



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO MAR, DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo*

## **PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO**

**Conjunto Residencial Massamá Nascente - A**  
**Pimenta & Rendeiro – Urbanizações e Construções, SA**  
**Processo de AIA nº 875/2011**

### **Comissão de Avaliação:**

CCDR-LVT (entidade que preside) – Eng.<sup>a</sup> Conceição Pais Ramos

CCDR-LVT (consulta pública) – Dr.<sup>a</sup> Helena Silva

IGESPAR, IP – Dr. José Correia

ARH Tejo, I.P – Eng.<sup>a</sup> Maria Helena Alves

Técnico Especialista – Arq. David Gonçalves

Outubro 2011

## 1. INTRODUÇÃO

Dando cumprimento à legislação de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Câmara Municipal de Sintra, na qualidade de entidade licenciadora, remeteu à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT), em 02 de Fevereiro de 2011, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao projecto “Conjunto Residencial Massamá Nascente - A”, em fase de Projecto de Execução e cujo proponente é a empresa Pimenta & Rendeiro – Urbanizações e Construções, SA.

A CCDR-LVT, como Autoridade de AIA, nomeou uma Comissão de Avaliação (CA), constituída pelas seguintes entidades e seus representantes:

- CCDR-LVT – Eng.ª Conceição Ramos (Presidente), Dr.ª Helena Silva (Consulta Pública);
- IGESPAR, I.P. – Dr. José da Costa Correia;
- ARH - Tejo, IP – Eng.ª Maria Helena Alves;
- CCDR-LVT Técnico Especialista em Paisagem – Arq. David Gonçalves

A presente pretensão enquadra-se na alínea b) do n.º 10 do Anexo II do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro.

## 2. PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO

O método de avaliação seguido pela CA contemplou o seguinte:

- Análise global do EIA e avaliação da sua conformidade com as disposições do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção e da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril. Na sequência da referida análise foram solicitados elementos adicionais ao proponente;
- Da análise dos elementos adicionais verificou-se que, de um modo geral, foram tidos em conta os comentários e solicitações efectuadas pela CA, pelo que, em 22 de Junho de 2011, foi emitida a Declaração de Conformidade do EIA;
- Consulta às seguintes entidades externas: Câmara Municipal de Sintra; Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, IP; Brisa – Auto Estradas de Portugal, SA; Força Aérea Portuguesa; ANA – Aeroportos de Portugal, SA; EDP Distribuição - Energia, SA; e REN - Rede Eléctrica Nacional.
- Realização da Consulta Pública, no período compreendido entre 13 de Julho e 17 de Agosto de 2011;
- Visita ao local no dia 19 Setembro de 2011;

- Integração dos pareceres sectoriais, dos pareceres das entidades externas e dos resultados da Consulta Pública no presente Parecer Final.

### **3. JUSTIFICAÇÃO E OBJECTIVOS DO PROJECTO**

Com o presente projecto, o proponente pretende proceder ao loteamento de um terreno localizado na freguesia de Belas, no concelho de Sintra. Os lotes destinam-se à construção de uma área urbana destinada a habitação e, complementarmente, comércio e serviços, que incluirá a criação de espaços de lazer e fruição urbana. O projecto inclui ainda várias áreas a ceder à Câmara Municipal de Sintra e que se destinam a equipamentos ou outros usos a definir posteriormente.

### **4. DESCRIÇÃO DO PROJECTO**

A área de implantação do projecto insere-se num terreno de cerca de 26,70 ha que confronta a norte e a poente, com áreas urbanizadas e a nordeste e a este, com áreas não edificadas que estabelecem a transição com o novo nó de ligação entre a CREL e a A16. A sul o terreno é contíguo a terrenos (designados por Massamá Nascente B) que, no futuro e segundo o EIA, irão ser loteados.

Tendo em conta que o terreno a lotear possui áreas (destinadas a espaços verdes, equipamentos colectivos e arruamentos) que serão complementadas com áreas de igual destino no terreno adjacente, e com o objectivo de viabilizar os dois loteamentos, foi submetido à Câmara Municipal de Sintra, para apreciação o Estudo de Conjunto, encontrando-se, actualmente, os terrenos de Massamá Nascente B pendente de licenciamento por parte da Câmara Municipal

No terreno em estudo, numa área aproximada de 19,5 ha, serão constituídos quarenta e dois lotes, dos quais 27 lotes são residenciais (lotes 8 a 27), 7 são lotes de uso misto (lote 7 e 28 a 33), 6 lotes são destinados exclusivamente para armazéns/comércio/serviços (lotes 1 a 6). Serão ainda constituídos 2 lotes (41 e 42 – ambos sem construção programada), que se destinam a complemento dos logradouros dos lotes adjacentes

Os lotes de 1 a 40 encontram-se distribuídos por núcleos, cuja constituição, segundo o EIA, prende-se com as classes de espaço em que o terreno é dividido:

- Núcleo a Norte (espaço industrial) – constituído por seis lotes (de 1 a 6) com frente para a Estrada da Barota, que se destinam a armazéns, comércio e serviços. Inclui ainda o lote 7, com frente para o prolongamento da Rua Maria Ana de Áustria, que pretende estabelecer a transição para a área habitacional adjacente. Este lote assume-se como unidade com características mais urbanas e destina-se a actividade de pequenas empresas.

