3 e 4 da Directiva 79/409/EEC acerca da Conservação de Aves Selvagens e do Artigo 6 da Directiva 92/43/EEC sobre a Conservação de Habitats Naturais da Fauna e Flora Selvagem, mas desta vez à nova Comissária Europeia do Ambiente, Ritt Bjerregaard. Mais uma vez, esta associação alerta a Comissária Europeia para a destruição da ZPE, nomeadamente das Salinas do Samouco, e solicita que a Comissão Europeia tome medidas no sentido de impedir esta destruição.

A 21 de Fevereiro de 1995 é criada, por despacho conjunto do Ministério do Planeamento e da Administração do Território, do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ministério do Ambiente e Recursos Naturais, a Comissão de Acompanhamento da Obra (CAO) que terá como principal objectivo “acompanhar e fiscalizar a concepção e execução da obra em todas as questões referentes aos aspectos ambientais”. À CAO são atribuídas as seguintes funções:

- a “aprovação do programa global de vigilância ambiental do empreendimento e dos programas específicos de minimização e monitorização ambiental a definir pelo Centro de Estudos e Monitorização Ambiental (CEMA)”;

- “aprovação dos estudos complementares ao EIA, de modo a estabelecer um quadro de referência tão completo quanto possível para a definição das medidas de minimização necessárias “;
- ”realização de auditorias ambientais em que é verificado o desempenho do CEMA e a eficiência das medidas de monitorização e minimização ambiental adoptadas pelo consórcio Lusoponte”.

O mesmo despacho governamental formaliza, ainda, a sugestão da Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental das associações ambientalistas participarem na CAO, ao determinar que esta deve ser constituída pelos seguintes membros: um presidente, a nomear pelo MARN; representantes das diversas entidades que participaram na Comissão de AIA (ICN, DRARN/LVT, IPAMB, DGA, INAG, CCR/LVT); representantes das autarquias directamente afectadas pela obra (Loures, Alcochete e Montijo); representantes das organizações de defesa do Ambiente de âmbito nacional e regional, seleccionados pelo IPAMB; e um representante do GATTEL.

De salientar que a CAO se encontrará em funções até ao final de todas as obras respeitantes à nova travessia sobre o Tejo, inclusive os acessos e a implantação de todas as medidas de minimização ambiental³⁷. Apesar do convite do Governo as associações ambientalistas decidem não participar na CAO, por considerarem insuficientes as garantias de funcionamento.

A 24 de Março de 1995 o executivo e a Lusoponte assinavam o contrato definitivo referente à construção e exploração da nova ponte sobre o Tejo. Simultaneamente, era anunciado pelo Primeiro-Ministro Cavaco Silva, o nome escolhido para a nova ponte: Ponte Vasco da Gama. Apesar das circunstâncias, em Julho, o GEOTA, a LPN, o IDD e a Quercus tornam público um documento onde afirmam “que ainda é possível, e positivo para o País parar o mais depressa possível este empreendimento inútil e prejudicial”³⁸.

³⁷ A 12 de Julho foi publicado um despacho conjunto que definia de forma mais detalhada a orgânica e funcionamento da CAO.

³⁸ “Verdades e mentiras sobre a Nova Travessia do Tejo em Lisboa”, GEOTA, LPN, IDD e Quercus, Julho 1995.

Pode ler-se nas conclusões desse documento que : “O ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e o Governo mentiram sistematicamente aos órgãos de soberania; à comunicação social e ao público relativamente ao processo da nova ponte sobre o Tejo. Todos os argumentos para justificar a ponte no Montijo são falsos. O empreendimento representa um gasto inútil e prejudicial para o País, e é perfeitamente viável pará-lo neste momento”³⁹.

Em Setembro a comissária europeia Wolf-Mathies dá por concluído um inquérito público sobre a aplicação dos fundos de coesão ao qual se junta um relatório do Wild World Fund for Nature (WWF) em que se denunciam várias irregularidades às recomendações do EIA⁴⁰. Dentro das irregularidades comprovadas assinala-se a situação das Salinas do Samouco: o EIA e a decisão da Comissão exigiam que não se realizassem trabalhos durante a época da criação mas metade do aterro terá sido realizado exactamente nesse período; o EIA estabelecia que deveriam ser construídas duas vedações (uma para separar o aterro das salinas, para impedir que os trabalhadores as invadissem, e outra que circundava todas as salinas para evitar que os “curiosos” das obras da ponte se aproximassem de forma descontrolada) e não foram feitas; o EIA indicava que as dragagens só deveriam ser realizadas na maré vazante, para que os sedimentos fossem para a parte do estuário mais próximo da foz; e que todos os materiais dragados deveriam ser deitados num só local a seleccionar pela Administração do Porto de Lisboa (ou seja, todos os dragados deveriam ter como destino esse local) mas tal também não aconteceu - segundo dados dos ambientalistas, a Lusoponte dragaria a todas as horas da maré e os sedimentos terão sido deitados directamente nas proximidades dos locais dragados, poupando assim a viagem aos locais indicados pela APL.

O Parlamento Europeu tinha também, à data, concluído um relatório sobre a aplicação dos fundos comunitários, onde o modelo para análise era o da nova ponte, em que se considerava esta “um triste exemplo de como tudo pode correr mal”. Apesar dos

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ A WWF envolvera-se directamente no processo, há alguns meses, em sintonia com as associações ambientalistas nacionais informando a Comissão Europeia e o Banco Europeu de Investimentos das ilegalidades cometidas na selecção do local de construção e no processo de EIA.

receios da suspensão dos fundos comunitários, tal não viria a acontecer e em Janeiro de 1996 a Comissão Europeia reforça a ideia de que não tenciona cortar ou suspender as verbas comunitárias para a nova ponte por qualquer incumprimento das exigências em matéria de protecção ambiental apesar das informações vindas a público. De acordo com as declarações proferidas pelo porta-voz adjunto da comissão, João Vale de Almeida, a queixa apresentada pelos ambientalistas, em Bruxelas, foi considerada improcedente, tendo sido arquivada.

A 27 de Fevereiro a CAO é advertida pela Comissão Europeia, que a acusa de ‘laxismo’ na protecção das espécies que nidificam nas salinas do Samouco. Um dia depois, a Comissão Europeia convoca os jornalistas portugueses em Bruxelas tentando desta forma advertir o governo Português para a necessidade de acelerar o processo de expropriação dos terrenos das Salinas do Samouco, sob ameaça de tomada de medidas de retaliação. É só nesta altura que os titulares do novo governo (Governo Guterres), a Ministra do Ambiente, Elisa Ferreira, e o Ministro das Obras Públicas, João Cravinho, se reúnem para tentar encontrar uma resposta para as exigências feitas pela Comissão Europeia Monika Wulf-Mathies. Simultaneamente, os dirigentes das associações ambientalistas GEOTA e LPN apresentam na Procuradoria Geral da República alegadas provas de violação do EIA.

A intervenção das associações continuará a fazer-se sentir, e a 4 de Março, LPN e GEOTA pela voz de Jorge Palmeirim e Joanaz de Melo, respectivamente, realizam, na Faculdade de Ciências de Lisboa, uma sessão de esclarecimento sobre as obras da nova ponte sobre o Tejo, onde acusam a Lusoponte de ignorar as recomendações do EIA. Segundo estes, não só a Lusoponte terá construído a estrada temporária nas Salinas do Samouco na época da nidificação afectando seriamente a avifauna, como terá descurado a construção das cercas que deveriam impedir os operários e os visitantes da obra de atravessar as Salinas. Por outro lado, acusam ainda a Lusoponte de ter também levado a cabo dragagens no rio Tejo ao longo de todo o ciclo da maré (sendo que estas deveriam ser feitas apenas na maré baixa) lançando os dragados contaminados em pleno estuário. Estas associações acusam ainda a CAO de falta de vontade ou de capacidade para,

estando informada destes acontecimentos, impedir a continuação destas violações. Para o provarem, enviaram uma cassete de vídeo reveladora destas infracções, à Ministra do Ambiente, através da sua representante, Luísa Branco, presente nesta sessão.

Também José Sócrates, Secretário de Estado do Ambiente, anuncia em Bruxelas que o Governo vai avançar com uma medida legislativa de emergência que possibilite a vedação das Salinas do Samouco. Afirmou, ainda, que o executivo teria desenvolvido todos os esforços ao seu alcance para minimizar os impactos ambientais da nova ponte sobre o Tejo, defendendo que a falta de salvaguarda do património ambiental no estuário do Tejo era da responsabilidade do anterior Governo.

A 14 de Março a Ministra do Ambiente, instaura um processo de contra-ordenação à Lusoponte com vista a verificar se houve ou não violações ambientais. Caso tal tenha ocorrido, o consórcio incorreria numa multa de seis mil contos por ter violado medidas de minimização dos impactes ambientais previstos no EIA e se a conclusão ditasse que houve violação do contrato a multa podia ascender a um milhão de contos. Apesar das alegadas violações terem já ocorrido há cerca de oito meses só na sequência do relatório da CAO houve matéria para instaurar um processo. Por outro lado, alegando o objectivo de intensificar o controlo das obras da nova ponte, Elisa Ferreira substituiu o presidente da CAO: João Villalobos deu lugar a José Guerreiro. O novo presidente passa a ter como principais funções propor a nova composição da comissão, assim como medidas concretas que assegurem um funcionamento e intervenção eficazes.

A nova CAO reúne-se pela primeira vez, a 16 de Maio ficando vazias as cadeiras destinadas às ADA'S que continuaram a recusar fazer parte da Comissão invocando o não acesso a documentos considerados essenciais para permitir o bom acompanhamento do processo, bem como o facto de a Comissão não dispor de meios, nomeadamente logísticos para desempenhar as suas funções. Estas condições inviabilizariam um “acompanhamento honesto” da obra e a participação das ADA's nessas condições “estaria a legitimar um processo de seriedade duvidosa”⁴¹.

⁴¹ Adelaide Ferreira, “Cinco anos de Ponte; um balanço”, *Liberne*, nº56, Julho/Setembro, 1996.

A AMA, assumindo-se como “a única associação de defesa do Ambiente existente e activamente interveniente na zona de incidência da nova “Ponte Vasco da Gama”⁴², apresenta a 11 de Junho a sua proposta de candidatura, enquanto representante das Associações de Defesa do Ambiente de âmbito regional⁴³.

As ADA's só viriam a tomar assento na CAO em meados do mês de Julho quando o Governo Português e a Comissão Europeia assinam um memorando de entendimento em que Portugal se compromete a reforçar as medidas de controlo ambiental e Bruxelas a desbloquear o montante de 10 milhões de contos para a prossecução das obras da nova ponte. O acordo assinado estipulava também o alargamento da Zona de Protecção Especial (ZPE) para mais de 400 hectares que abrangeriam as áreas do Rosário, Sarilhos, Esteiro, Furado e Montijo. Ficou também consignado o reforço dos poderes da CAO que passaria a ser responsável pela coordenação de todas as entidades envolvidas no processo de fiscalização.

Quase um mês depois da inauguração oficial da Ponte Vasco da Gama, em 30 de Março, as Associações de Defesa do Ambiente de cariz nacional presentes na CAO promovem uma conferência de imprensa para dar a conhecer um relatório balanço⁴⁴ sobre a sua actividade naquele organismo. Consideram ter desenvolvido “um trabalho globalmente positivo ao longo [dos] 21 meses de actividade, tendo-se justificado a [sua] participação”. Mas, do ponto de vista dessas associações, os resultados ficaram muito aquém do possível e do necessário, face aos graves problemas que foram e continuam a ser provocados pela nova ponte”⁴⁵. No que respeita aos aspectos positivos do trabalho da CAO salientam que:

⁴² Proposta de Candidatura da AMA - Associação de Montijo e Alcochete para a Defesa da Qualidade de Vida, Alcochete/Montijo, 11 de Junho de 1996

⁴³ Indica como seus candidatos o Dr. Eurico Sequeira e o Dr. Fernando Rito, efectivo e suplente, respectivamente.

⁴⁴ Joanaz de Melo e Eugénio Sequeira (representantes das ADA's nacionais na CAO) “Relatório e balanço da actividade da CAO”, 28 Abril de 1998.

⁴⁵ *Ibid.*

- “Há um controlo efectivo das obras da ponte no terreno e das suas consequências ambientais; dispomos de um razoável conhecimento do comportamento da Lusoponte e da forma como decorram (ou aliás, decorrem ainda), os trabalhos de construção”;
- “Desde Julho de 1996, a vigilância da CAO fez com que a Lusoponte não voltasse a cometer infracções criminosas em larga escala, do tipo das verificadas no último semestre de 1995 (obras em locais e períodos ilegais, despejos ilegais de dragados contaminados, ausência de vedação de estaleiros, etc)”;
- “Foi garantida a monitorização dos impactes locais da obra, nos domínios ecológico e socio-económico, que representa um importante manancial de informação técnico-científica, sem paralelo em Portugal no acompanhamento de uma grande obra”;
- “Foi iniciado o trabalho de observação do ordenamento do território, mediante um protocolo entre a CAO e a Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo e a criação de um Observatório do Ordenamento do Território”;
- “Está em vias de aprovação final o plano de monitorização ambiental da fase de exploração do empreendimento.”
- Como pontos negativos do trabalho realizado pela comissão destacam:
- “A CAO mostrou-se completamente incapaz de impor o cumprimento das medidas devidas por parte das instituições públicas, nomeadamente as medidas relacionadas com o ordenamento do território e os transportes (o PROTAMIL não existe, as acessibilidades continuam por resolver, o crescimento urbano caótico é uma realidade, as infra-estruturas urbanas não estão garantidas, os principais corredores ecológicos estão a ficar comprometidos, etc)”;
- “Apesar dos esforços da CAO, grande parte das medidas de minimização dos impactes locais são dadas como atrasadas ou não cumpridas em tempo útil, à data da inauguração da ponte; das medidas ainda por cumprir destacam-se a recuperação das salinas do Samouco, a instalação das bacias de decantação, a desmontagem do aterro e a reparação das estradas”;
- “A monitorização falhou em vários aspectos relevantes; por exemplo, não foi feita uma adequada análise de contaminação da fauna; a monitorização da qualidade do ar, o sector socio-económico e do ordenamento do território começou com mais de dois anos de atraso; os relatórios-síntese, produzidos pelos centros de Estudos e

Monitorização Ambiental (CEMA da Lusoponte, eram na maioria dos casos de má qualidade e requererão repetidas revisões”.

Entre os aspectos que consideraram mais negativos e contra os quais não se solidarizaram e votaram vencidos destacam:

- “A CAO auto-demituiu-se de tomar posições ou assumiu uma lamentável postura de subserviência nas questões da Zona de Protecção Especial, do controlo urbano, do ordenamento do território e do sistema de transportes, com os argumentos de que essas matérias estariam for a do âmbito das suas competências ou que outras entidades se ocupariam desses problemas (argumentos infundados, como se veio a verificar)”;
- “A CAO teve uma postura demasiado branda e permissiva perante enormes atrasos nas medidas de minimização dos impactes e o repetido incumprimento pela Lusoponte dos requisitos estabelecidos para os relatórios de monitorização”;
- “A ponte foi aberta ao tráfego antes de uma vistoria completa à obra, que incluísse nomeadamente a componente ambiental”;
- “A CAO adiou a verificação do cumprimento das medidas relativas à fase de exploração, que no nosso entender deveriam ser verificadas desde já”;
- “O grupo de coordenação da CAO emitiu um parecer que considera a falta de bacias de decantação nas salinas do Samouco um simples atraso; enquanto nós entendemos que é uma infracção grave pelo acréscimo de riscos que representa em caso de acidente”.

4. O Conflito em torno da localização da Ponte: Concepções e Argumentação

4.1 A Localização da Nova Ponte: Diferendo e Protagonistas

A escolha da localização da nova travessia sobre o Tejo, da responsabilidade do então Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, recaiu, tal como se descreveu anteriormente, no corredor nascente que liga as duas margens entre Sacavém e Montijo. Todavia, como foi também referido, esta decisão não foi pacífica e o Governo viu-se confrontado com uma frente composta sobretudo por algumas das principais associações nacionais de defesa do Ambiente - donde se destaca o GEOTA e a LPN. Este bloco debatia-se a favor do corredor que, segundo estas organizações e o parecer do MPAT, comportava menores custos ambientais - o corredor central que ligava Chelas ao Barreiro -, ao mesmo tempo que representava uma alternativa viária à ponte 25 de Abril, favorecendo, assim, quem todos os dias se desloca dos centros urbanos da margem Sul para a capital.

Compreende-se, assim, que se tenham formado duas correntes de opinião acerca da localização da nova ponte: de um lado, os defensores do corredor nascente liderados pelo Ministro das Obras Públicas, apoiado pelo Governo e pelo Primeiro-Ministro da altura e ainda por algumas das Câmaras da Área Metropolitana de Lisboa e pela Associação de Montijo e Alcochete para a Defesa da Qualidade de Vida (AMA); do outro lado, os opositores ao traçado escolhido e defensores do corredor central, 'liderados' pelo GEOTA e composto pela LPN, Quercus, Instituto D.Diniz, por algumas Câmaras da Margem Sul e, dentro do Governo, por Carlos Borrego, Ministro do Ambiente, e por Valente de Oliveira, Ministro do Planeamento e da Administração do Território.