Para além destes lotes, o núcleo inclui igualmente, áreas destinadas a espaços verdes e equipamentos (Equipamento 1);



- Núcleo a Poente (habitacional) – constituído pelos lotes 8 a 18, faz o remate e fecho de quarteirões existentes da urbanização adjacente (Massamá Norte), apoiado em vias existentes ou no prolongamento destas;

- Núcleo a Nascente (habitacional e áreas de comércio/serviços de apoio) - constituído pelos lotes 19 a 34, onde serão construídos edifícios ao longo de dois curtos arruamentos (Ruas 4 e 5), ligando a Estrada da Barota. A norte e a sul deste núcleo, estão incluídas as maiores áreas destinadas a equipamentos de utilização colectiva (Equipamentos 2, 6 e 7), sendo que a área afecta ao Equipamento 2 se destina a equipamentos de utilização colectiva, ou a outros usos a definir pela Câmara Municipal, nomeadamente a constituição de uma bolsa de terreno a afectar à habitação e/ou outros usos, caso a via de Massamá Nascente venha a atravessar propriedades de terceiros;

- Núcleo a Sul (habitacional) – constituído pelos lotes 35 a 40, que, segundo o EIA reproduzem a solução morfológica adoptada na urbanização contígua (Massamá Nascente - B). Inclui ainda áreas destinadas a espaços verdes e equipamentos (Equipamento 4);

Os lotes 41 e 42 localizam-se a nascente, no tardo de dois lotes da urbanização vizinha Massamá Norte, destinam-se a complemento dos logradouros dos lotes adjacentes, devido a antigos compromissos assumidos em contratos de compra e venda anteriormente efectuados.

A área de cedência destinada a equipamentos de utilização colectiva, a arruamentos, a parqueamentos, percursos pedonais, à implantação de dois postos de transformação e a espaços verdes, totaliza cerca de 15,2 ha.

Nos espaços verdes, o EIA prevê plantações arbóreo-arbustivas, relvado e zonas de prado de sequeiro com sistema de rega automática. Em caso de falha do sistema automático estão previstos pontos para engate manual de manguueiras.

Quanto ao sistema viário o EIA prevê a ligação à rede viária existente na envolvente. As vias Rua Direita de Massamá, Via de Massamá Nascente e o conjunto de vias que circundam a área em estudo (Av. José Régio/Salgueiro Maia, Estrada da Barota, Estrada da Xutaria, Via da Passagem Inferior do Papel) constituem as vias distribuidoras principais do local, a que acresce a Rua 3 que ligará directamente a Estrada da Barota à Via de Massamá Nascente.

A Estrada da Barota e a Rua 2/Rua Maria Ana de Áustria são acessos directos à área de implementação do projecto. A partir destes eixos serão efectuados os acessos aos edifícios com vias urbanas de interior de quarteirão e vias urbanas locais (Rua D. Amélia, Rua 4 e Rua 5).

O EIA prevê que os três troços de arruamentos localizados em terrenos vizinhos (troços da Praceta 1.1, da Rua 3 e da Rua 5) sejam executados em data anterior ao início das obras de construção do projecto em estudo. Caso tal não aconteça, o EIA refere que a construção destes troços ficará a cargo do proponente.



Em termos de infra-estruturas, o loteamento será dotado de uma rede de telecomunicações e será servido pelas redes públicas de água, electricidade e gás natural. Encontra-se também prevista uma ligação à rede pública de recolha de águas residuais.

O prazo previsto para a execução das obras de infra-estruturas é de 2 anos, sendo a construção dos edifícios faseada, uma vez que, segundo o EIA, parte ou a totalidade dos lotes será vendida para edificação. O prazo previsto para a edificação é de 5 anos.

## **5. APRECIÇÃO ESPECÍFICA DO EIA**

A CA procedeu à análise dos seguintes factores ambientais: Ordenamento do Território, Recursos Hídricos, Solos e Usos do Solo, Paisagem, Património Arqueológico e Arquitectónico, Ambiente Sonoro, Qualidade do Ar, Socioeconomia e Resíduos.

### **5.1. ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO**

#### **5.1.1 Instrumentos de Gestão Territorial (IGT)**

A área de intervenção é abrangida pelo Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML), pelo Plano Director Municipal de Sintra (PDMS) e ainda pela servidão da Base Aérea n.º 1 de Sintra, pela servidão Aeronáutica do Aeroporto de Lisboa por infra-estruturas de transporte de energia eléctrica, *zonas non aedificandi* e estabelecimentos escolares.

De salientar que a implementação do projecto não afecta áreas da Reserva Ecológica Nacional (REN) nem áreas da Reserva Agrícola Nacional (RAN).

- **Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML)**

De acordo com este Plano Regional, aprovado pela RCM n.º 68/2002 de 8 de Abril, verifica-se que, segundo o Esquema de Modelo Territorial, a área em estudo incide na Unidade Territorial n.º 3 – “Espaço Metropolitano Poente”, na sub-unidade Eixo Amadora/Sintra.

Trata-se de um contínuo urbano com padrões de elevada densidade, com baixos índices de qualidade da construção e do espaço público, cujo crescimento foi organizado em torno da linha de caminho de ferro.

Com a construção do IC 19 veio a ser-lhe conferido um reforço de acessibilidade e novas dinâmicas de ocupação do solo, a que se associam novos problemas de mobilidade nesta sub-unidade e nas localizadas imediatamente a sul.

É, portanto, um território marcado por extensos fenómenos de construção de génese ilegal e de urbanização /localização de actividades avulso e não planeadas, com deficiências de infra-estruturação, muito fragmentadas e desorganizadas. Não obstante este cenário de grandes deficiências, existe um grande potencial urbano e de consolidação e diversificação da base económica que pode ser desenvolvido.

As orientações territoriais para esta Unidade Territorial apontam no essencial, para a qualificação deste eixo através da contenção da densificação, requalificando as áreas urbanas mais degradadas e reabilitando os núcleos históricos como factores de identidade, bem como, disciplinar os usos e ocupações do solo, e ordenar e estruturar o território intersticial por implementação de rede viária estruturante.

Quanto à Estrutura Metropolitana de Protecção e Valorização Ambiental (EMPVA), verifica-se, que a área em estudo não interfere com a rede ecológica metropolitana (REM).

Embora a concretização do projecto determine um acréscimo na densificação, considera-se que é garantida a qualificação urbanística, ordenando e estruturando este território intersticial, promovendo uma articulação planeada com a envolvente próxima.

Do exposto, considera-se que o projecto cumpre as orientações estipuladas no PROT-AML.

- **Plano Director Municipal de Sintra (PDMS)**

De acordo com o PDM de Sintra, ratificado pela RCM n.º 116/99, de 4 de Outubro, verifica-se que a área em estudo insere-se em "Espaços Urbanizáveis de Uso Habitacional" e em "Espaços Industriais". A estruturação destes espaços encontra-se definida respectivamente, nos artigos 26º e 29º do RDPM de Sintra.

As parcelas localizadas a nascente do troço da CREL e destinadas a espaços verdes, recaem em "Espaço Urbano", parecendo haver alguma intromissão com "Espaços Canais". Acresce referir que se registam ligeiras interferências com "Espaços de Protecção e Enquadramento", no que se reporta aos logradouros dos lotes 31 a 34. Verifica-se também que, embora fora da área de intervenção, a construção da Rotunda 4 irá intervir com esta categoria de espaço.

Da análise efectuada verifica-se que é nos "Espaços Urbanizáveis de Uso Habitacional" que recai a maioria das edificações propostas assim como a parcela localizada a poente do troço da CREL, que engloba áreas de equipamentos (8 e 9), áreas destinadas a espaços verdes e arruamentos (troço da via Massamá Nascente).

Quanto ao cumprimento das disposições legais a que deve obedecer esta categoria de espaços, o EIA demonstra que o projecto cumpre o PDM de Sintra. Contudo, tendo em conta que o cálculo dos indicadores a respeitar deve ser o mais aproximado da realidade, considera-se que o EIA, no cálculo do índice de construção bruta, não deveria ter incluído a área afectada à classe de espaços urbanos (11 680 m<sup>2</sup>).

Assim, tendo por base a área exclusivamente afectada aos espaços urbanizáveis (152 220 m<sup>2</sup>), verifica-se que o índice de construção bruta é superior ao estipulado na alínea b) do artigo 26.º, pelo que o projecto não cumpre o PDM de Sintra.

Relativamente aos "Espaços Industriais", onde se localizam lotes destinados a armazéns/Comércio/Serviços (lotes 1 a 7), verifica-se que são cumpridas as disposições estipuladas no artigo 29.º do RPDMS.



No que diz respeito à dotação de estacionamento, deverão ser cumpridas as disposições constantes do artigo 41º do RPDMS.

Da análise efectuada, verifica-se que o EIA considera que a dotação prevista se encontra conforme o PDM. Contudo, constata-se que essa conformidade apenas se deve ao facto de, na previsão efectuada o número de lugares de estacionamento público ter sido acrescido ao número de lugares privados. Na realidade, verifica-se haver um deficit de lugares de estacionamento privado, o qual não pode ser compensado pelo número de lugares públicos.

Do exposto, considera-se haver incumprimento do PDM quanto ao número de lugares de estacionamento privado.

No que concerne ao sistema viário, considera-se preocupante a dependência da sustentabilidade do projecto face ao sistema viário previsto fora da área de intervenção. Com efeito, alguns desses troços e rotundas ocorrem em classes de espaços de "Protecção e Enquadramento", os quais não admitem este tipo de intervenções, mas apenas as listadas no n.º 3 do artigo 33º do RPDM, o que não é manifestamente o caso em apreço, pelo que se considera que não cumpre o PDM de Sintra.

De referir ainda que, para além de ocorrerem dentro da área de intervenção, interferências em área fora de perímetro urbano (áreas em "Espaço Canal" e áreas em "Espaços de Protecção e Enquadramento") verifica-se que o loteamento depende de eixos viários e rotundas de distribuição previstas que ocorrem em áreas a destinar a outras operações urbanísticas, pelo que se considera que o presente projecto não é auto-suficiente em termos de circulação viária.

Sublinha-se, também, a questão da contiguidade das parcelas a lotear, que se considera só por si inviabilizar o projecto, dado que se considera que a continuidade territorial dos lotes é um requisito essencial para definir uma operação de loteamento, e que a coesão resultante da mesma constitui um dos elementos que a definem.

Por último, e no que diz respeito aos lotes 41 e 42, localizados no tardoz de dois lotes da urbanização vizinha Massamá Norte, e que poderão vir a ser utilizados como logradouros devido a antigos compromissos e que, segundo o EIA, em caso de cumprimento dos contratos realizados, poderão a ser vedados e utilizados para estacionamento privado, armazenamento de materiais e zonas verdes, considera-se que os mesmos não dispõem da correspondente autonomia de acesso.

### **5.1.2 - Condicionantes Legais e Servidões**

De acordo com a Carta de Condicionantes do RPDM, verifica-se que a área do projecto não incide em solos da REN nem da RAN.

Contudo, incidem na totalidade do terreno infra-estruturas de transporte de energia eléctrica, servidão da Base Aérea n.º 1 de Sintra, servidão Aeronáutica do Aeroporto de Lisboa, zonas *non-aedificantes* e estabelecimentos escolares.



- **Infra-estruturas de transporte de energia eléctrica**

No limite norte da área do loteamento, o terreno é atravessado por linhas de Alta Tensão da rede eléctrica sob jurisdição da EDP, e ainda, na zona central, por linhas de Muito Alta Tensão, integradas na Rede Nacional de transporte, sob concessão da REN.

Sobre estas infra-estruturas, o EIA apresenta parecer da EDP e da REN os quais não inviabilizam o projecto.

- **Servidão da Base Aérea n.º 1 de Sintra**

A área de implantação do projecto encontra-se parcialmente abrangida pela zona de servidão de desobstrução aeronáutica, na *zona* menos restritiva (Zona H1- corredor de acesso), onde o limite dos obstáculos fixos ou móveis nela existentes é definido por uma superfície horizontal à cota 282,21.