Antes de passar à análise dos vários argumentos esgrimidos, importa lembrar o que estava em causa na avaliação dos corredores. Neste sentido, vale a pena retomar, agora de uma forma sumária, o resultado dos estudos efectuados pelo Gabinete de Travessia do Tejo em Lisboa (GATTEL)⁴⁶, relativamente: ao ordenamento do território,

⁴⁶ O GATTEL foi criado em Janeiro de 1991, com o intuito de «realizar, coordenar e controlar a actividade de promoção da construção da nova travessia rodoviária sobre o Tejo».

impactes ambientais, sistema de transportes, traçados viários, custos do investimento, potencialidades e vulnerabilidades de cada um dos corredores. Importa relembrar que este documento foi considerado fundamental por Ferreira do Amaral para a sua tomada de decisão. O quadro seguinte sintetiza os principais aspectos:

	Poente (Algés/ Trafaria)	Central (Barreiro/Chelas)	Nascente (Sacavém/ Montijo)
Ordenamen to do território	Originará desdobramento do trânsito na ponte 25 de Abril beneficiando todos aqueles que por ela passam todos os dias; poderá, a prazo, ter efeitos nocivos sobre a reserva praia/pinhal; promoverá maior desenvolvimento do litoral aumentando a assimetria já existente.	É a ligação mais urbana que dará origem à recuperação de duas zonas degradadas; é a opção que melhor se enquadra no PROTAMIL.	Pode provocar desenvolvimento urbanístico desequilibrado e serve pouco mais do que para melhorar as acessibilidades da zona oriental da península de Setúbal.
Impactes no Ambiente	Afecta áreas protegidas de valor ecológico elevado e provoca ruído.	Afecta o estuário do Tejo, sobretudo na margem sul, a qualidade do ar e provoca ruído.	Tem forte impacto no estuário do Tejo, principalmente na margem sul, agravada pela proximidade com a Reserva Natural, o que o torna na pior alternativa em termos

	Poente (Algés/ Trafaria)	Central (Barreiro/Chelas)	Nascente (Sacavém/ Montijo)
			ambientais.
Transportes	Desdobra o corredor da actual travessia apesar de alongar o percurso; privilegia as ligações entre os concelhos mais ocidentais e a região ao sul do Tejo e é uma importante reserva para a grande movimentação que se faz sentir entre as duas margens no verão.	Alternativa simétrica da actual travessia, que proporciona duas entradas na zona centro da capital e permite a inserção nas redes ferroviárias existentes. Todavia, não tem ligação directa à CRIL ao contrário dos outros dois corredores.	Tem pouca influência na redução do tráfego da actual travessia, mas melhora as relações leste-oeste. Prolonga a CRIL para zonas de pouca densidade populacional.
Traçados viários (conclusões)	Tem ligação a norte à CRIL distribuindo o tráfego pela zona ocidental e norte de Lisboa, mas satura o eixo da auto-estrada da Costa do Estoril; traz alguns problemas na sua ligação à Av. Das Descobertas; implica o alargamento da via rápida da Costa da Caparica; não tem	Contribui para o desvio do tráfego da actual ponte ao aproveitar a Av. Central de Chelas, mas implica a reconversão da rede viária de Lisboa para dar conta do acréscimo de tráfego que chegará à capital; os problemas de concepção e	Na zona Norte tem ligação directa à CRIL e auto-estrada do Norte para a opção A e indirectamente para a opção B. A margem Sul não tem restrições ao traçado e a estrutura não apresenta dificuldades técnicas de execução.

	Ponte (Algés/ Trafaria)	Central (Barreiro/Chelas)	Nascente (Sacavém/ Montijo)
	apetência ferroviária e a solução da ponte suspensa não provoca inconvenientes a não ser as dificuldades inerentes à sua construção.	execução são ultrapassáveis, mas é preciso ter em conta a elevada circulação fluvial no local.	

Custos do investimento (em milhões de contos)	Concessão: 93 Empreendimentos Complementares: 7	<u>Para a solução rodoviária:</u> concessão: 127 empreendimentos complementares: 15 <u>Para a solução mista:</u> concessão: 185 empreendimentos complementares: 15	<u>Alternativa A:</u> concessão: 128 empreendimentos complementares: 8 <u>Alternativa B:</u> concessão: 121 empreendimentos complementares: 19 <u>Alternativa B-túnel:</u> concessão: 201 empreendimentos complementares: 20
--	--	---	--

Análise comparada dos corredores - potencialidades	Alivia o tráfego da actual ponte; facilita os acessos a zonas de lazer; faz uma boa conexão rodoviária para a margem Norte como prolongamento do porto de Lisboa e é a solução que com portagens mais baixas, garante maior viabilidade financeira.	Alivia o tráfego da actual ponte; promove um maior equilíbrio da rede urbana da AML; origina a recuperação de áreas degradadas; amarra, na margem Norte, numa imediação da zona central da capital; é uma boa alternativa para os transportes pesados e é a opção que menos impactes ambientais possui.	É a opção que melhor faz a ligação inter-regional e nacional; é uma boa solução para levar a cabo juntamente com a construção do novo aeroporto na margem Sul e tem as ligações viárias facilitadas em ambas as margens.
Análise comparada dos corredores - vulnerabilidades	Reforça a assimetria da metrópole; na margem Sul desemboca numa área com problemas de geologia ambiental e os acessos têm fortes condicionamentos de traçado.	É a obra que apresenta maior complexidade estrutural; ao abranger uma área portuária de grande movimento comporta riscos de colisão de navios e é a opção com maior impacto sobre a qualidade do ar e poluição sonora.	Não alivia o tráfego da actual travessia e contribui para uma dispersão da AML implicando a construção de infraestruturas; na margem Sul desemboca numa zona com fraca estrutura de suporte ao des. urbanístico e tem fortes impactes sobre a Res.Natural.

Tendo em consideração esta análise comparativa dos corredores, o GATTEL - recordemos uma vez mais os seus próprios termos - recomenda que para a construção da nova ponte, se opte: ou pelo corredor nascente, no caso de serem privilegiadas as ligações inter-regionais e nacionais no País; ou pelo corredor central, se a prioridade for dada ao ordenamento do território. Ou seja, o GATTEL não opta, de forma evidente, por nenhuma das hipóteses possíveis para a localização da nova ponte sobre o Tejo. Os dois cenários que abre são, desde logo, de natureza diferente na medida em que a questão da ligação Norte-Sul não é inteiramente equivalente à questão do ordenamento do território. Por outro lado, o facto de não optar categoricamente por nenhuma das hipóteses da localização, não deixa de subentender de forma evidente que a opção do corredor central é aquela que melhor satisfaz as exigências de um correcto ordenamento do território. Reconhecendo, portanto, melhores razões para a opção pelo corredor central, o GATTEL apresenta apenas dois aspectos não favoráveis a esta solução: a de maior complexidade técnica e a de menor atractibilidade para a iniciativa privada. Como se viu no capítulo anterior, estes dois aspectos foram recusados quer pelo parecer do MPAT (por os considerar apriorísticos), quer pelas teses dos movimentos ambientalistas. No entanto, e contraditoriamente segundo os próprios termos do Governo é com base no documento do GATTEL que Ferreira do Amaral toma a decisão de localização.

4.2 A Argumentação em Torno do Ordenamento do Território: Ordenamento, Transportes e Travessia Norte-Sul

4.2.1 A questão do ordenamento

O argumento do ordenamento do território transformou-se, desde o início, no eixo da polémica sobre a localização da nova travessia rodoviária sobre o Tejo. A fraca densidade populacional que se verifica na zona onde desemboca a ponte na margem Sul - Alcochete e Montijo - e, consequentemente, o potencial urbanístico que representa, pode conduzir a um crescimento desequilibrado, agravado pela fraca estrutura de suporte a esse

mesmo desenvolvimento. O relatório final do EIA⁴⁷ alertava, exactamente, para o perigo das transformações da dinâmica urbana e social, resultantes do favorecimento das acessibilidades, originarem processos de grande movimentação e transferência de posse de terra através de uma maior ocupação urbana e industrial do solo com aptidão agrícola. E neste ponto, tanto os defensores, como os opositores do corredor nascente comungam à partida da mesma posição: pelas razões enunciadas, esta opção pode ter consequências graves e irreversíveis no ordenamento do território. Em resposta a uma questão colocada pela investigação, as palavras proferidas por um membro da direcção de uma associação ambientalista exprimem bem esta preocupação:

“Logo na altura, a consciência que nós tínhamos era que a questão mais grave de todas era o problema do ordenamento do território: uma ponte naquela localização ia impedir, por um lado, a criação de um sistema de transportes com pés e cabeça, e, por outro, ia provocar um crescimento desregrado na margem Sul como, aliás, está à vista e era evidente que ia acontecer”.

Também num trabalho conjunto do GEOTA, IDD, LPN e Quercus⁴⁸, a questão do ordenamento do território é realçada:

«Quanto ao ordenamento do território no Montijo e Alcochete, não passa de uma miragem: basta olhar para os efeitos da actual ponte sobre os concelhos de Almada e Seixal, e para o comportamento dos autarcas do Montijo e Alcochete, para se concluir pela inviabilidade de um ordenamento adequado na presença de uma ponte no Corredor Nascente».

Na verdade, e de acordo com a intervenção de José Vistulo de Abreu, presidente do GATTEL, numa reunião levada a cabo na Câmara Municipal da Moita⁴⁹:

⁴⁷ Tal como foi explicitado no capítulo anterior, o Estudo de Impacte Ambiental, elemento indispensável num processo de Avaliação de Impacte Ambiental, foi levado a cabo por imposição comunitária para a opção do corredor nascente.

⁴⁸ O trabalho realizado pelo GEOTA, IDD, LPN e Quercus, intitula-se *A Nova Ponte Sobre o Tejo em Lisboa* e enquadra-se no Dossier Erros Históricos do Ambiente.

«A prioridade do corredor central assenta em razões de ordenamento do território que assim justificam uma segunda ponte urbana na região: rentabilização das áreas construídas existentes e expectantes, reconversão das áreas industriais obsoletas, contenção da expansão urbana rentabilizando as estruturas existentes e permitir um acesso pelo lado oriental à zona de concentração terciária de Lisboa».

Na mesma linha, um destacado responsável do anterior Governo afirmou-nos que:

“(...) o único critério onde havia realmente uma situação favorável da solução Barreiro em relação ao Montijo era o ordenamento. Mas este critério tinha dois gumes: se, por um lado, a ponte no Montijo do ponto de vista do ordenamento era muitíssimo mais favorável na margem Norte em Lisboa, por outro lado, na margem Sul era muito mais desfavorável. Na margem Sul era completamente ao contrário, aí reconheço que uma ponte no Barreiro introduziria muito menos problemas no ordenamento do que no Montijo. Realmente, a ponte no Montijo, embora não seja um zona particularmente bem ordenada, é uma zona apesar disso com pouca pressão urbanística o que disfarçou esse desordenamento. Isto acontece em muitas zonas do Sul do país: o ordenamento não existe por acto voluntário, existe porque houve pouca pressão urbanística. (...) Não ‘deitei for a’ o problema do ordenamento e não disse ‘quero lá saber, paciência, cause o desordenamento que cause’, nunca tive essa visão, pelo contrário, achei então que era a altura oportuna de ter um ordenamento voluntário e não meramente por força dos acontecimentos – o que é uma coisa muito pouco comum em Portugal e que eu considero que era obrigatório introduzirmos. Se nós não conseguimos introduzir o ordenamento porque queremos, mas simplesmente porque as questões marginais acabam por criar pressão urbanística e levantam a questão do ordenamento, isso não é verdadeiramente ordenamento, é

⁴⁹ A reunião na Câmara Municipal da Moita, à cerca da Nova Travessia do Tejo, ocorreu no dia 29 de Novembro de 1991, às 16 horas, e contou com a presença das seguintes Câmaras: Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Moita, Montijo, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal,

simplesmente não desordenamento. Achei na altura que se nós temos de fazer a ponte aqui e se há uma ameaça de desordenamento por força da ponte, então temos de criar mecanismos muito fortes para garantir esse ordenamento por nossa própria vontade, não simplesmente por não ter pontes”.

Um membro da Comissão de Acompanhamento da Obra partilha, igualmente, das mesmas preocupações:

“(...) há impactos mas eles são minimizáveis, mesmo os de ordenamento do território. Agora, basta saber é se o poder político tem força para implementar as medidas de ordenamento”.

Mas, em sentido diverso, um membro de uma associação regional de defesa do ambiente da zona circundante à ponte defendeu-nos certas vantagens da localização decidida pelo Governo:

“Nós propusemos uma série de medidas integradas, desde o desenvolvimento económico, social e cultural porque pensamos que não podemos sujeitar este território a esta pressão, a este corredor, e depois não haver um pacote de investimentos especial, extraordinário que permita fazer investimentos que nós desejamos que sejam feitos nos territórios densamente povoados e que podemos fazer aqui. O que foi feito nos anos 60 e 70 em Almada e Seixal devia ser feito aqui: pensamos que o crescimento urbano deve ser acompanhado dos investimentos públicos de todos os domínios para que sejam conferidos aqui os índices de qualidade de vida que desejamos (...) Aquela ponte não vai ter qualquer impacte sobre a reserva e o impacte que poderia ter sobre o território é o mesmo que teria no Barreiro(...) Mesmo ao nível do preço das casas que dizem que vai ser um desastre porque a especulação vai ser terrível, mesmo sob este ponto de vista, a ponte foi favorável para toda a região. Já hoje se verificam

Sintra e Vila Franca de Xira. Foram ainda convidadas as seguintes entidades: CCRLVT, GPP-MOPTC, Hidroprojecto, PROT AML, GATTEL e CP.

baixas de preços nas habitações, nos fogos, quer no concelho da margem Norte, quer da margem Sul, aqueles mais densamente povoados porque a oferta alargou-se e a procura é mais espalhada, logo, não é possível pedir os preços que estavam a pedir em alguns concelhos como Almada, Seixal ou Loures. Já estão a baixar e vão baixar mais porque, do ponto de vista da especulação imobiliária, a ponte teve um efeito positivo ao homogeneizar os preços. É evidente que os preços aqui estão a crescer, mas é preciso não esquecer que quando um fogo custava 10 000 contos aqui, estavam a custar 20 000 em Almada; agora aqui custam 15 000 e Almada está a reduzir para 18 000 - a tendência é para o equilíbrio e no sentido de baixar os preços. Quer isto dizer que mesmo sob este ponto de vista, esta ponte não teve um efeito negativo nesta região”.

Saliente-se, no entanto, que não o fez sem colocar reservas:

“Nós pensamos que a ponte foi uma oportunidade para esta zona, mas não é panaceia para todos os males, não resolve tudo só por si: não substitui o planeamento, não substitui o investimento estratégico, nem a criação de medidas de atracção ao investimento privado, não recupera as salinas do Samouco, não constrói por si só a ETAR”.

Segundo uma intervenção da Comissão Directiva da AMA, aquando da sua eleição e tomada de posse⁵⁰:

«A AMA assume, concomitantemente e de uma forma consciente, a continuada defesa da localização da nova travessia sobre o Tejo no corredor nascente, ou seja, entre Alcochete/Montijo e Moscavide, na convicção de que, se forem tomadas as medidas adequadas, essa travessia poderá sobretudo significar mais progresso e mais qualidade de vida. Neste sentido, a AMA assume igualmente, como um dos seus principais vectores de actuação, uma intervenção enérgica na defesa da região face aos impactos da nova ponte, numa perspectiva de definição de um modelo de

⁵⁰ A Comissão Directiva da AMA tomou posse a 18 de Dezembro de 1992.

desenvolvimento integrado e planeamento ordenado e equilibrado do território que garanta a defesa do nosso património natural e cultural, a preservação do meio ambiente e a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos».

Quer isto dizer, que a AMA considera que⁵¹:

«Só uma intervenção especial por parte do Estado Português pode garantir que a **Nova Ponte Vasco da Gama** seja e venha a ser um **elemento potenciador do desenvolvimento integrado e harmonioso desta Sub-região**. Só a criação do PEIMA⁵², a par de outras medidas também já preconizadas, pode permitir a esta Sub-região a realização dos investimentos essenciais nos domínios das infraestruturas básicas, dos equipamentos colectivos, da segurança, da preservação e promoção ambiental, e do desenvolvimento económico. **Só a criação do PEIMA permitirá o cumprimento integral do Estudo de Impacte Ambiental com que o Estado Português se comprometeu em Bruxelas na União Europeia** e assim a criação de um espaço urbano de qualidade na AML, com identidade e vida próprias, cujo **desenvolvimento** deverá assentar em **premissas de planeamento regional e local**, que salvaguardem a preservação e valorização do nosso património» (sublinhado do autor).

Terá sido por esta pressão sobre o ordenamento, que a nova ponte pode induzir, e como resposta ao ponto de vista dos críticos da localização escolhida pelo Governo, que este publicou o Decreto-Lei nº 9/93 de 18 de Março. Este DL, na tentativa de incentivar um adequado desenvolvimento do sistema urbano, *«fixa uma zona de defesa e de controlo urbanos destinada a evitar e/ou controlar as actividades nos solos nela incluídos e as alterações ao uso dos mesmos que possam ser inconvenientes para os interesses colectivos da respectiva população e para o adequado funcionamento do sistema urbano»* (art.1º). Por outro lado, o diploma obriga a submeter à autorização prévia da Comissão de

⁵¹ Este excerto foi retirado da *Intervenção no II Forum Regional de Setúbal*, realizado no Seixal a 30 de Março de 1996.

Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo (CCRLVT) as seguintes actividades: «criação de novos núcleos populacionais», «construção, reconstrução ou ampliação de edifícios ou outras instalações», «instalação de explorações ou ampliação das já existentes», «alterações importantes, por meio de aterros ou escavações, à configuração geral do terreno», «derrube de árvores em maciço, com qualquer área» e «destruição do solo vivo e do coberto vegetal» (artº2).

Referiu-nos um membro do anterior Governo:

“(...) o grande defeito daquela ponte, ou melhor, o critério que não é satisfeito com a escolha daquela localização é o potencial desordenamento que contém, portanto a lei tornava-se obrigatória na medida em que as Câmaras não têm força para assegurar isto. Eu acho que as próprias Câmaras deviam estar satisfeitas com a existência do Decreto-Lei porque lhes tirava de cima dos ombros a responsabilidade de ceder às pressões. Aquele Decreto-Lei ajudava as Câmaras ... Eu não consigo entender porque é que se revogou e antevejo o pior ... o que é que pode dar uma coisa destas ... ninguém quer que aquilo se torne como uma zona tipo a do Fogueteiro ou Almada. Julgo que tenha sido mau entendimento das Câmaras que acharam que era uma limitação dos seus poderes, mas vai ter consequência porque eu não acredito que as Câmaras resistam à pressão que vai haver, e para mim seria uma grande decepção se uma ponte que tem um critério que é duvidoso e pode ser perigoso ver que esse critério acabe por dar as más consequências que podia dar”.

Mas as Câmaras Municipais envolvidas deram um parecer negativo ao Decreto-Lei por o encararem como uma limitação aos seus poderes. Os autarcas consideraram suficiente a implementação dos Planos Directores Municipais para controlar processos especulativos, de aculturação e descaracterização da margem sul do rio Tejo, resultantes de uma maior ocupação urbana e industrial de uma zona valorizada pela melhoria

⁵² O PEIMA é um Programa Especial de Investimentos para Montijo e Alcochete, que deverá apoiar os investimentos da Administração Central, Regional e Local e, ainda, dos agentes económicos, de forma a que possa ser levado a cabo um desenvolvimento integrado na região.

significativa das acessibilidades. De acordo com o que nos afirmou um responsável camarário:

“ O DL 9/93 foi um disparate que nada controlou, apenas aumentou a burocracia e acarretou mais encargos à Câmara, aos investidores e à CCRLVT”.