De acordo com o EIA, o loteamento respeita esta cota, uma vez que o ponto mais elevado se situa à cota 221 e a altura máxima é de 23 m.

Sobre esta matéria o EIA apresenta parecer emitido pelo Gabinete do Chefe de Estado da Força Aérea onde é mencionado, que nada há a obstar à concretização do projecto.

- **Servidão Aeronáutica do Aeroporto de Lisboa**

A área em estudo abrange a zona 8 da Servidão Aeronáutica do Aeroporto de Lisboa.

De acordo com o EIA, o projecto cumpre as condicionantes estabelecidas para esta servidão (o ponto mais elevado e situa-se à cota 221 e a altura máxima atingida é de 23 m).

- **Zonas non-aedificandi**

A área de implementação do projecto é delimitada a nascente pela Estrada da Xutaria e, na faixa norte, é atravessada pela Estrada da Barota. As duas áreas adjacentes à CREL são atravessadas pela Estrada da Xutaria. A articulação da rede viária do loteamento com as estradas acima referidas, será definida pela Câmara Municipal de Sintra.

- **Estabelecimentos escolares**

Os condicionamentos a respeitar relativamente a edifícios escolares estão definidos no nº 5 do artigo 10º do RPDM de Sintra.

O EIA considera que é cumprida a distância legalmente estabelecida (34,5 m) uma vez que as distâncias dos lotes 10 e 11 ao limite da Escola Básica e Jardim de Infância de Belas-Xutarias, é de 18 m e 34 m, respectivamente.

## **5.2. RECURSOS HÍDRICOS**

### **5.2.1. RECURSOS HÍDRICOS SUPERFICIAIS**

A área de implantação do projecto insere-se na bacia hidrográfica do rio Tejo, na sub-bacia da ribeira das Forçadas, afluente da ribeira do Jamor. A ribeira das Forçadas estende-se ao longo

de um percurso de 3,2km de extensão, tendo a sua bacia hidrográfica uma área total de 2,2km<sup>2</sup>.

A área de estudo não é atravessada por qualquer linha de água, estando a ribeira das Forçadas a cerca de 100m de distância do limite Norte do empreendimento.

Para o cálculo dos escoamentos médios existentes o EIA considerou o Plano de Bacia Hidrográfica (PBH) do rio Tejo, que considera a bacia hidrográfica da ribeira das Forçadas integrada no conjunto de pequenas bacias hidrográficas das ribeiras da Grande Lisboa, integrando ribeiras que drenam para o estuário do Tejo a norte deste. De acordo com o PBH do rio Tejo os escoamentos anuais correspondentes a ano médio seco e húmido na secção de referência, são de 2,9hm<sup>3</sup>, 1,2hm<sup>3</sup> e 4,5hm<sup>3</sup>, respectivamente.

Em termos de poluição difusa, há a referir que a bacia hidrográfica da ribeira das Forçadas apresenta uma ocupação essencialmente agrícola e industrial, sendo conhecidas descargas clandestinas de águas residuais industriais, domésticas e agrícolas.

Para a caracterização da qualidade, o EIA baseou-se nos dados de qualidade da estação de monitorização de Senhora da Rocha, com o código 21B/04, localizada na ribeira do Jamor a jusante da área do projecto a cerca de 5km de distância.

De acordo com os dados desta estação (Novembro de 2009) verifica-se que foram cumpridos todos os objectivos ambientais de qualidade mínima para as águas superficiais, de acordo com o estabelecido no Anexo XXI – Objectivos Ambientais de qualidade Mínima para as águas superficiais, do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de Agosto.

Na fase de construção, os principais impactes dizem respeito às acções de desmatção e movimentações de terras, que são susceptíveis de provocar alterações na drenagem natural da área, gerando um impacte negativo significativo na drenagem natural.

Também a presença de actividade dos estaleiros, bem como a circulação de veículos e máquinas contribuem para a compactação dos solos e conseqüente afectação da infiltração, contribuem para aumento da escorrência superficial e para o aumento da erosão do solo.

Apesar de se considerar que são induzidos impactes negativos, consideram-se que são pouco significativos e minimizáveis.

Ao nível da qualidade da água, nesta fase, o aumento de sedimentos nas águas de escorrência, a que se poderá juntar os óleos e combustíveis, provenientes de eventuais derrames acidentais provenientes da movimentação de máquinas, poderá agravar a qualidade da água da Ribeira das Forçadas gerando deste modo um impacte negativo significativo, mas que se considera ser minimizável.

No que respeita aos efluentes domésticos e industriais, não são expectáveis impactes negativos significativos ao nível dos recursos hídricos superficiais, uma vez que:

- Os efluentes domésticos serão encaminhados para fossas sépticas estanques sendo os efluentes recolhidos pelos serviços municipalizados da Câmara Municipal de Sintra.



- Os efluentes industriais serão encaminhados para bacias de retenção dotadas de separadores de hidrocarbonetos.

As águas pluviais das zonas de estaleiro serão encaminhadas para bacias de retenção de hidrocarbonetos e as águas pluviais das zonas de trabalho deverão ser objecto de decantação em bacias de retenção.

Do exposto, atendendo que está previsto um destino adequado para os efluentes gerados na fase e para as águas pluviais, não são expectáveis impactes negativos na qualidade da água da ribeira das Forçadas

Na fase de exploração, não são expectáveis impactes negativos significativos nas disponibilidades hídricas, uma vez que, segundo o EIA, o abastecimento de água ao conjunto habitacional de edifícios, rede de rega e rede de serviços de incêndio, será feito a partir da rede geral do SMAS de Sintra.

Contudo, não é possível assegurar o abastecimento ao loteamento, com as infra-estruturas existentes (reservatório, câmara de manobras e estação elevatória), pelo que será necessário proceder à verificação da capacidade da estação elevatória e seu eventual reforço para assegurar o acréscimo de caudal.