Ainda nesta linha de pensamento, um membro da associação regional citada anteriormente referiu-nos que:

“ O Decreto Lei 9/93 neste momento não teria qualquer efeito ... quer dizer, apenas, que nada se pode fazer sem o consentimento prévio da CCR e isso é dar à CCR um atestado de grande capacidade e da maior isenção e, simultaneamente, dar às autoridades locais um atestado de menoridade. E nós não concordamos com isso. Achamos que a CCR devia antes potenciar a feitura rápida do PROT, devia articular os PDM entre si e com o PROT e controlar - porque existe uma via fiscalizadora - o cumprimento destes planos por parte dos municípios. Isso é que é gestão, agora fazer gestão pela negativa ... o 9/93 é uma mera burocracia. Na Câmara Municipal de Alcochete e Montijo, quinzenalmente, os arquitectos pegam nos projectos e levam-nos para a CCR em Lisboa, passam o dia inteiro a discutir com os técnicos e depois vêm com os projectos com deferimento para cá, porque não ficam lá para eles verem - é a maior burocracia e não há regras que informem os técnicos da CCR para decidir «sim ou sopas» num ou noutro caso. Nós sentimos aqui que muitas vezes os projectos são ou não aprovados em função da simpatia dos técnicos da CCR. Por isso, este decreto impõe apenas meras medidas administrativas nas quais não acreditamos. A especulação imobiliária é um fenómeno nacional que existe porque não há legislação que enquadre isto e porque toda a gente usa e abusa dos efeitos de um mercado livre sem regras praticamente nenhuma. Este sim, é que é o fenómeno que é preciso encarar. É óbvio que as autarquias tendem a limitar o menos possível na medida em que grande parte das suas receitas depende da transformação do solo e, uma vez que não há legislação no que diz respeito às autarquias locais, a sua tendência é para

serem laxivas e benévolas quanto à sua transformação. Agora, nisso não se pensa, fala-se em especulação imobiliária como se fosse um fenómeno muito especial e próprio desta zona. É evidente que o que está a acontecer aqui acontece em todas as zonas do país onde há fenómenos que induzem o crescimento”.

Os depoimentos permitem constatar que os vários protagonistas concordavam com o diagnóstico de que a construção de uma nova travessia sobre o Tejo entre Sacavém e Montijo provocava, inevitavelmente, impactes ao nível do ordenamento do território. No entanto, a argumentação do bloco defensor do corredor nascente baseava-se, por um lado, na possibilidade de minorar os impactes a sul (através de um decreto-lei) e, por outro, que aqueles impactes deviam também ser considerados negativamente também a norte (com a entrada em Lisboa de um número superior de automóveis e a constituição de um novo foco de congestionamento). Para os defensores do corredor central os impactes quanto ao ordenamento são inevitáveis a sul, pondo também completamente em causa em causa a salvaguarda do património natural do Estuário do Tejo, e postulavam um impacto positivo a norte no que se refere ao trânsito. Vejamos com atenção, nos pontos seguintes, estas questões.

4.2.2 A questão dos transportes

No quadro da argumentação em torno do ordenamento do território surgia igualmente com importância a criação de um sistema de transportes integrado que possibilitasse um crescimento urbanístico “sustentado”. No caso da ponte Vasco da Gama uma análise concreta de todos estes elementos tornava-se imprescindível, uma vez que uma escolha inadequada da localização poderia comprometer seriamente o tráfego já saturado da capital. Defensores e opositores do corredor nascente pareciam estar de acordo neste aspecto, mas, segundo tudo indica, diversas concepções de uma política de transportes global conduzia-os a diferentes conclusões. Os primeiros surgiam a defender a construção de uma ponte rodoviária que retirasse do centro da cidade o tráfego inter-regional e nacional, ao mesmo tempo que, para conseguir dar resposta ao acréscimo

constante do tráfego do vai-vem diário entre os centros urbanos da margem Sul e a capital - resultante de uma forte sub-urbanização e que transformam pouco a pouco a cidade de Lisboa numa cidade de trabalho sobretudo ao nível do terciário - e os centros da margem Sul em cidades dormitórios -, apostavam na construção da ferrovia na ponte 25 de Abril. Acresce ainda o facto de acreditarem que optar pelo corredor central e construir uma ponte que desembocasse directamente numa zona praticamente central de Lisboa (devido aos acessos entre Chelas e o Areeiro) seria sacrificar a fluidez do trânsito. Eis a sua posição:

“Depois há o critério dos próprios transportes: não me serve de nada fazer uma ponte que não me resolva o problema dos transportes, é essa talvez a razão essencial para se fazer uma ponte. A localização do Montijo era muito favorável do ponto de vista dos transportes - eu nunca faria uma ponte na zona de Lisboa para meter mais automóveis dentro da cidade, era um erro muito grande, era comprometer a solução dos transportes para o futuro pois como toda a gente sabe não é possível resolver o problema dos transportes de Lisboa com automóveis, era muito errado fazer uma ponte a meio de Lisboa e não fazer na ponte. (...) O que acontecia é que eu nunca poderia fazer em Lisboa pelas razões que disse e por razões de transporte, uma ponte com capacidade máxima para 150 mil automóveis, ou seja, uma ponte que iria meter mais 150 mil automóveis por dia no centro de Lisboa. Obviamente, não podia fazer isso porque significaria apontar para o Areeiro 150 mil automóveis por dia, e se 70 mil na zona da ponte 25 de Abril - e que não é o centro da cidade é a Praça de Espanha e Alcântara - já vem introduzir dificuldades, quanto mais no centro da cidade; isso era contradizer tudo o que eu vinha dizendo a respeito do ordenamento e da função dos transportes no ordenamento e ia condenar para sempre a cidade de Lisboa. O objectivo de descongestionar e reduzir o tráfego automóvel individual, esse é outro tipo de tráfego, o tráfego do vai vem diário, da ponte 25 de Abril, não se resolvia com esta ponte, como aliás sempre disse, mas com o comboio”.

Os opositores à localização da nova travessia rodoviária, embora defendendo igualmente a necessidade de resolver o problema do tráfego oriundo da margem Sul, apoiando-se nos estudos efectuados pelo GATTEL, argumentavam que só o corredor central satisfazia esse critério. Ao proporcionar duas entradas na zona centro da capital, a nova ponte contribuiria para o desvio de tráfego da actual ponte 25 de Abril. Nesta linha de raciocínio, todos os que se deslocam para a capital diariamente têm o direito a acessibilidades condignas e a opção pelo corredor nascente em nada parecia beneficiar quem tem de entrar na capital vindo do Sul. A localização Chelas/Barreiro, ainda segundo os mesmos, seria duplamente vantajosa: por um lado, facilitaria os acessos e, por outro, uma vez que seria rodo-ferroviária, resolveria o problema dos transportes colectivos. Neste sentido, é importante recordar o teor do parecer, já citado no ponto anterior, emitido pelo MPOT⁵³ quanto ao corredor central:

- “privilegia a articulação entre a cidade de Lisboa e as áreas de maior concentração económica e demográfica e de maiores potencialidades de desenvolvimento na margem sul”;
- “minimiza a expansão suburbana na margem sul, contribuindo para a sua organização e requalificação urbana”;
- “reforça a centralidade da cidade de Lisboa, permitindo a recuperação e revalorização de grandes extensões de solos já urbanizadas ou inseridos em malha urbana”;
- “descongestionam a actual ponte e obriga à resolução dos principais pontos de conflito da rede viária na cidade de Lisboa, permitindo, globalmente, uma modificação significativa na orientação dos principais eixos de entrada e saída em Lisboa”.

E quanto ao corredor nascente:

- “não diversifica os pontos de entrada/saída em Lisboa, agravando os congestionamentos nos pontos da cidade, em particular fazendo convergir as ligações da

⁵³ O parecer do MPOT é datado de 31 de Janeiro de 1992 e intitula-se: *As Alternativas de Localização da Nova Travessia do Tejo em Lisboa*.

margem sul na periferia norte da cidade, por onde hoje já se processam as ligações com a área principal geradora de tráfego na margem norte”;

- “tem fraca capacidade para desviar tráfego da ponte 25 de Abril e, se pode recolher vantagens em termos de tráfego inter-regional norte/sul, não dispensa em termos de malha viária nacional, a existência a montante da futura ponte no Carregado”.

Também a carta aberta sobre a nova travessia do Tejo em Lisboa enviada, pelo GEOTA, ao Primeiro-Ministro defende que:

“Parece-nos que o estrangulamento rodoviário entre as duas margens é um problema de dimensões crescentes (que sempre ultrapassou as previsões do planeamento) e que terá que ser respondido, não apenas com medidas atenuantes complementares imediatas - como seja o atravessamento ferroviário ligeiro na actual ponte -, mas também, e desde já, com o aumento e diversificação da oferta de atravessamento rodoviário neste âmbito”.

Por outro lado, o trabalho levado a cabo pelo GEOTA, IDD, LPN e Quercus, acrescenta ainda que o atravessamento do Tejo pelo corredor nascente: “não resolve o problema do congestionamento da actual ponte e seus acessos, como se verifica pelos estudos de volume e origem de tráfego realizados pelas entidades oficiais”; “não vai atenuar as dificuldades de trânsito em Lisboa, pois tenderá a lançar mais veículos, ligeiros e pesados, na cidade, incluindo os que provêm do atravessamento inter-regional e das novas áreas suburbanas a que a nova ponte daria origem”; “adia a urgente ligação ferroviária pesada Norte-Sul, que não pode ser realizada em condições técnica e economicamente credíveis através da actual ponte”; “admitindo, porém, que viesse a ser feita a ligação ferroviária preconizada pelo Governo para a actual ponte, tal facto inviabilizaria uma ligação ferroviária ligeira, por metropolitano ou eléctrico rápido, que seria a única solução capaz de conseguir o desejado descongestionamento”. Em síntese: “A par do atravessamento inter-regional, o descongestionamento da actual ponte foi um

dos grandes objectivos invocados pelo MOPTC para justificar a necessidade da nova ponte. Ora, este argumento torna-se risível no caso do Corredor Nascente. Em primeiro lugar, o descongestionamento só será verdadeiramente conseguido com recurso a travessias ferroviárias. Em segundo lugar, uma ponte no Corredor Nascente desviaria, numa situação de descongestionamento da Ponte 25 de Abril, apenas 8% do tráfego; e numa situação de congestionamento da Ponte 25 de Abril, apenas 19% do tráfego, manifestamente insuficiente para minorar os problemas actuais”.

Todavia, tal como dão conta os relatórios do GATTEL, este descongestionamento da 25 de Abril, tão requerido pelos opositores ao corredor nascente, implicaria a reconversão da rede viária de Lisboa para dar conta do acréscimo de tráfego que chegaria à capital com consequências nefastas sobre a sua fluidez. Com ênfase na preocupação em demasia com o problema do congestionamento da actual ponte, os opositores do corredor nascente pareciam minimizar, secundarizar ou não acreditar na possibilidade de congestionamento de toda a capital caso a escolha recaísse na opção que defendiam, tal como se constata na afirmação que recolhemos de um responsável ambientalista:

“A opção do descongestionamento então é evidente. Está escrito com todas as letras no relatório do GATTEL que esta solução não contribuiria de maneira nenhuma para o descongestionamento...mas isso já se sabia, sempre se soube que a nova ponte não ia resolver coisa nenhuma em termos de descongestionamento, portanto, o primeiro objectivo é completamente falso (...). Não houve nenhuma avaliação do sistema de transportes da Área Metropolitana para se decidir que a prioridade era uma ponte ferroviária. A mentalidade dominante era: bom, há carros engarrafados, então fazem-se mais estradas e isto do ponto de vista da política de transportes é um disparate completo porque está mais que estudado que o principal efeito de criar novas acessibilidades rodoviárias é criar mais tráfego, em particular num contexto de uma fortíssima sub-urbanização como acontece na AML desde há umas décadas a esta parte. Temos aqui uma lógica de obra por obra, uma total ausência de política de transportes, uma total ausência de análises de quais seriam as melhores fórmulas de resolver os problemas

concretos. O problema que se colocava era um problema de política de transportes global que seria melhor resolvido com a aposta na ferrovia, nomeadamente, nos modos de ferrovia ligeira que levassem gente directamente dos centros urbanos da margem Sul para o centro da Lisboa. Daí a preferência que era dada logo no quadro geral de ordenamento do território ao metro de superfície ou à extensão da rede metropolitana de Lisboa para a margem Sul pela ponte 25 de Abril, sendo que uma nova travessia deveria ser sempre rodo-ferroviária e para sê-lo a única localização viável era Chelas/Barreiro. Portanto, dentro daquela lógica de que não interessa se o problema de transportes se resolve ou não, interessa é fazer obra, a obra mais óbvia era esta. O que estava aqui em confronto, em nossa opinião, eram duas estratégias opostas de desenvolvimento: aquilo que nós defendíamos, e que era defendido pelo MA na altura e pelo PROT, era uma estratégia de desenvolvimento da Área Metropolitana de Lisboa que assentava numa requalificação, não num crescimento mas numa requalificação: qualificar os centros urbanos existentes, evitar novas frentes urbanas, qualificar o sistema de transportes, apostar nos transportes públicos - esta era a estratégia defendida pelo MA, pelo PROT e com que nós concordávamos apesar de, curiosamente, termos sido os únicos a defendê-la. Do outro lado, havia um estratégia que era a do crescimento a todo o custo, que era corporizada pelo Ministro das Obras Públicas e que tinha como interessados todos os especuladores imobiliários que se movem na margem sul”.

A este respeito, um responsável camarário sugeriu-nos que:

“(...) se fosse para desentupir a 25 de Abril, se calhar a Barreiro/Chelas cumpriria melhor, mas eu não conheço e não sei até que ponto o caminho de ferro na 25 de Abril resolve o problema do entupimento. Agora, digo-lhe sinceramente, seja com duas, com três ou com mais pontes, se não são tomadas medidas em termos de transportes colectivos, daqui a meia dúzia de anos as duas pontes vão estar entupidas e faz-se uma terceira ponte e continua assim”.

Ainda em relação ao problema do descongestionamento, a posição das Câmaras de Almada, Seixal, Barreiro e Moita - divulgada numa carta aberta a meio milhão de cidadãos - é igualmente muito crítica:

« Só a solução Chelas/Barreiro, pela sua área de influência, actua eficazmente sobre uma vasta zona onde reside mais de meio milhão de pessoas e de onde nasce mais de 80% do tráfego Sul/Norte. O Governo, ao decidir dar prioridade ao corredor nascente, na solução mais descentrada, que apenas actua directamente sobre uma população de cerca de 60 mil pessoas e não ‘dependente’, no seu quotidiano, da outra margem, ignorou a realidade e ‘castigou’ ainda mais as populações. Não teve em conta os cuidados a ter no melhor ordenamento do território, não deu ouvidos às associações que estudam e procuram preservar o Ambiente, sacrificou a duvidosos critérios economicistas uma decisão que é altamente comprometedora da melhoria da qualidade de vida de muitos milhares de cidadãos. O corredor nascente é necessário, mas não é o prioritário. O Governo deve reanalisar a sua posição. Desejamos que a nova ponte seja, de facto, a da concórdia, mas entre as populações e as suas necessidades mais prementes».

Em síntese, as duas frentes em confronto divergem na forma de resolver o congestionamento da actual ponte 25 de Abril o que remete, em primeiro lugar, para diferentes concepções de ordenamento do território e sua articulação com projectualismos distintos de cidade, e em segundo, para a partilha de valores ambientais. Com efeito, só se pode entender a essa luz o paroxismo entre a comunicação do Conselho de Ministros que publicita a decisão da localização ter afirmado que a opção escolhida visava a resolução dos problemas de trânsito na capital e os depoimentos recolhidos por esta investigação vincarem que tal opção se ficara a dever sobretudo à questão da travessia norte-sul. Os pontos seguintes permitirão esclarecer melhor este problema.

4.2.3 A questão da travessia Norte-Sul

Também o facto da nova ponte proporcionar, ou não, uma travessia preferencial Norte-Sul foi alvo de controvérsia. Os defensores do corredor nascente - principalmente o então Ministro das Obras Públicas que sempre defendeu este objectivo como sendo um dos que o levava a querer construir uma nova ponte - invocando sempre os estudos realizados pelo GATTEL, defendiam esta opção como a que melhor faz a ligação inter-regional e nacional no País, ao mesmo tempo que melhora as relações leste-oeste. De acordo com um membro do Governo:

“(...) todos os estudos que foram feitos apontavam que a ponte resolveria esses problemas e agora, na prática, desde que a ponte foi inaugurada, confirmam-se os estudos, aliás com sempre acontece com os estudos de tráfego que pecam sempre por defeito. Actualmente, o tráfego da ponte Vasco da Gama, nestes meses que correram, é muito superior àquele que estava previsto, o que significa que o tráfego existia mas não estava satisfeito e foi a ponte que o foi satisfazer (...) Um benefício para a cidade é realmente aquele que a ponte conseguiu criar pois todo o tráfego que hoje em dia, quer o inter-regional, quer aquele que se destina aos arredores de Lisboa, sobretudo o pesado, uma grande parte dele vai ser escoado pela ponte Vasco da Gama que era o objectivo (...)”.

Contudo, os opositores à escolha deste traçado discordavam destas vantagens e contrapunham que só uma ponte no Carregado poderia satisfazer este propósito. Para um membro de uma associação ambientalista:

“Quanto ao segundo objectivo, que é a travessia Norte-Sul, os mesmos relatórios do GATTEL dizem com todas as letras que, nem uma travessia no Barreiro, nem uma travessia no Montijo, contribuiria para esse objectivo, o que é evidente, porque quem quer ir do Sul para o Norte, ou vai a Vila Franca de Xira, ou pela nova ponte quando o IC11 estiver terminado. Só quem vai para Lisboa cidade, ou eventualmente para a zona ocidental depois da CRIL estar feita, é que tem

interesse em passar por esta ponte. Até porque esta ponte tem portagens altas, é um desvio, o nó de Sacavém é uma confusão da pior espécie, etc”.

Ainda de acordo com os ambientalistas, mas desta vez segundo a carta enviada pelo GEOTA ao Primeiro-Ministro:

“O atravessamento rodoviário inter-regional (responsável segundo os dados disponíveis, por cerca de 5% do tráfego actual da ponte 25 de Abril), apesar de importante, é um problema menos significativo e urgente face ao anterior e passível de outras soluções credíveis - aliás previstas no Plano Rodoviário Nacional, com a possível travessia do Tejo na zona do Carregado».

A este respeito, o parecer emitido pelo Ministério do Planeamento e do Ordenamento do Território, acima citado, refere: “As vantagens que o mesmo GATTEL atribui ao corredor nascente (factores de ligação nacional e inter-regional) não são relevantes, não só pela fraca participação dos fluxos daquele tráfego na problemática da nova travessia em Lisboa, como não dispensa a existência de uma outra ponte a montante, no Carregado, em local mais adequado para distribuir perifericamente esse tipo de tráfego”.

Em consonância, um elemento da CAO, afirmou-nos que:

“Eu não defendo a ponte aí, até porque se vai fazer uma no Carregado que até estava para avançar primeiro e essa é que vai fazer o grande desvio do tráfego Norte-Sul, não é esta dali”.