Ao nível da qualidade da água, os impactes encontram-se associados essencialmente, à produção de águas residuais domésticas, à produção de águas pluviais provenientes da drenagem dos edifícios, arruamentos e parques de estacionamento e à ocorrência de escorrências superficiais e sub-superficiais provenientes dos espaços verdes previstos.

Relativamente à produção de águas residuais domésticas, o projecto prevê que estas sejam ligadas ao colector municipal do SMAS de Sintra, pelo que em termos de qualidade da água não se esperam impactes negativos significativos devidos à produção deste tipo de águas residuais.

Relativamente às águas pluviais provenientes da drenagem dos edifícios, arruamentos e parques de estacionamento e à ocorrência de escorrências superficiais e sub-superficiais provenientes dos espaços verdes previstos, estas serão também ligadas ao colector municipal do SMAS de Sintra, pelo que não se esperam impactes negativos significativos.

Contudo, de acordo com o SMAS de Sintra, será necessário a realização de um estudo hidrológico para à área de implantação do loteamento, no qual se faça uma apreciação das alterações ao volume afluente ao colector de águas pluviais, decorrentes da alteração do revestimento e da drenagem pluvial natural previstos pelo projecto. Esta avaliação hidrológica deverá ser desenvolvida para os períodos de retorno de 2, 5, 10 e 100 anos.

Do exposto, considera-se que não ocorrerão impactes negativos na qualidade da água e ao nível das disponibilidades hídricas.



### 5.2.2.RECURSOS HÍDRICOS SUBTERRÂNEOS

Do ponto de vista hidrogeológico, a área em estudo está inserida em terrenos do complexo vulcânico de Lisboa, enquadrados na categoria dos sistemas aquíferos não diferenciados da orla ocidental. Este complexo litológico não é considerado na classificação dos sistemas aquíferos utilizada pelo INAG, uma vez que apresenta possibilidades aquíferas muito pequenas.

Os solos presentes na área de intervenção de loteamento são do tipo barros, sendo muito pouco permeáveis e encharcando com muita facilidade. Em consequência é favorecido o escoamento superficial em detrimento da infiltração.

O comportamento hidrogeológico caracteriza-se por níveis freáticos baixos, verificando-se que a maior parte da água sub-superficial retorna à superfície após um curto percurso. As águas do complexo vulcânico fornecem sempre caudais pequenos.

Verifica-se que esta zona encontra-se inserida numa zona de baixa vulnerabilidade à poluição. Para esta caracterização, o EIA recorreu ao método da Equipa do Projecto do Plano Nacional da Água (EPPNA).

Na área de implantação do projecto não existem captações de água subterrânea. Na envolvente ao projecto localizados a menos de 2 Km de distância, existem 25 captações privadas licenciadas de água subterrânea (maioritariamente furos) e que são utilizadas na sua maioria para rega e para uso industrial. A captação mais próxima localiza-se a 750m de distância da área do projecto.

De acordo com os dados destes furos, verifica-se que os níveis freáticos localizam-se a cerca de 45m de profundidade.

De acordo com a ARH-Tejo, IP, a área do projecto não intercepta nenhum perímetro de protecção de captações para abastecimento público.

A qualidade da água foi caracterizada utilizando dados recentes disponíveis, de uma propriedade do proponente, relativos a uma campanha de amostragem realizada no dia 17 de Maio de 2010, num poço para uso hortícola localizado em Massamá, a 750m a sudoeste da área do projecto.

Os resultados obtidos demonstram que todos os parâmetros analisados cumprem os respectivos valores legais estabelecidos para a qualidade das águas destinadas à rega, de acordo com os valores normativos estabelecidos no Anexo XVI (Qualidade das águas destinadas à rega), do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de Agosto.

Na fase de construção, ocorrerão aflúncias de águas subterrâneas nas escavações a efectuar, sobretudo se estas forem realizadas na época húmida. A necessidade de intercepção e captação permanente destas águas, sobretudo nas escavações para fundação das garagens dos edifícios representa um impacte negativo directo, certo e localizado. O impacte apresenta

reduzida magnitude e significado, atendendo aos pequenos caudais esperados, característicos do comportamento aquífero do complexo Vulcânico de Lisboa.

Podem contudo ser interceptados pequenos veios de água subterrânea com caudais igualmente reduzidos, de ocorrência aleatória. Estes veios de água ocorrem geralmente a profundidades não superiores a 6m, pelo que o facto de existirem escavações mais profundas não torna provável a sua intercepção. No caso de tal suceder, no decurso das escavações a realizar, os caudais interferidos serão desviados a montante e canalizados ou drenados para o sistema de águas pluviais.

Tratando-se de águas sub-superficiais que retornam à superfície após curto percurso, a eventual afectação referida representa um impacte negativo, provável e pouco significativo.

De referir ainda que a experiência da construção de outros empreendimentos urbanos na proximidade, em contexto hidrogeológico similar (ex. Massamá Norte), tem demonstrado que as escavações para fundação de edifícios e caves de prédios não têm tido repercussões ao nível do escoamento subterrâneo porque este é praticamente inexistente.

Do exposto, considera-se que não ocorrerão impactes negativos significativos durante a fase de construção.

Na fase de exploração, não são esperados impactes ao nível da quantidade e qualidade dos recursos hídricos subterrâneos, dado que não haverá captação de água subterrâneas, nem serão efectuadas descargas de efluentes no solo ou águas superficiais.

### **5.3. SOLO E USO DO SOLO**

Os solos da área em estudo são de reduzida fertilidade e permeabilidade e de susceptibilidade à erosão média a elevada. Grande parte desta área encontra-se coberta por vegetação herbácea e arbustiva e por resíduos de construção. As áreas da zona central e sul estão ocupadas por um estaleiro e por depósitos de construção, servindo também como parque de maquinaria afecta ao estaleiro. As áreas adjacentes à CREL, do lado poente, estão ocupadas por vegetação herbácea e arbustiva e do lado nascente, estão ocupadas por hortas urbanas.

Na fase de construção, as acções de desmatção e de decapagem conduzem à degradação dos solos em virtude da sua estrutura interna ser destruída, gerando um impacte negativo que se considera pouco negativo atendendo à reduzida fertilidade dos solos e ao facto das terras que apresentem melhor qualidade ser reutilizada nos espaços verdes que serão criados.

Quanto aos solos das áreas receptoras de terras sobrantes provenientes das escavações para as fundações dos edifícios, considera-se que poderão ser afectados pelo que os impactes gerados são negativos mas minimizáveis através de utilização de áreas cujos solos não possuam potencial produtivo.

Os solos das áreas ocupadas pelo estaleiro sofrerão impactes negativos que se consideram pouco significativos, atendendo ao facto da instalação do estaleiro ser em áreas destinadas às futuras zonas verdes e que por tal motivo serão requalificadas.



No caso de se verificar algum acidente com maquinaria e/ou veículo afecto à obra, o solo poderá ser contaminado por lubrificantes, originando impactes negativos. Contudo, considera-se que serão pouco significativos desde que haja os devidos cuidados de manutenção dos equipamentos.

Na fase de exploração, dá-se uma ocupação irreversível dos solos ocupados que serão ocupados por edifícios, vias e pavimentos, contudo considera-se que o impacte gerado é negativo e pouco significativo uma vez que, face à totalidade da área do terreno (cerca de 26,7 ha) serão ocupados apenas cerca de 8,7 ha.

Quanto aos solos das áreas destinadas aos espaços verdes, considera-se que são induzidos impactes positivos, pois a aplicação de terras vegetais e as plantações preconizadas no EIA, irão devolver ao solo condições de drenagem e infiltração de água, contribuindo para a existência de condições favoráveis à génese dos solos.

#### 5.4. ECOLOGIA

De acordo com o EIA, o levantamento da flora e habitats foi realizado através de uma prospecção a pé na área de estudo, que abrangeu quatro dias no mês de Março de 2010, tendo sido elaborado um inventário dos tipos de vegetação, habitats e espécies de plantas contempladas no Decreto-Lei n.º 149/99, de 24 de Abril – Anexo B-1, revisto a 24 de Fevereiro de 2005, pelo Decreto-Lei n.º 49/2005.

Nos levantamentos de campo foi detectado um único habitat natural, o *Carrascal*, que corresponde ao habitat "Matos termomediterrânicos pré-desérticos" (código 5330) e que ocorre numa mancha pouco significativa e rodeada por urbanizações e rodovias.

Das espécies florísticas existentes, destaca-se o *Jonospsidium acaule*, espécie prioritária incluída no Anexo B-II do diploma acima referido, que ocorre na mancha de carrascal. Embora pouco abundante, foi também detectada a presença de *Narcissus bulbocodium* (campainhas amarelas - Anexo B-V).

Das espécies identificadas, salienta-se o *Oryctolagus cuniculus* (coelho-bravo), única espécie detectada com estatuto de ameaça mais elevado (NT-quase ameaçado), conforme o Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal.

Na fase de construção, ao ser eliminados todo o coberto vegetal, são induzidos impactes negativos directos e permanentes. Contudo, não obstante a existência de *Carrascal*, considera-se que a sua fraca composição e desenvolvimento não tem expressão a nível regional que mereça medidas de conservação.

Quanto à espécie *Jonospsidium acaule*, a sua presença resume-se a alguns indivíduos, cujo núcleo de maior relevância não é afectado pelo projecto.



#### 5.4. PAISAGEM

A área em estudo localiza-se na Área Metropolitana de Lisboa, na unidade de paisagem denominada por “Linha de Sintra”. Trata-se de uma área fortemente marcada por uma amálgama disforme de edifícios (de diversas tipologias e utilizações) distribuídos no espaço sem qualquer relação com as suas aptidões, sem lógica funcional e servidos por redes de infra-estruturas desajustadas.

A área de intervenção localiza-se na encosta de cabeço pouco expressivo, constituindo um espaço expectante, atravessado por algumas linhas de muito alta, alta e média tensão. A única linha de água a assinalar corre a nascente da área principal do loteamento (zona da encosta), atravessando a zona de hortas (do lado de Monte Abraão), mas é possível distinguir várias linhas de fecho secundárias.

As cotas mais altas verificam-se próximo da Via Rápida de Massamá Norte, enquanto que as mais baixas localizam-se no vértice mais nascente da área do loteamento, junto à ligação da A16 com a CREL. As encostas encontram-se predominantemente expostas ao quadrante nascente embora seja possível encontrar encostas expostas a Sul e a Norte. As exposições a poente são praticamente insignificantes.

Durante a fase de construção, os impactes na paisagem decorrem principalmente da escavação e aterros, alterando o relevo natural, causando assim um impacte negativo, significativo de magnitude elevada, directos, certos, permanentes, localizados e irreversíveis. A construção do loteamento originará alterações ao nível na infiltração natural das águas, impermeabilizando assim cerca de 50% da área de intervenção, provocando assim um impacte negativo directo, certo, de magnitude reduzida.

A presença de estaleiros, gruas, movimentação de maquinaria, entre outras actividades constituem intrusões visuais, originando impactes indirectos, temporários, localizados, reversíveis, certos, significativos e de magnitude média.

Na fase de exploração, os novos edifícios previstos contribuem para o aumento da massa edificada, alterando significativamente a imagem da paisagem existente, apesar da criação de novas áreas verdes.

O empreendimento irá alterar a paisagem que ainda apresenta alguns aspectos de carácter rural, originando assim com a envolvente impactes negativos significativos e de magnitude elevada, que poderão vir a ser atenuados (principalmente para os residentes) à medida que a vegetação arbórea e arbustiva prevista no projecto de integração paisagística se for desenvolvendo.