Aliás, o Documento número 4 do GATTEL não deixava margem para dúvidas:

“O tráfego do atravessamento da AML, portanto sem origem nem destino na AML, representa apenas, no caso dos veículos ligeiros 0.2% do tráfego que cruza o Tejo em Lisboa, valor que no caso dos veículos pesados é de 0.3% (...) A

análise desenvolvida permite evidenciar o fraco interesse que qualquer dos corredores em análise tem para a melhoria das ligações norte-sul do país”.

4.3 Os Argumentos em torno do Impacte no Estuário do Tejo e a questão da Participação Pública

O rio Tejo tem o maior estuário de Portugal. Com cerca de 320 km², é uma unidade biofísica que, pelas suas características naturais, dimensão e localização, tem uma importância ecológica crucial, quer a nível nacional, quer a nível mundial. Plancton, algas, moluscos, crustáceos, peixes, répteis, aves e mamíferos são alguns dos organismos que vivem no Estuário tornando-o, assim - e utilizando uma expressão cara aos ambientalistas - num dos maiores *santuários* da Europa.

Recordem-se, a propósito da salvaguarda do Estuário do Tejo, as diversas formas de reconhecimento oficial do mesmo:

- Em 1976, o Governo Português cria a Reserva Natural do Estuário do Tejo (RNET) ao abrigo do DL nº613/76. Trata-se de um lugar reservado para a protecção da Natureza e é suposto não ter intervenção ou ocupação humanas;
- Em 1981, Portugal ratifica a Convenção de Ramsar e compromete-se, assim, a “evitar a destruição, no presente e futuro” desta zona húmida e a promover a sua “exploração racional”. O estuário do Tejo fica então inscrito na “Lista de Zonas Húmidas de Importância Internacional, especialmente como Habitat de Aves Aquáticas”;
- Em 1987, aquando da adesão de Portugal à CEE, ratifica-se a Convenção de Berna, destinada a proteger a fauna e a flora selvagem e ameaçada, bem como o seu meio natural, e por consequência o estuário do Tejo e as espécies ameaçadas que alberga”;
- Em 1988, ainda no quadro da entrada na CEE, cria-se a Zona de protecção Especial (ZPE) do Estuário do Tejo, ao abrigo da Directiva 79/409/CEE para a Protecção de Aves Selvagens. O governo português é obrigado a “evitar poluição ou deterioração

de habitats ou qualquer perturbação que afecte as aves” protegidas por esta directiva e, com este fim, deve “prestar particular atenção à protecção das zonas húmidas de importância internacional”;

- Em 1989, o International Council for bird Preservation e o International Waterfowl and Wetlands Research Bureau identificaram a área como “Important Bird Area” (IBA) internacional de aves aquáticas invernantes e migratórias.

Já se sabe que, de acordo com os estudos realizados pelo GATTEL, o corredor nascente apresentava-se como uma opção com forte impacte no Estuário do Tejo, principalmente na margem Sul, agravada pela proximidade com a Reserva Natural, rica pela sua avifauna, o que a tornava na pior alternativa em termos ambientais. Sabe-se também que essa era a opinião defendida pelos opositores a este corredor. Estes, liderados pelos grupos ambientalistas e, provavelmente, pouco convictos nas possibilidades da mobilização pública, centraram a sua estratégia de oposição ao Governo na apresentação de uma queixa formal contra o Executivo Português pela infracção dos Artigos 3º e 4º da Directiva 79/409/EEC acerca da Conservação de Aves Selvagens e do Artigo 6º da Directiva 92/43/EEC sobre a Conservação de Habitats Naturais da Fauna e Flora Selvagem devido à escolha do corredor Sacavém/Montijo para a construção da nova ponte, ao Comissário Europeu do Ambiente.

O facto do Governo não ter classificado de forma correcta a Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo, deixando de fora uma área de grande importância para a preservação de algumas espécies; a aplicação de algumas medidas inadequadas à preservação dos habitats, como a extracção de minerais, a construção ou o aumento de estradas; e, por último, o facto de ter promovido projectos sem ter tido em consideração as recomendações da Lei Comunitária, nomeadamente a da Directiva 85/337/EEC, são, para os ambientalistas, razões mais do que suficientes para levar a cabo uma queixa em Bruxelas. Para estas associações, optar por construir uma nova ponte sobre a Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo, é o mesmo que decidir construir uma nova cidade praticamente em cima de uma área que deve ser preservada. Esta questão

encontrava-se pois estreitamente relacionada com a do ordenamento do território do ponto de vista de quem, como os movimentos ambientalistas, defende uma perspectiva axiológica de conservação da natureza:

“Em segundo lugar vinha a preocupação com a Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo, que é uma zona muito importante e que ia ser cruzada a meio pela obra. Consequentemente, fomos aos Tribunais Portugueses, fizemos queixa na Comissão Europeia e a partir daí a questão foi quão eficientes nós fomos em usar os meios que tínhamos à nossa disposição (...) para contrariar as decisões do Governo”.

Também no trabalho - anteriormente referido - realizado pelo GEOTA, IDD, LPN e Quercus, está bem patente esta ideia de que o corredor nascente:

- “deteriora a qualidade ambiental na margem sul, pela degradação da paisagem e efeitos poluidores em zonas de alto valor paisagístico e ocupação predominantemente rural”;
- “agride aquele que é um dos mais valiosos patrimónios naturais da Europa, por um vasto conjunto de factores convergentes - muito especialmente, pelo que respeita às populações de aves migratórias, que, desde há milhares de anos, habitam este santuário natural, de elevado interesse estético e potencial valor económico”;
- “o crescimento urbano e industrial irá aumentar muito a pressão humana sobre uma área de elevadíssimo valor para a conservação da Natureza, na zona de Montijo/Alcochete, quer ao nível do meio aquático quer ao nível dos ecossistemas da margem sul contribuindo para a destruição dos Recursos Naturais, dentro da Zona de Protecção Especial, e de outras áreas não classificadas, mas de grande valor ecológico e que a médio prazo se irá reflectir sobre a reserva Natural do Estuário do Tejo”;

- “a tendência para a conquista de espaço ao Estuário, por meio de aterros, contrariando o disposto na legislação referente à Reserva Agrícola Nacional e à Reserva Ecológica Nacional”.

É ainda possível ler:

“Recentemente, o MOPTC lembrou-se de invocar os factores ecológicos e de qualidade ambiental como argumento a favor do Corredor Nascente. É, obviamente, um argumento risível e totalmente desprovido de fundamento, como é abundantemente demonstrado nos trabalhos do GATTEL. A título de exemplo, refiram-se apenas dois aspectos: primeiro, o Corredor Nascente, embora não atravessasse a Reserva Natural do Estuário do Tejo, atravessa a importante Zona de Protecção Especial da avifauna e o biótopo Corine que lhe estão associados; segundo, os únicos parâmetros de qualidade ambiental marginalmente beneficiados no Corredor Nascente são a qualidade do ar e o ruído, e isto apenas porque o tráfego esperado neste corredor é muito menor e o povoamento (ainda) muito mais disperso do que nos outros corredores. Fazendo as contas às emissões totais (ponte actual e nova), ao tráfego gerado pela nova ponte e às relações com a ferrovia, chega-se à conclusão que o Corredor Nascente é, também nestes parâmetros, mais desfavorável que o Central”.

No entanto, esta opinião não era partilhada pelos defensores da localização escolhida. Por um lado, porque não defendiam a ideia de que as áreas protegidas têm que ser indefinidamente preservadas, mesmo que seja à custa do sacrifício das não protegidas e das populações que aí residem. E por outro lado, porque acreditavam que os impactes ambientais da construção de uma nova ponte eram inevitáveis, independentemente da localização escolhida. Ou seja, para os defensores do corredor nascente o grande problema que se colocava com a construção de uma nova ponte não era tanto a afectação de uma zona de protecção especial, mas, sobretudo, as potenciais consequências para a qualidade da água e, conseqüentemente, para a cadeia alimentar, que podem advir de revolver o fundo do rio Tejo, cheio de sedimentos e resíduos químicos tóxicos,

nomeadamente nos locais mais próximos das zonas industriais de Lisboa, Vila-Franca e Barreiro. A posição que nos manifestou um membro do Governo da altura é explícita a este respeito:

“Do ponto de vista de Ambiente, restritamente ambiente, era completamente indiferente a localização da ponte. Aliás os estudos assim o indicaram, os problemas ambientais numa ponte destas eram revolver o fundo do Tejo que tem sedimentos e depósitos muito graves o que constitui um problema muito complexo. No que diz respeito às zonas preservadas não havia problema, e mais, nada que a ponte pudesse dar cabo. A área protegida era muito mais a montante e aquela zona, embora sendo uma zona que ninguém queria estragar, não era uma zona classificada a não ser nos termos gerais da legislação portuguesa e portanto não teria grandes problemas - isso também foi uma opinião unânime dos ambientalistas que se consultaram, embora também se diga que a ponte do Montijo merecia mais cuidados do que a do Barreiro. O critério que podia ser o pior de todos é que como a zona do Montijo estava menos estragada era preciso ter mais cuidados do que na zona do Barreiro - eu não vou muito com este critério, acho que as zonas mais estragadas normalmente devem ser alvo de mais cuidados do que as outras todas, mas havia esse critério (...). No caso da ponte é óbvio que não existia um local inofensivo para a localização da ponte, o que há é mais ou menos custos para evitar o impacte ambiental. Não julgue que a solução desta ponte - que aliás teve o maior estudo de impacte ambiental que foi uma coisa gigantesca, do meu ponto de vista até exagerada porque há coisas que toda a gente já sabia que só se estudaram para dizer que se estudo - mas tendo, na minha opinião, soluções muito boas e que aqui entre nós, que ninguém nos ouve, até contribuíram para melhorar o Ambiente, quer dizer a ponte acaba por ser um pretexto. O caso das Salinas é típico: quando é que o Estado ia comprar 400 hectares de terreno inútil do ponto de vista construtivo para preservar o ambiente? Nunca fez isso em lado nenhum, fez ali, portanto, isto foi uma vantagem da ponte e até acho que devia fazer isso noutros lados”.

Relativamente a este aspecto, um responsável do poder local aponta ainda que:

“(...) defender o Ambiente não é ficarmos paradinhos e quietinhos, as pessoas também interessam”.

E, na verdade, a julgar pelas palavras proferidas por um representante do GEOTA, a orientação do movimento ambientalista parecia dirigir-se frequentemente para a questão do ordenamento e não tanto para o problema da conservação do estuário (até porque, no quadro do pensamento ambientalista, se tratava de duas dimensões conjugadas). Assim, o ambiente na sua vertente natureza, surgia porventura somente como pretexto para conseguir travar o financiamento concedido pela Comunidade Europeia, ao abrigo dos fundos do FEDER e como meio de ultrapassar a ausência de mobilização pública (as duas audiências realizadas contaram com 200 pessoas cada uma):

“(...) este projecto, em Bruxelas, não teve uma apreciação de mérito, apenas teve uma apreciação feita em cima do joelho da legalidade, nomeadamente face às directivas em matéria de conservação da natureza que eram as únicas que se aplicavam. Foi por essa razão que toda a questão da reserva e das aves foi empolada durante muito tempo porque era a única coisa que a Comissão Europeia tinha por onde pegar e era a única coisa que nós tínhamos para pegar em termos comunitários, porque as questões de ordenamento do território são claramente fora do âmbito da legislação comunitária”.

As violações do EIA permitiam aos ambientalistas a denúncia sistemática à Comissão Europeia enquanto forma de confronto com o governo português e a actividade da Lusoponte. As conclusões de um relatório interno dos serviços da Direcção Geral do Ambiente do comissariado europeu (DGXI) dava como provadas 10 das 11 acusações feitas, em Março de 1996, pela LPN, GEOTA e Quercus à Comissária responsável pelos Fundos de Coesão, Monika Wulf-Mathies:

1. Destruição de sapal dentro da ZPE do Tejo. **Provado**
2. Sedimentos contaminados deitados dentro do estuário. **Provado**
3. Sedimentos contaminados foram dragados durante as marés vivas. **Provado**
4. Construção de uma estrada dentro das salinas do Samouco durante a época de nidificação das aves. **Provado**
5. Materiais dragados deitados fora das localizações autorizadas. **Provado**
6. Não vedação do perímetro exterior das salinas do Samouco. **Provado**
7. Dragagens efectuadas durante a enchente. **Não provado**
8. Dragados deitados dentro do estuário durante a maré enchente. **Provado**
9. A não instalação de vedações adequadas resulta na morte de duas crianças. **Provado**
10. Os trabalhos iniciaram-se antes da Comissão de Acompanhamento (CAO) ter entrado em funções. **Provado**
11. A CAO falhou na monitorização das medidas de minimização indicadas no EIA e em relatar à CE as várias violações. **Provado**

Independentemente dos argumentos apresentados, o certo é que nem os defensores, nem os opositores do corredor nascente, contaram com a mobilização social ou sequer um interesse público forte. Para os opositores do corredor nascente, terão sido, sobretudo, a falta de informação, a falta de interesse ou a noção de facto consumado, as principais razões que estiveram na origem de tamanho desinteresse. Deste ponto de vista, talvez se possa dizer que a fraca adesão à problemática ambiental seria parte de um certo distanciamento perante às grandes decisões. A este facto não é certamente alheio o carácter técnico e científico que assumem os debates acerca do ordenamento do território, onde a linguagem utilizada nem sempre é acessível para a maioria dos indivíduos. O caso da escolha da localização da ponte Vasco da Gama é flagrante: ao alegar razões científicas, o poder político legitima a sua decisão. É pelo menos esta a opinião que defendem os opositores ao corredor nascente:

“A opinião pública, em geral, e em 1992 estava totalmente ‘a leste do paraíso’(...) não havia informação suficiente cá fora para se poder avaliar de facto, a informação que havia era muito pobre e basicamente as coisas eram

postas através da comunicação social e era assim que as informações chegavam ao público em geral, quer dizer, a população em geral ainda hoje não tem um conhecimento directo sobre este dossier, há muito pouca gente que conhece o dossier e a maior parte das pessoas não se preocupa (...) Portanto, a opinião pública estava, não só mal informada, como estava complacente neste sentido. As pessoas não se apercebiam da importância que a coisa tinha, que isso lhes ía custar dinheiro, ou seja, pura e simplesmente não atribuíam importância ao assunto. Quando se começou a tornar evidente, à medida que nós íamos subindo o tom e a Comissão Europeia ía subindo o tom, a postura passou a ser um bocadinho diferente: a generalidade das pessoas passou a ter aquela atitude fatalista de que, pronto, esta é mais uma atitude errada do Governo e não há nada a fazer (...) Eu não tenho a noção em termos de percentagem da população que ligue a isso, mas não liga a isso como não liga ao resto. As pessoas em termos ambientais é um problema de se interessarem por aquilo que passa à sua volta e de terem a noção de que têm uma palavra a dizer sobre aquilo que se passa à sua volta - é um problema de cidadania. As pessoas já têm a noção de que os problemas ambientais são importantes, sobretudo, aqueles que lhes tocam. Se for o barulho da discoteca ao lado, ou se for a água poluída no sítio onde querem ir tomar banho, ou se a água da torneira souber mal, ou se o ar estiver poluído e a pessoa não conseguir respirar e tem problemas respiratórios... essas coisas as pessoas já sentem e sentem de tal maneira ... agora da preocupação à acção vai uma distância muito grande”.

Para os apologistas do corredor nascente, não se podem colocar as questões desta forma. As pessoas podem não estar bem informadas mas percebem quando realmente existe um problema e, nessa altura, aderem imediatamente às campanhas que salvaguardem os seus direitos.

“Sabe que quando os argumentos são forçados ... a gente às vezes julga que as pessoas não estão informadas e se calhar não estão, mas há um sexto sentido que a população tem que percebe quando o problema é grave e quando não é, a

peessoa percebe, não vale a pena estar a fingir que poderá não ser ou inventar argumentos falsos porque as pessoas não pegam, isto foi um exemplo que este processo deu, e realmente tem razão porque o GEOTA não conseguiu os seus objectivos, é a razão essencial: porque eles não tinham razão, não é mais nada, não é por isto, não é por ter usado maus argumentos, ou por não ter feito aquilo, é sim porque não tinha razão é porque a população não lhe deu razão (...) se houvesse realmente um problema, realmente havia aqui uma reacção pública porque as pessoas reagem e eu tive outras situações em que isso aconteceu ... algumas até em que eu percebi que era um problema por causa da reacção pública. Não se julgue o GEOTA que é um depositário da sabedoria ambientalista, não é, a população percebe muito mais, às vezes tem é outros interesses, mas a população quando percebe que há um problema adere num instante”.

Segundo um membro de uma associação defensora do corredor nascente:

“Eu sei que há uma ideia generalizada de que este processo foi decidido politicamente e sem opinião pública ... eu julgo que a participação da opinião pública nunca é demais e aqui também podia ter sido melhor, mas eu sou autarca há 12 anos e nunca vi uma obra pública em Portugal ser tão debatida como esta. Não importa se foi bem ou mal debatida, se a decisão tomada teve ou não em conta as opiniões defendidas, isso não posso avaliar. Sei que aqui na zona foi feito um inquérito e aproximadamente 90 % da população era a favor da ponte. Nenhuma infra-estrutura teve tanta discussão até ao momento de construção, debates de todo o tipo...agora a decisão tem de caber sempre ao Governo. O problema das democracias modernas é, exactamente, saber quanto é que vale a opinião pública: se a discussão pública não é uma forma de calcionar as decisões previamente tomadas ou saber se tem efectividade”.

Quer isto dizer que, não obstante as divergências dos vários protagonistas relativamente às razões que justificam uma ausência de participação pública, é possível

afirmar que ela é pouco significativa, o que talvez se explique pelo facto de a ciência, ao transformar as decisões políticas em medidas científica e tecnicamente apoiadas e tidas como as mais correctas, tender a legitimá-las e a *fechá-las* de facto ao debate público. Pode, pois, falar-se de um défice de participação nos processos decisórios, até porque as entidades e organizações que de alguma forma participam são muitas vezes as que têm uma relação próxima e privilegiada com o poder, o que configura formas neo-corporativas de decisão⁵⁴.

⁵⁴ A este respeito ver Nelson Lourenço (Coord.), J.Lutas Craveiro e Ana Lúcia Antunes, *O Ordenamento do Território e a Influência da Participação Pública nos Processos de decisão*, Universidade Atlântica, GES, 1998, p.19.