A solução de integração paisagística a criação um espaço de lazer e fruição lúdica, minimizando assim o impacte decorrente da alteração da paisagem.

A alteração de um terreno expectante num espaço urbano com zonas verdes e pedonais constitui uma mais-valia, nomeadamente em termos de utilização recreativa, conferindo assim um impacte positivo significativo, ainda que de expressão local

### **5.5. Património Arquitectónico e Arqueológico**

Da análise efectuada, considera-se que a metodologia utilizada foi adequada, tendo sido a caracterização da situação de referência baseada, na pesquisa bibliográfica e documental, na inventariação de referências a património arqueológico na área em estudo e na prospecção arqueológica sistemática do terreno, em toda a área abrangida pelo projecto.

Segundo o EIA, a prospecção foi realizada em "(...) terreno baldio, ocupado sobretudo por vegetação daninha, densa em algumas zonas. Actualmente serve de área de despejo de lixos urbanos, [que] além de limitar a visibilidade da superfície do solo, deturpa o contexto original dos materiais", o que se considera que obstou à detecção de eventuais vestígios arqueológicos.

A afirmação constante do EIA "*que não há sítios com valor patrimonial na área de projecto [e por isso] não se prevêem impactes patrimoniais negativos no decurso da execução (...)*", considera-se incorrecta, uma vez que, em matéria de Arqueologia, há sempre uma possibilidade, mesmo que remota do subsolo vir a revelar surpresas.

Assim, considera-se que, durante a fase de construção, as operações que impliquem movimentações de terras sejam permanentemente acompanhadas por um Arqueólogo e que a eventual identificação de vestígios arqueológicos seja comunicada ao IGESPAR, IP, por forma a serem adoptadas medidas de minimização específicas que se venham a entender por convenientes.

### **5.6. AMBIENTE SONORO**

Da análise efectuada verifica-se que as principais fontes sonoras com influência no ambiente acústico da área de estudo são a A9/IC18/CREL e o sistema de estradas da Barota e Xutaria, embora este último com menor expressão. A CREL dista cerca de 80 metros relativamente ao limite nascente da área em estudo (90 metros do prédio mais próximo integrado na área do projecto).

Não tendo a Câmara Municipal de Sintra procedido à classificação de zonas, no âmbito do disposto no nº 2 do art. 6º do Regulamento Geral do Ruído (RGR), os valores-limite de exposição a ruído ambiente exterior aplicáveis à presente situação são os constantes do nº 3 do art. 11º do RGR, correspondentes a zonas não classificadas ( $L_{den} \leq 63$  dB(A) e  $L_n \leq 53$  dB(A) nos receptores sensíveis).

Para a caracterização do estado actual do ambiente, sua evolução na ausência do projecto (situação de referência) e para a caracterização da situação futura (fase de exploração), o EIA apresenta análises previsionais, sob a forma de mapas de ruído e de tabelas, correspondentes



a pontos discretos do interior e da envolvente da área de intervenção. Para o efeito, foram considerados 17 receptores sensíveis (P1 a P17) localizados do seguinte modo:

- numa frente virtual caracterizadora da zona de interface entre a área urbana existente e a futura área urbana – pontos P1 a P5;
- numa frente virtual caracterizadora da zona mais exposta da futura área urbana ao ruído da A9/IC18/CREL, enquanto principal fonte de ruído ambiental com incidência na área de intervenção – pontos P6 a P8;
- num conjunto de locais distribuídos pela área urbana vizinha existente, admissivelmente representativo do estado do ambiente sonoro e dos potenciais impactes – por via indirecta – ali observáveis – pontos P9 a P17

Na situação actual (ano base 2010), os resultados apresentados evidenciam níveis sonoros elevados na proximidade da CREL (ladeia longitudinalmente o limite este da área do estudo). Dos pontos seleccionados (P1 a P3 e P5 a P8) para caracterizar a aptidão acústica da área de intervenção para os usos propostos, apenas o P6 apresenta valores que ultrapassam o valor-limite legalmente imposto. O ponto P1 encontra-se na fronteira do mencionado limite.

Tendo em conta que estes dois pontos são os que estão mais próximos da CREL, conclui-se que a sua influência vai sendo diluída à medida que a propriedade se afasta da via, pelo que se considera que, para a generalidade da área da implementação do projecto, são cumpridas as disposições regulamentares do ruído.

Relativamente aos pontos P14 a P17, embora estes façam parte da área em estudo, correspondem a duas bolsas de terreno desagregadas da área de maior dimensão, que confinam directamente com a CREL, são os pontos que apresentam valores consideravelmente mais elevados.

Nos restantes pontos (P9 a P13), situados na envolvente da área de estudo, designadamente na área que confina com o limite oeste da área do projecto, verificam-se situações em que os valores-limite sonoros são igualmente ultrapassados.

De acordo com as previsões apresentadas no EIA, verifica-se que para o ano horizonte 2020 (sem implementação do projecto), a situação acima referida agravar-se-á, prevendo-se um ligeiro agravamento em todos os pontos seleccionados, sendo que esse incremento será maior na proximidade da CREL [incremento máximo de 1.2 dB(A)] devido sobretudo ao *“aumento do tráfego médio expectável nas vias rodoviárias existentes na sua vizinhança, em especial na A9/IC18/CREL, em resultado de um expectável aumento demográfico na generalidade da região”*.

Os impactes resultantes da concretização do projecto ocorrerão quer na fase de construção quer na fase de exploração, sendo que na fase de construção, a regulação das actividades de construção civil, está consignada nos artigos 14º e 15º do RGR, pelo que os impactes desta fase serão minimizados através do cumprimento do disposto nestes artigos.