5. CONCLUSÕES

A Ponte Vasco da Gama é hoje a maior obra pública realizada no território nacional e foi objecto de um diferendo decisivo no que diz respeito à questão ambiental no seu sentido mais lato. Neste estudo procurou-se dar conta dos processos e dinâmicas sociais de conflito ocorridos ao longo da tomada de decisão, concepção e construção desta nova travessia do Tejo em Lisboa. Começou-se por apresentar, na primeira parte, um quadro de reflexão teórica referente à problemática do conflito e da política de ambiente por forma a modelizar conceptualmente este episódio de conflito ambiental. Descreveram-se, em seguida, as diferentes fases do processo e os procedimentos em causa na tomada de decisão da construção da nova ponte. É um capítulo fundamentalmente descritivo em que são expostos os principais momentos e instituições envolvidas. O terceiro capítulo apresenta a análise do conflito e parte da confrontação das razões e argumentos dos principais protagonistas. Um conflito não envolve apenas uma mera troca de argumentos nem diz simplesmente respeito a um confronto de pontos de vista, mas passa também, e frequentemente - esta é talvez uma das características mais importantes de uma luta -, pela mobilização de meios, poderes, formas de pressão que cumprem um papel relevante no seu desfecho.

Retomando uma insistência muito comum da reflexão social em Portugal, reflexão ela própria a merecer reflexão e cautela, talvez se possa começar este ponto conclusivo por afirmar que o conflito da ponte Vasco da Gama é um processo em que, conjuntamente com o “caso Foz Côa”, a sociedade portuguesa se apresenta ainda com algum lastro cultural de encerramento sobre si própria, com uma débil tradição de agendamento conflitual das questões ambientais, em que o modelo de desenvolvimento económico é essencialmente “industrialista” e definido de modo hierárquico ou muito influente por parte do Estado em situação clientelar, e, facto que não levanta dúvidas, em que os procedimentos deste não remetem senão muito recentemente (e por imperativos da transposição das leis comunitárias) para a valorização de instâncias de regulação e para o papel da fundamentação científica dos pareceres. Numa situação que pode, porventura e sem um enorme rigor comparativo, ser interpretada ainda como de encruzilhada e

titubeante, entende-se assim por que o desfecho do conflito da Ponte Vasco da Gama não é congruente com o do conflito de Foz Côa. Os valores, razões e procedimentos que venceram com a salvaguarda ao ar livre das gravuras rupestres foram derrotados no diferendo da ponte.

Este estudo constatou e destacou a existência de dois blocos e pontos de vista conflitantes acerca da localização da Ponte Vasco da Gama, divisão que atravessou o próprio executivo que lançou a obra. A descrição exhaustiva efectuada do processo do conflito e a análise ao conjunto de argumentos dos vários intervenientes envolvidos devem, segundo a nossa hipótese, ser interpretados de dois modos - quer no que reporta ao ordenamento do território, como aos transportes e aos impactes ambientais. Por um lado, constituem diferentes projectos e modos de conceber actualmente a cidade de Lisboa e a sua dinâmica configurativa. Por outro, são expressão de um choque entre valores de conservação emergentes em termos ambientais e valores de desenvolvimento de tipo “economicista”. O conflito em torno da nova ponte surge, assim, como revelador, detonador e articulador de uma cisão fundamental (na qualidade de processos sobrepostos que são também aspectos da crise): cada uma das polarizações em dissenso inscreve-se, no fundo, em dois pontos de vista tendencialmente divergentes - frequente mas não necessariamente esgrimidos como incompatíveis - sobre a concepção de cidade e os valores ambientais de preservação. Daí o conflito em causa só poder ser analisado no quadro de uma articulação de divergências - mesmo por referência ao elemento económico, ambiental e urbanístico - atravessadas pelo dissenso sobre o projecto de cidade (sobre a cidade que se representa e deseja) e sobre a questão do património ambiental.

No espaço de discussão e decisão deste projecto da nova travessia emergiram novas alianças em torno de um conflito que já não se desenrola nos moldes da estrutura industrial, no sentido em que não esteve centrado entre os agentes económicos tradicionais do modelo de produção. Acima de tudo, parecem ter estado em causa duas visões e alternativas em relação ao projecto de cidade traduzidas na escolha da localização da nova ponte: aquela que opta sobretudo pela contínua (re)produção da

cidade em termos “construtivistas” e “tecnocráticos” com o propósito de continuar o processo de construção da cidade para mais longe; e aquela que privilegia uma concepção de cidade mais “conservacionista”, de “preservação” e requalificação de certos espaços ligados sobretudo às noções de património natural e histórico. Do ponto de vista dos interesses “construtivistas” a ponte Vasco da Gama inscreve-se numa orientação económica de construção de mega-estruturas e megaprojectos abalizados pelo novo credo nacional de atingir o patamar da “modernização”, isto é, viabilizados pela orientação de completo “ajustamento estrutural” com os pólos de poder económico europeus que a sociedade suporta através do mito da chegada à sociedade avançada que os outros já chegaram. Os interesses privados, neste caso exemplar, viram de antemão garantido o lucro no contrato de concessão feito com o Estado. Se se pensar a opção “economicista” do ponto de vista dos seus críticos poder-se-á dizer que, face às possibilidades de transformação imobiliária passíveis de ocorrer no Montijo, se está diante de uma orientação apostada em enormes empreendimentos onde a construção civil se perfila como um dos domínios de mais alta rendibilidade no país e de maior empregabilidade. Este sector da economia seguramente tende a influenciar e pressionar os modelos de construção da cidade de Lisboa.

Mas quanto às diferentes concepções de cidade importa questionar se esta deve ser pensada em termos de uma auto-concentração produtiva dos espaços em que já está constituída, ou no seu alargamento, expansão e diversificação, e em que moldes. É neste âmbito que se coloca a problematização da ideia segundo a qual as áreas protegidas têm que ser indefinidamente preservadas ainda que à custa das não-protegidas e das populações que aí residem. E sabendo que os impactes ambientais da construção de uma nova ponte se colocariam sempre, independentemente do corredor escolhido, importa avaliar os reais limites da sustentabilidade e possibilidade efectiva-científica de minimização dos danos causados na natureza. Isto porque se o património histórico não é reconvertível, já com a natureza e com os recursos naturais - exceptuando, por exemplo o caso da extinção de espécies - a situação é, segundo certas perspectivas, diferente. De facto, parece pelo menos correcto afirmar-se que a tensão entre a ciência e a política é mais ténue na avaliação e definição das possibilidades de decisão quando está em jogo

um património natural do que quando se joga a memória de outros tempos, isto é, um património histórico e cultural.

Relativamente ao que se disse imediatamente atrás interessa, porém, ter presente que na formação da política de ambiente terá existido sempre uma concepção inicial de matriz essencialmente conservacionista que tratou de preservar, perante o crescimento industrial e a acção “predatória” humana, certos espaços naturais da fauna e da flora que de outra forma estariam extintos. Do ponto de vista dos valores ambientais, o que resta da natureza – neste caso, o estuário do Tejo, as salinas, a avifauna – assemelha-se metaforicamente a pequenas ilhas no meio de um vasto mar de acção humana que ameaça destruí-las. Para o ambientalismo, tal circunstância confere a esses espaços um valor de raridade que constitui o fundamento de uma argumentação favorável à conservação, mesmo nos termos de valores centrados no ser humano, isto é, dos valores da tradição ocidental dominante que não aceita o “valor intrínseco” de toda a vida presente no “igualitarismo biocêntrico” de várias correntes (profundas) da ética ambiental das últimas décadas. Segundo a perspectiva dos valores ambientais, mesmo num quadro meramente antropocêntrico, ainda que a natureza “já tenha acabado” ou que vivamos num mundo “pós-natural”, salvar o que resta é um valor tão importante como salvar o património cultural. Tanto mais que vivemos em sociedades que têm soluções que permitem deixar intactos e passíveis de viver pelas futuras gerações certos domínios que, uma vez perdidos, não podem ser recuperados por meio algum – daí o seu valor patrimonial, valor esse que se estende hoje, segundo o ponto de vista ambientalista, para além das obras construídas pelo homem. O conflito da Ponte Vasco da Gama, enquanto conflito ambiental, só pode assim ser interpretado, utilizando as palavras de Viriato Soromenho-Marques, “a partir do critério de que as relações de poder entre grupos, sexos, etnias, classes, povos, Estados, e gerações dependem da mediação que os nossos modelos científicos, técnicos, culturais e económicos estabelecem com a ‘Natureza’”⁵⁵. Neste sentido, em termos de política de ambiente foram muitas as ambiguidades e os equívocos, ou as ambiguidades que prepararam o terreno para os equívocos, no que diz respeito à

⁵⁵ Viriato Soromenho-Marques, *O Futuro Frágil. Os desafios da crise global do ambiente*, Mem Martins, Publicações Europa América, 1998, p. 24.

produção e execução de uma política de ordenamento do território que incluísse o ordenamento urbano, rural e a preservação da natureza. A interacção entre ordenamento e ambiente não contou sequer com uma razoável articulação dos órgãos governamentais responsáveis.

A análise do conflito em redor da localização e construção da nova travessia sobre o Tejo implica uma reflexão sobre a capacidade que os grupos ambientalistas têm no processo de mobilização pública e na construção de plataformas de entendimento no diagnóstico dos problemas em análise. Circunstância que reenvia para o problema da relação entre representações do ambiente e crenças sobre a ciência, na medida em que o discurso dos movimentos ambientalistas portugueses se caracteriza por estar intensamente atravessado pela referência à ciência. O ambientalismo em Portugal, como fica patente, não parece ter as características do alemão ou mesmo do francês não contando com a amplitude social e a capacidade política autónoma dos movimentos que se constituíram nesses países, remetendo-se com frequência para relações institucionais de grande proximidade e alguma dependência (neste sentido, o conflito da ponte assinala um importante momento de ruptura). Mas, tal como os seus congéneres europeus, são compostos por activistas que integram geralmente as classes médias escolarizadas, escapam à esfera de influência dos sindicatos e contam com estruturas organizativas que parecem não ser muito fixas e estáveis. Os ambientalistas portugueses parecem tender sobretudo a produzir uma informação “cientificada” que abre para uma base de convencimento público que se pretende eficaz porque colado ao argumento científico e às representações de validade da ciência (provavelmente menos sacralizadas do que os ambientalistas portugueses pensam; menor sacralização essa que a crítica ambientalista aliás estimulou) mesmo em domínios em que as relações entre a ciência e o ambiente são sobretudo relações entre ciência e política que podem comportar enormes tensões.⁵⁶

⁵⁶ De alguma forma, os movimentos ambientalistas apresentam simultaneamente a ciência e o ambiente como dois discursos aparentemente não conflituais nem polarizadores. É como se uma decisão da ciência e uma decisão favorável ao ambiente não tivessem intrinsecamente uma natureza tensional, ou ainda como se o terreno do ambiente não fosse, também, potencialmente político-conflitual.

Detenhamo-nos então neste tópico sociológico clássico da ciência e política tanto mais que esteve presente no conflito de forma tão invocadora de reflexão e permite, de seguida, fazer a análise do comportamento do poder político em termos procedimentais. Em situação de democracia representativa, a introdução do parecer técnico e científico (nas suas diversas disciplinas) no apoio à cenarização da decisão política, ou mais directamente à própria decisão política, insere-se num processo em que o conhecimento científico adquiriu, quiz adquirir e viu-se – pelo seu próprio ideário “prometeico” dominante: o domínio científico e técnico da natureza e a “sociedade científica industrial” ao serviço do bem comum e até da emancipação dos grupos desfavorecidos – conduzido a adquirir, através sobretudo (mas não só) do seu capital acumulado de crédito, a presença e ocupação de lugares e vantagens, o relevo e visibilidade no espaço social, cultural e nas instituições (facto curiosamente muito esquecido é a presença e acção de cientistas nos governos). Por sua vez, o poder político começou a procurar genuinamente, ou a ver-se obrigado a procurar por força de várias dinâmicas – a jurídica, a pressão dos *mass media*, o desgaste da própria capacidade do poder político, várias combinações destas e de outras -, ou as duas coisas, uma base de decisão, em inúmeros domínios, mais apoiada e informada na “racionalidade científica” dando origem a um novo estatuto da tomada de posição “revigorada” na cientificação. O pano de fundo da nova condição, apoiando-se na máxima moderna de a boa cultura ter vocação para ser científica - máxima muito maltratada embora felizmente não finada -, fazia-se sob a crença generalizada e conveniente da “solidariedade”, ou articulação não problemática, entre o político e o científico, em particular, entre a ciência e a democracia, agora na companhia declarada da economia de mercado. Neste processo a ciência não ficou imune a um intenso desgaste sendo múltiplos os factores propiciadores dos movimentos de crítica e mesmo de contestação à ciência e que surgem de fora mas também de dentro do seu campo (hoje também em crise de delimitação nas suas fronteiras, seja com a técnica, seja com outros *saberes*). Entre tais factores é possível destacar os que resultam do seu entrosamento e mesmo indispensabilidade não só no fenómeno político, como se viu, mas também no modelo triunfante de “crescimento económico” (seria preferível dizer rendibilidade capitalista), no domínio militar, na procura de novas áreas para a mercadorização (o corpo com a procriação, o biónico, etc; a experiência e o pensamento

com o virtual do cyberspace ; a natureza com a biotecnologia e a “desnaturização”, etc) e nos efeitos mais perversos do seu intenso agendamento pela cultura *massmediática* decorrente do crescente interesse dos *media*, de certo *marketing* científico, dos próprios cientistas e entidades científicas, bem como das expectativas sociais. A ciência, contudo, evidentemente não pode ser tida como uma entidade abstracta e reificada com raízes num pretensolopsismo social de origem imaculada e toda ela estreitamente ligada apenas às exigências da compreensão dos fenómenos através da liberdade de investigação mesmo quando se admite que os valores de conhecimento da ciência se jogam plenamente na cultura. Os fios imperceptíveis das tendências internas do seu ideário e imaginário – deve-se falar no plural - não podem ser negligenciados, no surgimento da moderna ciência e na ciência actual, quer no que diz respeito ao aproveitamento exógeno das realizações tecnicocientíficas, quer quanto à responsabilização própria em atingir certos objectos e objectivos. As regularidades sociais da história concreta são manifestamente insuficientes para interpretar os processos ideológicos que fornecem significado à existência em sociedade. A inquietude ética (na nossa opinião é conceptualmente mais correcta a referência à biopolítica) no que toca às chamadas ciências da vida (que incluem a problemática ambiental) ou a entrada em cena da tendência para a jurisdicação, muito mais do que os ataques de deslegitimação epistemológica internos ou externos e os malefícios da desdivinização da ciência, são os resultados mais merecedores de atenção quanto ao quadro que traçamos.

Tendo presente o tópico exposto, no conflito da nova travessia do Tejo, verificou-se uma situação que permite abrir para algumas linhas de esclarecimento do quadro cruzado das relações entre ciência e política no âmbito do parecer de suporte à decisão. Viu-se, desde logo, como o campo político não pôde deixar de recorrer à perícia técnico-científica (se não fosse por convicção intrínseca seria por arrastamento das directivas comunitárias e dos movimentos ambientalistas) e, depois, como esta se constituiu, sob intensa pressão, no interior de uma dinâmica arquifragmentada de entidades de regulação não independentes e de pareceres contraditórios (o que seria o menos), incompletos e ambíguos – do GATTEL, do EIA, do MPOT, da CAO, dos movimentos ambientalistas e das peritagens internacionais. Finalmente, verificou-se que alguns dos mais importantes

pareceres, como o estudo efectuado pelo GATTEL e o EIA, não estando embora isentos da expressão de significativas ambiguidades, foram um terreno essencial de demonstração da importância que se lhes deu em termos de decisão final. O EIA realizado, invocando razões relativas ao ordenamento do território, nomeadamente em termos de tráfego, aconselhava outras opções que se reflectiram no desacordo entre o MOPTC e o MPAT. (Para além das razões expostas durante o estudo, não se ignora, porém, que este desacordo possa estar, nem que seja longinquamente, condicionado quer pela teia que se estabelece entre cada ministério e os sectores da sociedade que operam nesse campo, quer pelo efeito de esvazamento das posições contrárias da oposição quando dentro do próprio Governo essa posição tem expressão. Esta última interpretação, extremamente cínica, serve no fundamental menos para caracterizar a acção de um titular do governo e mais para não perder de vista o efeito conjunto da imagem e acção dos executivos.) Assim, do ponto de vista do procedimento, os pareceres desfavoráveis foram ignorados, prevalecendo quase solitariamente a vontade política – a vontade política do titular da pasta das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. O recurso à perícia científica tornou-se sobretudo no recurso ao seu poder de legitimação, isto é, não terá constituído um guia para uma orientação mas um mero suporte retórico da decisão política, ou quanto muito, uma abertura de cenários de decisões e seus impactes probabilísticos que não tiveram muita relevância para a tomada de decisão. Na relação entre o parecer científico e a decisão política jogou-se fundamentalmente a atenuação, a “incorporação funcional”, ou mesmo a tentativa de negação do conflito por parte do poder político, por vezes, secundado pela exorbitação do elemento científico, na medida em que no recurso aos pareceres aquele surgiu como pretendendo principalmente uma contratualização com os parceiros técnicos e científicos de apoio a uma orientação política concreta (noutros casos, pelo contrário, pode jogar-se a simples auto-demissão da responsabilidade da tomada de posição). Evidentemente, neste terreno, as ciências humanas – embora não imunes aos efeitos perversos que podem decorrer da dinâmica de contratualização e, de alguma forma, até do quadro de pensamento sobre a técnica e o ambiente – podem ter algum papel no esclarecimento das relações entre os diversos intervenientes, tanto mais que em decisões da natureza do conflito da nova ponte o campo científico se apresenta, como se constatou (como também no “caso Foz Côa), em

situação de controvérsia. Mas também nestas circunstâncias toda a sobrançeria sobre a experiência das outras ciências deverá ser negada e a precaução deve ser dirigida tanto para os que pretendem muito das ciências humanas como para os que nada pretendem. O problema é sempre o mesmo: quais as relações entre a ciência e o poder dos outros poderes?; e quais as expectativas destes do poder daquela?

Deste modo, o processo de decisão da escolha da localização da ponte Vasco da Gama inscreve-se numa lógica em que os mais altos responsáveis políticos não consideraram de facto como fundamentais na tomada de decisão os documentos e os pontos de vista emanados por entidades como o GATTEL, o EIA e a CAO. Neste âmbito, é de registar ainda a queixa sistemática dos movimentos ambientalistas por não lhes ter sido fornecida, em tempo útil, toda a informação disponível. Do ponto de vista da “cultura da decisão” pode-se afirmar que o conflito da ponte Vasco da Gama foi, em primeiro lugar, mais sobredeterminado política do que cientificamente e, em segundo lugar, que o Estado português, embora numa direcção que se vai abrindo aos pareceres fundamentados e à discussão com os diversos parceiros e antagonistas, se mantém ainda hesitante na sua clausura, ou, com maior gravidade, numa clausura suspeita da companhia de redes clientelares.

Outro dos tópicos importantes de interpretação do conflito prende-se com o tema da participação social. O quadro de análise que defende que os chamados novos movimentos sociais deram origem a uma era de “revolução associativa global” ou de “vigorosa sociedade civil global” não é o nosso, como também não partilhamos da tendência para as queixas tradicionais (muito mais antigas do que se julga) e sem qualquer base comparativa europeia dirigidas às supostas inércias da cultura cívica portuguesa, queixas que se fazem sentir ironicamente no pensamento político comunitarista de países apontados como exemplares por um certo misticismo participacionista português. De todas as maneiras, o conflito em torno da ponte Vasco da Gama não permitiria constatar sequer resquícios da hipótese participacionista mesmo por referência séria à afluência das audiências públicas de avaliação de impacte ambiental. Este facto, porém, não pode levar a ignorar a existência de agrupamentos e valores

questionadores da doutrina do progresso infinito contra a natureza que apostaram na construção de redes internacionais que contestaram legitimamente o espaço do Estado Nação como único espaço de acção cívica e política; legitimamente porque o princípio de acção global é comandado pela natureza igualmente global das sociedades. No quadro desta situação entende-se por que as associações ambientalistas, a partir de certa altura, terão tentado internacionalizar o conflito sujeitando-se à acusação de anti-patriotas. Ainda quanto à participação pública, e, sobretudo, a intensidade desta, parece evidente que tende a estar mais motivada pela afectação de interesses particulares do que pela defesa de interesses “difusos”, como a defesa da preservação das aves e da natureza ou para entrar em discussões de carácter técnico sobre o ordenamento do território. A participação relaciona-se directamente com a percepção social de afectabilidade próxima e directa. O envolvimento e mobilização pública das populações ocorre quando os problemas se colocam na sua proximidade, quando de alguma forma sentem ameaçada a sua qualidade de vida, quando as situações vividas são passíveis de apresentar riscos imediatos para a saúde pública, ou quando certos valores se encontram extremamente enraizados e permitem a acção em circunstâncias favoráveis. Talvez se possa dizer que o tipo de envolvimento referido reflecte uma orientação ambiental muito marcada pela ameaça directa sobre o interesse das populações. Acresce que a própria legislação portuguesa sobre ambiente é relativamente recente, resultante de uma evolução morosa e tímida que só se operacionaliza sob pressão das directivas comunitárias. Finalmente, o carácter extremamente técnico e científico que a discussão assumiu, próprio das organizações ambientalistas portuguesas e do tipo de debate que o Governo pretendia, só propicia a exclusão e rarefacção do discurso.

Facto marcante foi o de que entre os dois blocos em presença se constatou de facto linhas de ruptura profundas de concepções e procedimentos que só podiam ser resolvidas com o triunfo de uma posição e a derrota da outra. Este tipo de situações constituem hoje um terreno de algum melindre para a análise feita pelas ciências sociais devido ao lastro, retomando as palavras da conceptualização teórica realizada, que muitos dos autores contemporâneos têm deixado na conceptualização da luta, em particular – e paradoxalmente – os partidários das “teorias do conflito” que partem da aquisição teórica

da consubstanciação do conflito à sociedade para criticar as “teorias da integração”. Como se disse, o alvo preferido é o raciocínio “funcionalista” que, ao vincular o conceito de *função* ao de *necessidade*, conduz à formulação de que o conflito é um desvio *anómico* de certos elementos da estrutura ou do sistema que deixam de operar harmoniosamente na ordem que a estrutura ou o sistema implicam. É sobretudo Coser que, no funcionalismo, vai admitir simultaneamente a origem estrutural do conflito e a sua funcionalidade. A proposição de Simmel, mais do que Marx o autor canónico da sociologia para o conflito, de que a luta é “um movimento que contraria o dualismo desagregador e é um caminho para chegar a qualquer espécie de unidade” é reformulado por Coser de uma forma em que o antagonismo pode servir para eliminar os “elementos divisionistas” e “restabelecer a unidade”. Para Coser o conflito significa o abrandamento da tensão entre os antagonistas, tem uma função estabilizadora e converte-se num componente integrador da relação. Trata-se de uma perspectiva em que o conflito se vê encarregar da função essencial de estabelecer e manter a identidade e as fronteiras entre as sociedades e os grupos. Constata-se o mesmo paradoxo em Dahrendorf para quem se o conflito não pode ser negado nem solucionado o que há a fazer é institucionalizá-lo. Assim, Dahrendorf refere-se ao surgimento de entidades de regulação dos conflitos em que os parceiros se concertam e aceitam o recurso a mediações e arbitragens. Nesta linha de pensamento o conflito é remetido para o plano apertado do meramente formal, perde consideravelmente um certo carácter contingencial e revela-se incapaz de interpretar, na sua riqueza, o facto sociológico constituído pelo “dado” pluralista das democracias ocidentais contemporâneas nas suas diferentes possibilidades. O conceito de “controvérsia pública” parece-nos a este título não ser o mais adequado para caracterizar o processo submetido a análise e de se enquadrar, talvez invisivelmente, no quadro teórico que criticámos.

Para o ambientalismo português tratava-se de uma luta de extrema dificuldade já que no desenvolvimento do conflito o projecto da nova ponte se articulava estreitamente com um momento simbólico dependente de um outro megaprojecto no espaço contíguo – a Expo Mundial 98 – com uma enorme importância em termos identitários para Portugal. Esta questão é demonstrativa, por sua vez, quando se estabelecem relações entre o

conflito da nova travessia do Tejo e o de Foz Côa (que se cruzaram aliás no tempo) e se não esquecem os aspectos políticos da mudança de uma liderança governativa para outra, do enorme grau de contingência ou de factores envolvidos que reforçam a incerteza no sentido da tomada de posição mesmo em projectos técnicos tão impactantes e de tanta envergadura como o da Ponte Vasco da Gama. Na verdade, a 29 de Março de 1998, passado mais de meio século daquela Exposição do Mundo Português realizada na zona ribeirinha ocidental e manifestação de propaganda da autarcia portuguesa fechada em si própria e nas suas colónias “ultramarinas”, com o Padrão dos Descobrimentos a simbolizar a época de ouro da portugalidade, a nova travessia do Tejo – “a maior ponte da Europa” –, a Ponte que só se podia chamar Vasco da Gama, tinha que ser - como foi - inaugurada com pompa, circunstância, apoio e presença de todos os partidos políticos representados no Parlamento e dos mais altos responsáveis, com uma cerimónia popular massiva de lisboetas e portugueses que vindos de autocarro, como noutros tempos, comeram a maior feijoada que há memória, dois dias antes da data prevista, ao lado da EXPO – a Exposição Mundial de Lisboa -, como símbolo da capacidade realizadora do novo Portugal “moderno”, “democrático” e “europeu”. O mito continua. E, facto que merece aturado estudo, os megaprojectos técnicos impactantes nunca se deram tão bem como com a democracia liberal tendo passado mesmo a serem o orgulho do País.

ANEXOS

CRONOLOGIA DOS ACONTECIMENTOS

9 de Janeiro de 1991: É publicado o Decreto-Lei nº14 - A/91 de 9 de Janeiro que cria o Gabinete de Travessia do Tejo em Lisboa (GATTEL) cujas funções passam por *«realizar, coordenar e controlar a actividade de promoção da construção da nova travessia rodoviária sobre o Tejo»*. É dirigido por Vístulo de Abreu e conta com 18 membros a tempo inteiro. A análise técnica fica a cargo do Laboratório Nacional de Engenharia Civil e do Instituto Superior Técnico. A consultoria ambiental fica a cargo da Universidade Nova de Lisboa na pessoa de Paula Nunes e mais seis consultores que ajudaram na definição dos corredores e do impacto na fauna e na flora.

23 de Março de 1991: É divulgada a posição da Câmara Municipal de Lisboa relativamente à hipotética escolha do traçado Beato/Montijo para a construção da nova ponte. O executivo camarário da capital opõe-se, não só porque o Beato não possui as estruturas necessárias para distribuir a densidade de tráfego que aí vai desembocar, mas, principalmente, porque essa opção traria, ao contrário do objectivo a que a ponte se propõe, mais carros para o centro da cidade. E parece certo que Jorge Sampaio, presidente da Câmara, pode, senão impedir, pelo menos retardar o início das obras até ao limite de dois anos, uma vez que cabe à Câmara o licenciamento de todas as obras realizadas na área metropolitana. Desta forma, mesmo que Ferreira do Amaral, Ministro das Obras Públicas, possa expropriar esses terrenos, a obra já não seria adjudicada antes das eleições legislativas.

16 de Setembro de 1991: O GATTEL publica o Documento nº6 com as Conclusões e Recomendações relativas à Avaliação dos Corredores - Poente (Algés/Trafaria), Central (Barreiro/Chelas) e Nascente (Sacavém/Montijo) - de forma a facilitar a escolha do traçado da nova ponte sobre o Tejo. O quadro seguinte ilustra estes aspectos:

	Poente (Algés/ Trafaria)	Central (Barreiro/Chelas)	Nascente (Sacavém/ Montijo)
Ordenamen to do território	Originará desdobramento do trânsito na actual ponte 25 de Abril beneficiando todos aqueles que por ela passam todos os dias; poderá, a prazo, ter efeitos nocivos sobre a reserva praia/pinhal; promoverá maior desenvolvimento do litoral aumentando a assimetria já existente.	É a ligação mais urbana que dará origem à recuperação de duas zonas degradadas; é a opção que melhor se enquadra no PROTAMIL.	Pode provocar desenvolvimento urbanístico desequilibrado e serve pouco mais do que para melhorar as acessibilidades da zona oriental da península de Setúbal.
Impactes no Ambiente	Afecta áreas protegidas de valor ecológico elevado e provoca ruído.	Afecta o estuário do Tejo, sobretudo na margem sul, a qualidade do ar e provoca ruído.	Tem forte impacto no estuário do Tejo, principalmente na margem sul, agravada pela proximidade com a Reserva Natural, o que o torna na pior alternativa em termos ambientais.
Transportes	Desdobra o corredor da actual travessia apesar de alongar o percurso; privilegia as ligações entre os	Alternativa simétrica da actual travessia, que proporciona 2 entradas na zona centro da capital e	Tem pouca influência na redução do tráfego da actual travessia, mas melhora as relações leste-oeste.

	concelhos mais ocidentais e a região ao sul do Tejo e é uma importante reserva para a grande movimentação que se faz sentir entre as duas margens no Verão.	permite a inserção nas redes ferroviárias existentes. Todavia, não tem ligação directa à CRIL ao contrário dos outros dois corredores.	Prolonga a CRIL para zonas de pouca densidade populacional.
Traçados viários (conclusões)	Tem ligação a norte à CRIL distribuindo o tráfego pela zona ocidental e norte de Lisboa, mas satura o eixo da auto-estrada da Costa do Estoril; traz alguns problemas na sua ligação à Av. das Descobertas; implica o alargamento da via rápida da Costa da Caparica; não tem apetência ferroviária e a solução da ponte suspensa não provoca inconvenientes a não ser as dificuldades inerentes à sua construção.	Contribui para o desvio do tráfego da actual ponte ao aproveitar a Av. Central de Chelas, mas implica a reconversão da rede viária de Lisboa para dar conta do acréscimo de tráfego que chegará à capital; os problemas de concepção e execução são ultrapassáveis, mas é preciso ter em conta a elevada circulação fluvial no local.	Na zona Norte tem ligação directa à CRIL e auto-estrada do Norte para a opção A e indirectamente para a opção B. A margem Sul não tem restrições ao traçado e a estrutura não apresenta dificuldades técnicas de execução.
Custos do investimento	Concessão: 93 Empreendimentos Complementares: 7	<u>Para a solução rodoviária:</u> concessão: 127	<u>Alternativa A:</u> concessão: 128 empreendimentos

		empreendimentos complementares: 15 <u>Para a solução mista:</u> concessão: 185 empreendimentos complementares: 15	complementares: 8 <u>Alternativa B:</u> concessão: 121 empreendimentos complementares:19 <u>Alternativa B-túnel:</u> concessão: 201 empreendimentos complementares:20
Análise comparada dos corredores – potencialidades	Alivia o tráfego da actual ponte; facilita os acessos a zonas de lazer; faz uma boa conexão rodoviária para a margem Norte como prolongamento do porto de Lisboa e é a solução que com portagens mais baixas, garante maior viabilidade financeira.	Alivia o tráfego da actual ponte; promove um maior equilíbrio da rede urbana da AML; origina a recuperação de áreas degradadas; amarra, na margem Norte, numa imediação da zona central da capital; é uma boa alternativa para os transportes pesados e é a opção que menos impactes ambientais possui.	É a opção que melhor faz a ligação inter-regional e nacional; é uma boa solução para levar a cabo juntamente com a construção do novo aeroporto na margem Sul e tem as ligações viárias facilitadas em ambas as margens.

Análise comparada dos corredores – vulnerabilidades	Reforça a assimetria da metrópole; na margem Sul desemboca numa área com problemas de geologia ambiental e os acessos têm fortes condicionamentos de traçado.	É a obra que apresenta maior complexidade estrutural; ao abranger uma área portuária de grande movimento comporta riscos de colisão de navios e é a opção com maior impacto sobre a qualidade do ar e poluição sonora.	Não alivia o tráfego da actual travessia e contribui para uma dispersão da AML implicando a construção de infraestruturas; na margem Sul desemboca numa zona com fraca estrutura de suporte ao des. urbanístico e tem fortes impactes sobre a Res.Natural do Estuário do Tejo.
--	---	--	--

29 de Novembro de 1991: Encontro de todas as Câmaras da Área Metropolitana de Lisboa para discutir a localização mais favorável da nova travessia sobre o Tejo. A opção Sacavém-Montijo é alegadamente defendida por 17 Municípios que baseiam os seus argumentos na lógica da rede viária e da distribuição do tráfego.

27 de Fevereiro de 1992: O Gabinete de Estudos de Ordenamento do Território e do Ambiente (GEOTA) envia uma carta aberta ao Primeiro Ministro Aníbal Cavaco Silva acerca da nova travessia sobre o Tejo em Lisboa, onde convida o Governo a pronunciar-se *«com coerência, transparência e sentido de esclarecimento da opinião pública relativamente a este projecto, dadas as inúmeras dúvidas que o envolvem e o excessivo arrastamento da questão»*. Para além de questionar os objectivos reais da nova ponte, a estratégia para a área metropolitana de Lisboa, os critérios económicos envolvidos, a inoperância do Governo e a irrelevância da opinião pública para a tomada de decisões, esta carta aberta aponta a opção central *«como aquela que em termos globais melhor*

responde aos objectivos propostos para esta travessia, ao interesse e qualidade de vida das populações afectadas e à boa gestão dos dinheiros do Estado».

25 de Abril de 1992: O Ministro das Obras Públicas, Ferreira do Amaral, anuncia, através da imprensa, a escolha da alternativa do corredor nascente que liga o Montijo a Sacavém. A decisão foi tomada ponderando, sobretudo, razões financeiras e técnicas.

30 de Julho de 1992: Em reunião do Conselho de Ministros é aprovada, pelo executivo, a localização definitiva da nova ponte sobre o Tejo, assim como a sua forma de financiamento. A escolha recaiu no corredor nascente que liga as duas margens entre Sacavém e Montijo, ficando o seu financiamento a cargo da concessão privada. Para que os riscos sejam menores, o Governo decidiu candidatar a construção da nova ponte aos fundos comunitários e, simultaneamente, entregar a exploração da actual travessia sobre o Tejo ao consórcio adjudicador da obra. Todavia, esta escolha não foi pacífica entre os membros do Governo: Carlos Borrego, Ministro do Ambiente, tem vindo a salientar-se como um forte opositor de Ferreira do Amaral e um defensor acérrimo da opção pelo corredor central - que liga Chelas ao Barreiro - por ser a que menos impactes ambientais comporta.

15 de Outubro de 1992: Sai no Diário da República o Decreto-Lei nº220/92 que aprova a localização da nova ponte rodoviária sobre o Tejo e estabelece normas relativas à respectiva concessão. Estabelece ainda o regime pelo qual se deverá pautar o concurso internacional com vista à concessão.

Este decreto aprova a localização da nova ponte sobre o Tejo próximo do Samouco, no município de Alcochete, e Sacavém, no município de Loures assim como a rede viária a ela associado (art.1º).

Define que é intenção do Governo entregar a exploração deste empreendimento à iniciativa privada querendo com isso significar a transferência de responsabilidades e riscos de construção e financiamento da ponte bem como da sua exploração de forma a permitir a geração de meios financeiros para a tornar atractiva ao investimento. Assim,

será concedido no quadro de um contrato de concessão, em regime de portagem, entre o Estado e a futura sociedade anónima concessionária. (art.2).

Esta concessão será atribuída mediante concurso internacional, que se processará em duas fases: pré-qualificação (selecção de um número limitado de candidatos); 2º fase (apresentação de propostas com vista a celebração do contrato de concessão).

A realização do concurso estará a cargo do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e será dirigido pelo GATTEL - Gabinete de Travessia do Tejo.

Define os requisitos e critérios dos candidatos para a selecção na fase de pré-qualificação:

- Capacidade financeira que garanta a obtenção dos financiamentos necessários á oportuna cobertura dos custos de investimento e o cumprimento das obrigações decorrentes da concessão.
- Capacidade e experiência na concepção, estudo e projecto de obras de engenharia da dimensão e responsabilidade da que constitui objecto do presente concurso.
- Capacidade e experiência na construção de obras de engenharia semelhantes ao presente empreendimento.
- Aptidão para assegurar as obrigações decorrentes da exploração e da manutenção da concessão (art. 5º)

A escolha dos dois concorrentes terá como base a avaliação das propostas segundo os seguintes critérios gerais: a) qualidade da concepção-projecto; b) qualidade de construção; c) data de conclusão do empreendimento; d) nível das portagens; e) prazo de concessão; f) maximização e grau de certeza do financiamento privado; g) solidez da estrutura financeira, empresarial e contratual da concessionária; níveis de serviço e segurança.

6 de Janeiro de 1993: Termina às 17 horas o prazo para entrega de candidaturas à fase de pré-qualificação da nova travessia rodoviária sobre o Tejo.

7 de Janeiro de 1993: Acto público de abertura das propostas à fase de pré-qualificação do concurso internacional para a nova ponte sobre o Tejo, pela comissão de recepção do GATTEL, que permitiu apurar a existência de oito candidatos. São eles:

- Consórcio Europeu para a Nova Ponte Sobre o Tejo

GTM Internacional, Engil, Opca, Sopol, Amec Civil Engineering, Dumez, John Laing Constructions e GTM BPT.

- Consórcio Lusoponte

Trafalgar House Corporate Development Limited

BCP - Bento Pedroso Construções, Campenon Bernard SGE, Edifer - Construções Pires Coelho e Fernandes, Sociedade de Construções H.Hagen, Mota & Companhia, Somague, Teixeira Duarte e Trafalgar House Construction.

- Construtora Andrade Gutierrez

Agroman- Empresa Construtora, Alves Ribeiro, Construtora de Tâmega, Moniz da Maia, Serra & Fortunato Empreiteiros e Zagope - Empresa Geral de Obras Públicas, Terrestres e Marítimas.

- Agrupamento Pontejo

Bouygues, Dragados y Construcciones, Sociedade de Construções Soares da Costa, Cogefarimpresit, Ramalho Rosa e Soconstrói - Sociedade de Construções.

- Tarmac Construction Limited

Hollandsche Beton - En Waterbouw e Philipp Holzmann AG.

- Cubiertas y Mzov

Entrecanales y Tavora e Fomento de Construcciones y Contratas.

- Sociedad Italiana per Condotte D'Acqua

CMF Spa, Ferrocemento Construzione e Lavori Pubblici Spa, ICLA Construzione Generali Spa, Bonifica Spa, Autostrade International Spa, Recchi Spa Construzione Generali e Stretto di Messina - Pubblici Servizi Spa.

- Europonte

Ballast Nedam International BV, Taylor Woodrow Civil Engineering, Hojgaard & Schultz, Skanska International Civil Engineerins, Somec-Sociedade Metropolitana de Construções, Seth - Sociedade de Empreitadas e Trabalhos Hidráulicos, António Veiga - Empresa de Construções e CPTP - Companhia Portuguesa de Trabalhos Portuários e Construções.

A sessão decorre ao longo de todo o dia no Laboratório Nacional de Engenharia Civil de forma a verificar se as candidaturas apresentadas preenchem os requisitos exigidos.

18 de Março de 1993: É publicado o DL nº9/93 de 18 Março que procura acautelar as pressões urbanísticas decorrentes da localização da ponte sobre o Tejo, fixando uma zona de defesa e controlo urbanos destinada a evitar ou a controlar as actividades nos solos nela incluídos e as alterações ao uso dos mesmos que possam ser inconvenientes para os interesses colectivos da respectiva população e para o adequado funcionamento do sistema urbano (art. 1º). O diploma define especificamente os actos e actividades sujeitos a prévia autorização da Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo (CCRLVT):

- a) Criação de novos núcleos populacionais, incluindo loteamentos urbanos;
- b) Construção, reconstrução ou ampliação de edifícios ou outras instalações;
- c) Instalação de explorações ou ampliação das já existentes;
- d) Alterações importantes, por meio de aterros ou escavações, à configuração geral do terreno;
- e) Derrube de árvores em maciço, com qualquer área;
- f) Destruição do solo vivo e do coberto vegetal (art.2º)

Estabelece ainda que os trabalhos ou obras que não tenham em conta as medidas previstas no diploma poderão ser embargados e demolidos (art. 3, nº1)

31 de Março de 1993: Publicação da Portaria nº 366-A/93 que regulamenta a 2ª fase do concurso para selecção do concorrente a quem será atribuída, de entre os candidatos pré-qualificados a referida concessão e com a qual o Estado celebrará o respectivo contrato.

11 de Maio de 1993: É anunciada a exclusão de três dos oito consórcios concorrentes à pré-qualificação do concurso para o projecto, construção e exploração da nova travessia rodoviária sobre o Tejo. Ficam, assim, de fora os consórcios da Andrade Gutierrez, da Cubiertas y Mzov e da Condotte d'Acqua e mantêm-se na corrida a GTM/Engil, a Trafalgar House/Bento Pedroso, a Ballast Nedam/Taylor Woodrow, a Tarmac Construction Limited e a Bouygues/Soconstroi.

4 de Outubro de 1993: Entrega das propostas pelos candidatos pré-qualificados, que serão apreciadas pela Comissão de Abertura das Propostas para o concurso público internacional para a concepção, construção, exploração e manutenção da nova ponte sobre o Tejo, presidida por Luís de Carvalho Machado e constituída por José Manuel Serrão, José Mário Ferreira de Almeida, António Rebelo da Costa Franco e Abreu e João Vieira de Almeida.

7 de Março de 1994: Publicação do Decreto-Lei nº 76/94 que altera o DL nº14-A/91 de 9 de Janeiro que estabelecia as funções a desempenhar pelo GATTEL. O GATTEL foi criado com o objectivo de realizar, coordenar e controlar a actividade de promoção da construção da nova travessia rodoviária do Tejo. Numa primeira fase o GATTEL desenvolveu estudos que conduziram a localização da nova travessia rodoviária e ao lançamento do concurso para a concessão do referido empreendimento.

A nova fase da sua actividade ficará ligada ao controlo da concepção e da execução do projecto de construção da nova ponte.

O presente decreto-lei define, com maior precisão, os parâmetros da sua futura actuação.

Assim, o GATTEL passa a ter como funções a realização, a coordenação e o controlo das actividades necessárias à promoção da construção e exploração da segunda travessia rodoviária do Tejo (art.2º). Compete à Comissão Instaladora do GATTEL: realizar o concurso público internacional para a concessão (...); avaliar as propostas concorrentes (...); fiscalizar e controlar a execução do empreendimento; controlar o cumprimento pela concessionária das suas obrigações contratuais; realizar os estudos técnicos, financeiros e jurídicos que se mostrem necessários ao estabelecimento da concessão nas condições mais favoráveis para o interesse público; negociar em nome do Estado, com os dois concorrentes melhor classificados na 2ª fase do concurso público internacional as cláusulas integrantes do contrato de concessão; elaborar uma proposta base de concessão para a apresentação ao Governo conjuntamente com a minuta do contrato de concessão; e mais um conjunto de tarefas associadas à gestão e coordenação do próprio GATTEL (art. 5º).

São conferidos, por lei, ao GATTEL poderes para agir como entidade expropriante de imóveis que sejam necessários à prossecução dos seus fins; o direito de utilizar e administrar os bens do domínio público ou privado do Estado que venham a ser afectados ao exercício da sua actividade; e poderes e prerrogativas do Estado quanto à protecção e defesa administrativa da posse dos bens a que se refere a alínea anterior (art. 9º).

6-8 Abril de 1994: Decorre, em Lisboa, a 4ª Conferência Nacional sobre a Qualidade do Ambiente, onde João Joanaz de Melo faz uma intervenção intitulada: “Avaliação Comparativa Multicritério das Alternativas para o Novo Atravessamento do Tejo em Lisboa”. Após uma análise que integra os domínios «meio físico e qualidade ambiental», «ordenamento do território e sistema sócio-económico», «sistema de transportes» e «custos», Joanaz de Melo conclui que:

- se a prioridade for dada ao descongestionamento da ponte actual, o corredor mais vantajoso é o poente;

- a opção pelo corredor central é a mais vantajosa em relação ao ordenamento do território e do sistema sócio-económico, meio físico e qualidade ambiental e sistema de transportes, mas tem custos superiores ao corredor poente;
- o corredor nascente é a alternativa que maior impacto ambiental tem sobre todo o meio envolvente.

Desta forma, defende Joanaz de Melo, *“não se vislumbra, em qualquer dos relatórios oficiais consultados, qualquer vantagem decisiva que pudesse fundamentar a escolha do corredor rodoviário nascente. As razões invocadas pelo Governo para tomar essas opções não aguentam uma análise objectiva. Fossem quais fossem essas razões, é certo que a decisão não foi fundamentada nos estudos técnicos sobre a matéria”*.

18 de Abril de 1994: Ferreira do Amaral anuncia, através de uma conferência de imprensa, o vencedor do concurso para a concessão da nova ponte. É o consórcio Lusoponte, liderado pelos ingleses da Trafalgar House Development que detêm 23.8%, logo seguidos da Campenon Bernard com 22%, a Bento Pedroso Construções com 13.93%, a Somague e a Mota & Companhia, ambas com 12.93%, a Teixeira Duarte com 10.21%, a H.Hagen com 2.8% e a Edifer com 0.4%. O ministro das Obras Públicas justifica a escolha deste consórcio por apresentar a proposta que melhor defende os interesses públicos e afirma, ainda, que esta opção teve por base os estudos realizados pelo GATTEL. Segundo o ministro, os critérios de que dependeram a escolha foram:

1. Qualidade e concepção do projecto: a Lusoponte foi considerada *«a que melhor satisfaz os objectivos perspectivados para a transposição do rio Tejo e a adaptabilidade aos diversos condicionamentos impostos»*;
2. Qualidade da construção: as soluções apontadas pela Pontejo são *«menos válidas»* que as da Lusoponte;
3. Data de conclusão do empreendimento: a Pontejo dá *«menor garantia»* do cumprimento do prazo fixado no concurso;
4. Nível das portagens: *«Ambos os concorrentes satisfazem de forma aceitável os objectivos do concedente»*;

5. Prazo de concessão: Apreciação mais favorável à Lusoponte, por a Ponteجو dar «risco de atingir o máximo de 35 anos» e apontar o prazo menos provável de concessão;
6. Maximização e grau de certeza do financiamento privado: a Lusoponte apresenta um *«maior grau de certeza de que o financiamento privado será organizado e contratado em moldes adequados aos objectivos do concedente»*;
7. Solidez da estrutura financeira, empresarial e contratual da concessionária: a proposta da Ponteجو foi considerada mais satisfatória *«em virtude da posição que o controlo de concessão assume no seu âmbito»*;
8. Níveis de segurança de serviços e segurança: os estudos da Lusoponte mostram-se *«mais credíveis»*.

Com a vitória da Lusoponte foram preteridos consórcios como a Ponteجو pois, de acordo com Vístulo de Abreu - o presidente do GATTEL - apesar de em termos contratuais e financeiros os consórcios estarem muito próximos, em termos técnicos a Lusoponte apresentava uma maior fundamentação. Venceu, assim, o grupo que reúne um maior número de empresas portuguesas e que, para além do Banco Europeu de Investimentos, conta com grandes bancos nacionais na sua *pool* bancária. Segundo Ferreira do Amaral, a ponte deverá estar concluída em Maio de 1998 a tempo da Expo 98 e as portagens não deverão exceder em muito os 300 escudos.

23 de Abril de 1994: Em entrevista ao jornal *Semanário* Ferreira do Amaral justifica a sua escolha pelo corredor Sacavém/Montijo. Segundo o Ministro das Obras Públicas, para além de desviar o tráfego de Lisboa, esta alternativa é tecnicamente mais simples. Por outro lado, a necessidade mais do que certa de num futuro próximo se construir uma nova travessia ferroviária sobre o Tejo levará a cabo a construção de uma nova ponte que não poderá ser outra que não Barreiro/Chelas . Não se justifica pois, ainda segundo o mesmo, que se opte agora por essa localização.

?? de Maio de 1994: O Governo candidata a nova travessia sobre o Tejo ao Fundo de Coesão Comunitário.

26 de Maio de 1994: Publicação do Despacho conjunto dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações que anuncia o consórcio vencedor - Lusoponte como co-contratante do Estado afirmando que a decisão é conforme o relatório do GATTEL. O Governo ‘reafirma’/concorda com a proposta nele contida e pelos fundamentos técnico-jurídicos que a sustentavam - decidindo assim conforme a proposta apresentada pelo GATTEL.

Maio/Junho de 1994: Por imposição comunitária, é levado a cabo a realização do Estudo de Impacte Ambiental, passados dois anos da decisão tomada.

15 de Junho de 1994: É publicado o decreto-lei nº168/ que aprova as bases de concepção, do projecto, da construção, do financiamento, da exploração e da manutenção da nova travessia sobre o rio Tejo em Lisboa, bem como da exploração e da manutenção da actual travessia, e atribui ao consórcio LUSOPONTE a respectiva concessão.

2 de Julho de 1994: No decorrer desta semana é entregue ao GATTEL o relatório final do Estudo de Impacte Ambiental elaborado pela COBA com o apoio de diversos consultores. Este estudo conclui que processos especulativos, de aculturação e descaracterização da margem sul do Tejo são algumas das consequências da construção da nova ponte. As transformações da dinâmica urbana e social, originada pelas infraestruturas, dará origem a processos de grande movimentação e transferências de posse de terra através de uma maior ocupação urbana e industrial do solo com aptidão agrícola, onde o favorecimento da acessibilidade induzirá actos negativos ao nível do ordenamento do território. O estudo realça ainda que o traçado viário da nova ponte localiza-se numa área classificada como Zona de Protecção Especial para a avifauna.

22 de Julho de 1994: O Estudo de Impacte Ambiental, com cerca de mil páginas, para a opção do corredor nascente - Sacavém/Montijo - está a partir de hoje em período de Consulta Pública, até ao dia 14 de Setembro de 1994, no Instituto de Promoção Ambiental (IPAMB) e nas autarquias de Loures, Alcochete, Montijo, Lisboa e Portela.

10 de Agosto de 1994: (ou 2 de Julho de 1994) o Governo decide assumir os riscos da futura travessia do Tejo diminuindo assim o risco da concessionária, que compensará em dinheiro no caso de esta não atingir as receitas previstas. Se durante o concurso esta garantia foi sempre negada pelo Estado que defendia que o financiamento fosse suportado pelos privados, agora acedeu e o diploma do contrato de concessão exprime a garantia dos riscos.

17 de Agosto de 1994: A Liga para a Protecção da Natureza (LPN), na sua cruzada para impedir a construção da nova ponte sobre o Tejo, envia uma carta à Trafalgar House Constructions, que lidera o consórcio Lusoponte, alertando-a para a possibilidade deste projecto ser um desastre financeiro.

31 de Agosto de 1994: O GEOTA, a LPN, a Quercus e o Instituto D. Dinis (IDD), representados, respectivamente, por Joanaz de Melo, Domingos Leitão, Paula Leitão e Ribeiro Teles, realizam uma conferência de imprensa onde dão a conhecer os primeiros resultados da análise do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) efectuada. E são várias as falhas apontadas:

- no domínio legal, falta a análise dos impactes ambientais das alternativas existentes ao traçado escolhido. Não é correcto fazer um EIA apenas para uma das alternativas quando o que está em causa é a escolha da melhor opção;
- no domínio metodológico, a escolha da opção Sacavém-Montijo não é fundamentada pela argumentação técnica, mas somente por uma decisão governamental. A acrescentar a isto, o EIA não contempla os impactes ambientais da obra na Área Metropolitana de Lisboa, não possui um método de avaliação coerente e fundamentado dos impactes na vizinhança imediata do traçado e não analisa os impactes diferenciados de acordo com a concretização, ou não, de medidas de minimização;
- por último, no domínio técnico-científico, o EIA não possui estudos de tráfego que permitam fundamentar a localização do projecto, não realizou estudos de ordenamento do território e do sistema sócio-económico, ou seja, baseia-se em dados insuficientes.

Em suma, as ADA's acusam o EIA de apresentar “ *muito fraca qualidade técnica e metodológica, além de não cumprir a lei*”. Ainda segundo as mesmas, “*a principal conclusão do EIA (de que o projecto seria ambientalmente viável) é completamente desprovida de fundamento, atendendo quer ao conteúdo do EIA quer à informação disponível noutras fontes. Semelhante conclusão só pode basear-se numa coisa: o Governo mandou os autores do estudo escrever essa conclusão para não pôr em risco os financiamentos comunitários*”.

No comunicado de imprensa, estas Associações de Defesa do Ambiente criticam, ainda:

* o processo decisório, que classificam de “*ilegal*” e que “*despreza por completo o mais elementar respeito pelos cidadãos*”, uma vez que “*todas estas decisões foram tomadas sem discussão pública das alternativas, desrespeitando a legislação em matéria de avaliação de impactes ambientais (AIA) e são totalmente destituídas de fundamentos técnicos ou políticos, contradizendo os estudos oficiais, incluindo aqueles que foram realizados expressamente para apoiar estas decisões, nomeadamente os relatórios do GATTEL. Por outro lado, este conjunto de resoluções inviabiliza os objectivos fundamentais do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa*”;

* o financiamento da nova ponte, feito através da exploração das suas futuras portagens e das portagens da já existente, pois não acham justo que sejam os utentes da ponte 25 de Abril que, na sua maioria, nem sequer vão ter benefícios com a construção da nova ponte entre Sacavém e Montijo, a co-financiar parte desta obra;

* a consulta pública do EIA, uma vez que, não obstante o prazo para esta consulta ser de apenas 40 dias úteis - o mínimo estipulado -, acresce o facto de parte da documentação só ter sido disponibilizada passado quase metade do prazo e do estudo só estar disponível em Lisboa, Loures, Montijo e Alcochete quando, na verdade, são os municípios de Almada, Barreiro, Seixal e Moita os mais negativamente afectados;

* e a campanha publicitária, que, para além de gastar o dinheiro dos contribuintes, utiliza argumentos enganosos.

9 de Setembro de 1994: A Comissão de Avaliação do EIA promove, pelas 18h, no anfiteatro da Igreja do Cristo Rei da Portela de Sacavém, uma Audiência Pública. Esta audiência, integrada no Processo de Consulta do Público da nova travessia rodoviária sobre o Tejo em Lisboa, tem como propósito apresentar o empreendimento, descrever o projecto, apresentar o EIA e esclarecer todas as possíveis dúvidas dos interessados. Estão presentes cerca de duzentas pessoas, sendo a mesa de abertura constituída por Demétrio Alves, Presidente da Câmara Municipal de Loures, Pedro Bettencourt, Coordenador da Comissão de Avaliação, e João Rocha, Pároco da respectiva Igreja.

12 de Setembro de 1994: A Comissão de Avaliação do EIA promove, na Casa do Povo de Alcochete, pelas 18h, a segunda Audiência Pública ao abrigo do Processo de Consulta do Público da nova travessia rodoviária sobre o Tejo em Lisboa. Miguel Boeiro, Presidente da Câmara Municipal de Alcochete, e Pedro Bettencourt, Coordenador da Comissão de Avaliação, constituem a mesa de abertura da sessão que decorre com aproximadamente duzentas pessoas e cujos objectivos, à semelhança da audiência realizada na Portela, passam por esclarecer as dúvidas dos interessados, assim como apresentar o projecto e o EIA.

25 de Setembro de 1994: A Comissão Europeia abre um inquérito sobre a aplicação dos fundos de coesão na construção da nova ponte. Esse documento, ao qual se junta um relatório dos ambientalistas da *World Wild Fund For Nature*, denuncia as várias irregularidades às recomendações de minimização de impacte ambiental do EIA, aprovado quer pelo Governo, quer pela Comissão Europeia.

1 de Outubro de 1994: A Associação de Montijo e Alcochete para a Defesa da Qualidade de Vida (AMA) divulga a sua posição sobre o Estudo de Impacte Ambiental da nova travessia rodoviária sobre o Tejo em Lisboa. Para a AMA, o EIA é um trabalho globalmente positivo e sério que não escamoteia qualquer impacte ambiental negativo e enumera as medidas minimizadoras mais importantes. No entanto, enuncia algumas preocupações que deverão ser consideradas no decurso da construção da nova ponte:

- devem ser tomadas as devidas medidas para garantir condições de alojamento aos trabalhadores, de forma a que não surjam mais bairros de barracas;
- o EIA deve definir as medidas mais eficazes para o desenvolvimento económico e o crescimento urbano ser integrado com a construção de infraestruturas;
- o EIA deve, igualmente, apontar para a elaboração de um Plano Regional de Ordenamento do Território;
- e ainda promover a criação de um organismo, independente do Governo e da Lusoponte, para fiscalizar o decorrer das obras e garantir o seu cumprimento.

4 de Novembro de 1994: O Ministro Ferreira do Amaral vai à Assembleia da República participar num debate acerca da concessão da exploração da nova travessia sobre o Tejo. No mesmo dia, o colégio de comissários da Comissão Europeia considera aceitáveis as garantias dadas pelo Governo português sobre o impacte ambiental e a segurança da obra recusando-se, assim, a satisfazer o pedido das principais associações ambientalistas portuguesas - GEOTA, Quercus e LPN - para lançar um procedimento de infracção contra o governo português. A Comissão Europeia limitou-se a pedir alguns esclarecimentos que se prendem com o impacte negativo da construção da ponte no ambiente local, nomeadamente as suas implicações para as populações afectadas, informações sobre dragagens, instalação de estaleiros, organização geral das obras, construção de um aterro temporário, integração paisagística, impacte acústico, medidas de realojamento e articulação da ponte com outros projectos tais como a EXPO 98.

29 de Novembro de 1994: O GEOTA apresenta formalmente uma queixa contra o Governo Português pela infracção dos Artigos 3 e 4 da Directiva 79/409/EEC acerca da Conservação de Aves Selvagens e do Artigo 6 da Directiva 92/43/EEC sobre a Conservação de Habitats Naturais da Fauna e Flora Selvagem devido à escolha do corredor Sacavém/Montijo para a construção da nova ponte, ao Comissário Europeu do Ambiente, I.Paleokrassas. Para esta associação, a construção de uma nova ponte sobre o Tejo, nomeadamente sobre a Zona de Protecção Especial (ZPE) do Estuário do Tejo

significa que se vai construir uma nova cidade praticamente em cima de uma área que deve ser preservada e é isso que querem que a comunidade não deixe acontecer.

2 de Dezembro de 1994: Seguindo a iniciativa tomada pelo GEOTA, a LPN, a Quercus e o IDD, apresentam conjuntamente uma queixa ao Comissário Europeu do Ambiente, pela infracção dos Artigos 3 e 4 da Directiva 79/409/EEC acerca da Conservação de Aves Selvagens e do Artigo 6 da Directiva 92/43/EEC sobre a Conservação de Habitats Naturais da Fauna e Flora Selvagem. A argumentação destas organizações ambientalistas tem por base:

1. o facto do Governo não ter classificado de forma correcta a Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo, deixando de fora uma área de grande importância para a preservação de algumas espécies;
2. a aplicação de algumas medidas inadequadas à preservação dos habitats, como a extracção de minerais, a construção ou o aumento de estradas, etc;
3. e, por último, o facto do Governo promover projectos sem ter em consideração as recomendações da Lei Comunitária, nomeadamente a da Directiva 85/337/EEC.

5 de Dezembro de 1994: A LPN volta a enviar uma carta ao Comissário Europeu do Ambiente, I. Paleokrassas, para reafirmar alguns dos pontos que tinha apresentado na carta datada de 2 de Dezembro de 1994, como a construção de uma estrada dentro dos limites da ZPE, apesar do EIA apontar que esta terá impactes ambientais negativos bastante significativos.

22 de Dezembro de 1994: A Comissão Europeia aprova um financiamento comunitário de 62 milhões de contos para a nova travessia rodoviária sobre o Tejo, depois de ter arquivado a primeira queixa apresentada pelas Associações de Defesa do Ambiente.

5 de Janeiro de 1995: Realização de uma conferência de imprensa conjunta da Quercus, GEOTA e LPN para criticar a opção pelo corredor nascente. No final, as associações quiseram deixar umas prendas para a Ministra do Ambiente, Teresa Gouveia: um dossier

de sua autoria sobre a ponte do Montijo, uma cópia da Lei de Bases do Ambiente, o parecer oficial sobre o EIA e um par de óculos plásticos.

26 de Janeiro de 1995: É publicada a portaria nº 41-A/95 (2ª série) que promover o equilíbrio financeiro da concessão, da concepção, do projecto, da construção, do financiamento e da exploração, da nova travessia rodoviária sobre o rio Tejo, em Lisboa. (Na prática, no entanto, esta portaria foi publicada porque falhou a primeira data marcada para a assinatura do contrato, devido ao atraso no financiamento do consórcio Lusoponte, marcada para este mês de Janeiro, tendo se assinado na altura um acordo provisório.)

31 de Janeiro de 1995: A LPN torna a enviar uma queixa formal pela infracção dos Artigos 3 e 4 da Directiva 79/409/EEC acerca da Conservação de Aves Selvagens e do Artigo 6 da Directiva 92/43/EEC sobre a Conservação de Habitats Naturais da Fauna e Flora Selvagem, mas desta vez à nova Comissão Europeia do Ambiente, Ritt Bjerregaard. Mais uma vez, a Liga para a Protecção da Natureza alerta a Comissão Europeia para a destruição da ZPE, nomeadamente das Salinas do Samouco, e pede que a Comissão Europeia tome medidas no sentido de impedir esta destruição.

21 de Fevereiro de 1995: Publicação de um Despacho conjunto do Ministério do Planeamento e da Administração do Território, das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ministério do Ambiente e Recursos Naturais, com o propósito de constituir a Comissão de Acompanhamento da Obra (CAO). A CAO tem como principais funções:

- « *aprovação do programa global de vigilância ambiental do empreendimento e dos programas específicos de minimização e monitorização ambiental a definir pelo Centro de Estudos e Monitorização Ambiental (CEMA)* »;
- « *aprovação dos estudos complementares ao EIA, de modo a estabelecer um quadro de referência tão completo quanto possível para a definição das medidas de minimização necessárias* »;

- « *realização de auditorias ambientais em que é verificado o desempenho do CEMA e a eficiência das medidas de monitorização e minimização ambiental adoptadas pelo consórcio Lusoponte* ».

O mesmo despacho governamental formaliza, ainda, a sugestão da Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental das associações ambientalistas participarem na CAO, ao determinar que esta deve ser constituída pelos seguintes membros:

- um presidente, a nomear pelo MARN;
- representantes das diversas entidades que participaram na Comissão de AIA;
- representantes das autarquias directamente afectadas pela obra;
- representantes das organizações de defesa do Ambiente, seleccionados pelo IPAMB;
- e um representante do GATTEL.

De salientar, ainda, que a CAO se encontrará em funções até ao final de todas as obras respeitantes à nova travessia sobre o Tejo, inclusive os acessos e a implantação de todas as medidas de minimização ambiental.

10 de Março de 1995: As associações ambientalistas, não obstante o convite do Governo, decidem não participar na Comissão de Acompanhamento da Obra da nova ponte, por considerarem as garantias de funcionamento insuficientes.

19 de Março de 1995: O Supremo Tribunal Administrativo nega provimento a um pedido de anulação, por parte da LPN, da decisão do executivo em construir a nova ponte entre Sacavém e Montijo.

24 de Março de 1995: Assinatura do contrato definitivo referente à construção e exploração da nova ponte sobre o Tejo entre o executivo e a Lusoponte, representados, respectivamente, pelo Ministro Ferreira do Amaral e por Morais Leitão. Simultaneamente, é anunciado o nome escolhido para a nova ponte : Vasco da Gama.

12 de Julho de 1995: Publicação de um Despacho conjunto que define de uma forma mais detalhada a orgânica e o funcionamento da Comissão de Acompanhamento da Obra da nova ponte sobre o Tejo proposta no Decreto Regulamentar de 21 de Fevereiro de 1995.

16 de Agosto de 1995: Publicação da Portaria nº 249/95 (2ª série) que estabelece a imperatividade do GATTEL repartir os encargos resultantes da celebração do contrato de apoio na área audiovisual com o ACE Duvideo e os respectivos montantes.

27 de Agosto de 1995: A Lusoponte convida a Liga para a Protecção da Natureza para uma reunião de esclarecimentos acerca da forma como estão a decorrer os trabalhos da nova ponte de forma a responder às acusações feitas por esta entidade de violações do EIA.

13 de Janeiro de 1996: Ao contrário dos boatos que têm vindo a público, a Comissão Europeia reforça a ideia de que não vai cortar ou suspender as verbas comunitárias para a nova ponte por qualquer incumprimento das exigências em matéria de protecção ambiental. De acordo com as declarações proferidas pelo porta-voz adjunto da comissão, João Vale de Almeida, a queixa apresentada, em Bruxelas, pelos ambientalistas foi considerada improcedente, tendo sido arquivada.

27 de Fevereiro de 1996: Divulgação de uma carta de advertência da Comissão Europeia para a Comissão de Acompanhamento da Obra que acusa de ‘laxismo’ na protecção das espécies que nidificam nas Salinas do Samouco.

28 de Fevereiro de 1996: A Comissão Europeia convoca os jornalistas portugueses em Bruxelas de forma a advertir o Governo Português para a necessidade de acelerar o processo de expropriação dos terrenos das Salinas do Samouco, caso contrário ver-se-á obrigada a tomar medidas de retaliação. É que mesmo não existindo qualquer violação das obrigações legais, por parte do Governo Português, que ponha o financiamento em causa, a Comissão acredita que poderia ter-se feito muito melhor.

No mesmo dia, a Ministra do Ambiente, Elisa Ferreira, e o Ministro das Obras Públicas, João Cravinho, reúnem-se para tentar encontrar uma resposta para as exigências feitas pela Comissária Europeia Monika Wulf-Mathies.

Simultaneamente, os dirigentes das associações ambientalistas GEOTA e LPN apresentam na Procuradoria Geral da República alegadas provas de violação do EIA.

4 de Março de 1996: As Associações de Defesa do Ambiente, LPN e GEOTA pela voz de Jorge Palmeirim e Joanaz de Melo respectivamente, realizam hoje, na Faculdade de Ciências de Lisboa, uma sessão de esclarecimento sobre as obras da nova ponte sobre o Tejo, onde acusam a Lusoponte de ignorar as recomendações do Estudo de Impacte Ambiental. Segundo estes ambientalistas, não só a Lusoponte construiu a estrada temporária nas Salinas do Samouco na época da nidificação afectando seriamente a avifauna, como descurou a construção das cercas que deveriam impedir os operários e os visitantes da obra de atravessar as Salinas. Por outro lado, acusam ainda, a Lusoponte tem também levado a cabo a realização de dragagens no rio Tejo ao longo de todo o ciclo da maré (sendo que estas deveriam ser feitas apenas na maré baixa) lançando os dragados contaminados em pleno estuário. A LPN e a GEOTA acusam ainda a CAO de falta de vontade ou de capacidade para, estando informada destes acontecimentos, impedir a continuação destas violações. Para o provarem, enviaram uma cassette de vídeo reveladora destas infracções, para a Ministra do Ambiente, Elisa Ferreira, através da sua representante, Luísa Branco, presente nesta sessão.

Precisamente no mesmo dia José Sócrates, secretário de Estado do Ambiente, anuncia em Bruxelas que o Governo vai avançar com uma medida legislativa de emergência que possibilite a vedação das Salinas do Samouco. Sócrates garantiu, ainda, que o executivo tem desenvolvido todos os esforços ao seu alcance para minimizar os impactos ambientais da nova ponte sobre o Tejo, defendendo que a falta de salvaguarda do património ambiental no estuário do Tejo é da responsabilidade do anterior Governo, que acusa de ‘desleixo’.

10 de Março de 1996: A Associação de Montijo e Alcochete para a Defesa da Qualidade de Vida (AMA), presidida por Arnaldo Fernandes, apresenta aos deputados da região um

programa de desenvolvimento no valor de 15 milhões de contos, cujas vertentes principais assentam no turismo e na aquacultura. A ser aprovado, este programa decorreria nos anos de 1996, 1997 e 1998.

14 de Março de 1996: A Ministra do Ambiente instaura um processo de contraordenação à Lusoponte com vista a verificar se houve ou não violações ambientais. Caso tal tenha ocorrido, o consórcio incorrerá numa multa de seis mil contos e se a conclusão ditar que houve violação do contrato a multa pode ascender a um milhão de contos. Apesar das alegadas violações terem já ocorrido há cerca de oito meses só na sequência do relatório da CAO houve matéria para instaurar um processo. Por outro lado, e com o objectivo de intensificar o controlo das obras da nova ponte, Elisa Ferreira substituiu o presidente da CAO: João Villalobos deu lugar a José Guerreiro. O novo presidente terá como principais funções propor a nova composição desta comissão, assim como medidas concretas que assegurem um funcionamento e intervenção eficazes.

26 de Março de 1996: O Ministro João Cravinho dá uma conferência de imprensa conjunta com a Comissária Europeia de Políticas Regionais e Fundo de Coesão Monika Wulf-Mathies e dedica grande parte do seu discurso às vantagens de um desenvolvimento sustentado.

Presentes nesta conferência, os ambientalistas - representantes da GEOTA, LPN e Quercus - entregaram em mãos à Comissária Europeia um conjunto de alegadas provas de violações ambientais nas obras da nova ponte.

16 de Maio de 1996: Reúne-se hoje, pela primeira vez, a nova Comissão de Acompanhamento da Obra que engloba agora representantes das principais associações de defesa do ambiente portuguesas - GEOTA, LPN e Quercus. Não obstante, parece que as suas cadeiras vão ficar vazias porque os ambientalistas recusam-se a fazer parte desta Comissão *“enquanto não estiverem reunidas as condições mínimas de funcionamento e não for fornecida toda a informação necessária sobre o contrato”* tal como afirmou Joanaz de Melo ao jornal Diário Económico.

18 de Maio de 1996: O presidente do Gabinete da Travessia do Tejo em Lisboa (GATTEL), Vístulo de Abreu, refuta as acusações proferidas pelas associações ambientalistas acerca de alegadas violações ambientais.

31 de Maio de 1996: José Manuel Palma, presidente da Quercus, dá uma entrevista ao Tal e Qual acusando a Lusoponte de incumprimento das normas de minimização de impacte ambiental.

3 de Junho de 1996: A Câmara Municipal de Alcochete, a AMA e a Fundação João Gonçalves Júnior dão uma conferência de imprensa onde põem em causa o processo de vedação das Salinas do Samouco. Segundo o presidente da Câmara de Alcochete, Miguel Boeiro, estas obras servem, apenas, para “*que Bruxelas fique convencida de que as coisas estão a ser feitas*” uma vez que o acesso às Salinas continua a ser possível através da orla ribeirinha.

15 de Julho de 1996: O Governo Português e a Comissão Europeia assinam um memorando de entendimento em que Portugal se compromete a reforçar as medidas de controlo ambiental e Bruxelas a desbloquear uma parcela de 10 milhões de contos para a prossecução das obras da nova ponte, disponíveis nos cofres portugueses em Setembro. O acordo assinado estipula, também, o alargamento da Zona de Protecção Especial (ZPE) para mais 400 hectares que abrangem as áreas de Rosário, Sarilhos, Esteiro, Furado e Montijo e o reforço dos poderes da CAO que se torna responsável pela coordenação de todas as entidades envolvidas no processo de fiscalização.

?? de Julho de 1996: Após a assinatura deste memorando de entendimento entre Lisboa e Bruxelas, as Associações de Defesa do Ambiente aceitaram participar na Comissão de Acompanhamento da Obra por considerarem satisfeitas as suas reivindicações.

4 de Outubro de 1996: Assinatura de um protocolo de cooperação entre a Lusoponte e o Instituto Superior de Matemática Aplicada e Gestão (ISMAG) para a criação de um

organismo técnico capaz de recuperar e gerir as Salinas do Samouco - o Gabinete de Projectos, Planeamento Ambiental e Gestão.

7 de Novembro de 1996: João Cravinho, em visita às obras da nova ponte, explica que, afinal, esta obra vai ter um custo acrescido de 27 milhões de contos o que representa um total de 209 milhões de contos.

21 de Fevereiro de 1997: É fixado o valor da portagem da nova ponte sobre o Tejo - 340 escudos classe 1; 860 escudos classe 2; 1270 escudos classe 3 e 1640 escudos classe 4 - que serão cobradas no sentido sul-norte.

2 de Agosto de 1997: A derrapagem financeira da ponte Vasco da Gama opõe Lusoponte e Governo. O consórcio vencedor do concurso de adjudicação da obra não se responsabiliza pelas expropriações e recuperação das Salinas do Samouco para além dos 380 mil contos, sendo que o custo real atinge já os 2 milhões de contos. Acusações ao antigo ministro das obras públicas e ao GATTEL parecem agora emergir neste Governo que se vê a braços com uma forte possibilidade de ter de indemnizar a Lusoponte.

29 de Janeiro de 1998: Vai a plenário da Assembleia da República um projecto do PS e outro do PCP para revogar o Decreto-Lei 9/93 que instituía como Zona de Defesa e Controlo Urbanos Alcochete, Benavente, Montijo e Palmela. Este Decreto foi anterior ao lançamento da nova ponte sobre o Tejo e tinha como objectivo evitar a especulação imobiliária em toda aquela zona. Se as pressões camarárias foram decisivas (os autarcas consideram que a implementação dos PDM's é suficiente) neste processo, também não é de descurar a petição enviada por aproximadamente 7000 munícipes de Alcochete.

29 de Março de 1998: É hoje inaugurada com pompa e circunstância a nova travessia rodoviária sobre o Tejo: a ponte Vasco da Gama. O espectáculo teve início às zero horas de domingo com fogo de artifício e prolonga-se por todo o dia com centenas de personalidades convidadas a passar o Tejo, primeiro nos catamarans da Transtejo, e depois, posteriormente à cerimónia de inauguração na praça das portagens, onde será

descerrada uma lápide em homenagem aos trabalhadores falecidos durante as obras, num mega-cortejo rodoviário com dezenas de limusinas e autocarros.

2? de Abril de 1998: Sai no Diário da República a notícia da constituição de um Observatório do Ordenamento do Território e do Ambiente, constituído por representantes da Administração Pública Central, da Administração Pública Local e das Organizações Não Governamentais.

28 de Abril de 1998: João Joanaz de Melo, enquanto representante das Associações de Defesa do Ambiente na Comissão de Acompanhamento da Obra, promove uma conferência de imprensa para dar a conhecer um relatório e balanço da actividade da CAO que caracteriza de ter desenvolvido *«um trabalho globalmente positivo ao longo destes 21 meses de actividade, tendo-se justificado a nossa participação. No entanto, os resultados ficaram muito aquém do possível e do necessário, face aos graves problemas que foram e continuam a ser provocados pela nova ponte»*.