Relativamente à fase de exploração, e comparando com a situação de referência sem projecto (ano horizonte 2020), verifica-se que haverá redução de ruído em alguns locais e agravamento dos níveis sonoros noutras, função da redistribuição do tráfego rodoviário pelas vias existentes e previstas.

Objectivamente, a situação de maior impacto ocorre no limite sul da área do projecto (P5) onde se prevêem incrementos de 9.5 dB(A) e 9.1 dB(A), respectivamente, para os indicadores de ruído Lden e Ln. Porém, não obstante este aumento nos níveis sonoros, os valores-limite para zonas ainda sem classificação zonal nos termos instituídos pelo RGR, não estão comprometidos. Por outro lado, atenta a Regra de Boa Prática estabelecida pela Agência Portuguesa do Ambiente (*“Nota Técnica para Avaliação do descritor Ruído em AIA”*, Junho 2010), verifica-se que os valores apurados são aceitáveis.

Relativamente à área destinada a ocupação habitacional que confina com o limite nascente da área do projecto, na proximidade do eixo da A8/IC18/CREL, os valores limite são claramente ultrapassados, situação que já ocorria no cenário actual (2010) e no cenário relativo à situação de referência sem projecto (2020). Por outro lado, mesmo perante uma futura classificação da área como Zona Mista [ $L_{den} \leq 65$  dB(A) e  $L_n \leq 55$  dB(A)], verifica-se, nestas condições, que a área não tem aptidão acústica para os usos propostos.

Para as áreas de cedência, junto à CREL, estão previstos espaços verdes de utilização colectiva, o que configura uma situação de não conformidade com o estipulado RGR, face aos níveis sonoros aí registados, contudo o EIA apresenta medidas de minimização e um plano de monitorização do ruído ambiente exterior, com os quais se concorda.

Assim, dos resultados obtidos, é possível concluir que a área de intervenção, quadrante nascente junto ao IC18/CREL, não possui aptidão acústica para os usos propostos (habitação), tendo em conta os níveis sonoros actuais e previstos com e sem projecto.

Quanto aos impactes sobre a envolvente decorrentes do acréscimo de tráfego gerado pelo empreendimento, o EIA considera que não haverá agravamentos das situações existentes.

Da análise efectuada, verifica-se a existência de impactes negativos significativos, que se considera serem minimizáveis através da implementação de barreiras acústicas, as quais, segundo o EIA, permitirão verificar o cumprimento do RGR e consequentemente a viabilização do loteamento urbano, devendo, para o efeito, serem assumidas pelo proponente.

### **5.7. QUALIDADE DO AR**

Os receptores mais próximos da área de implementação do projecto são as zonas edificadas/prédios de 7 a 10 andares existentes a norte, poente e sul, que integram o núcleo urbano de Massamá.

As principais fontes de poluição atmosférica são as vias rodoviárias existentes na proximidade, nomeadamente a A9/CREL e a A16. A distância mínima entre a A9/CREL e o limite poente da área de intervenção do projecto é cerca de 75 m e a distância do loteamento ao acesso do nó

da A9 com a A16 à A9/CREL, é de cerca de 45 m. Os restantes arruamentos existentes na envolvente são acessos locais às urbanizações existentes.

Na caracterização da qualidade do ar, o EIA teve por base a Estação da Reboleira, que se considera representativa da área de implantação do projecto. De acordo com esta estação, a qualidade do ar na área em estudo, é boa.

Na fase de construção, a emissão de partículas em suspensão é responsável pela qualidade do ar. Segundo o EIA, serão afectadas as habitações da linha da frente das zonas edificadas, existentes a norte, poente e sul, sendo os impactes induzidos negativos e significativos, mas que se considera serem minimizáveis. Quanto aos impactes expectáveis na fase de exploração, o EIA considera que, tendo em conta o tráfego induzido pela implementação do projecto e a existência de condições favoráveis à dispersão de poluentes, não são expectáveis concentrações de poluentes atmosféricos acima dos valores legais, pelo que se considera que os impactes induzidos serão negativos e pouco significativos.

### **5.8. SOCIOECONOMIA**

O contexto de inserção no concelho de Sintra é de uma densidade populacional média muito elevada, destacando-se o eixo de freguesias Algueirão-Cacém-Queluz por apresentar densidades muito mais elevadas ainda. A análise do EIA conclui no sentido de que grande parte do crescimento populacional no concelho se deve à atracção de novos residentes e não à renovação de gerações. Monte Abraão e Massamá encontram-se entre as freguesias com densidade populacional mais elevada, a nível nacional. A freguesia de Belas integra espaços não urbanos, tendo uma densidade populacional elevada, mas bastante inferior à das freguesias vizinhas. Verifica-se uma concentração urbana no eixo Algueirão/Queluz, onde três dos sete lugares do concelho com mais de 10.000 habitantes e que abrangem 67,3% da população se referem a Agualva-Cacém, Algueirão–Mem Martins e Queluz (incluindo Monte Abraão e Massamá), com mais de 60.000 habitantes cada e perfazendo quase 207.000 habitantes (57% da população do concelho).

O loteamento situa-se no limite sul da freguesia de Belas, ocupando um espaço adjacente a urbanizações existentes e colmatando um espaço sem edificação, em continuidade com a malha urbana de Massamá Norte/ Massamá, a Sul e Poente, de Monte Abraão, a Nascente, e do Bairro da Xutaria, a Norte.

A área de implementação do projecto é um espaço expectante para urbanização, cobertos por vegetação herbácea ou arbustiva e resíduos de construção. Na zona central e na zona sul, alguns espaços são utilizados como estaleiro, como depósito de materiais de construção e estacionamento de maquinaria. A área de intervenção é atravessada, na zona central, por duas linhas de muito alta tensão e, no limite norte, por linhas de alta tensão. É ainda atravessada por vias rodoviárias – Estrada da Barota e alguns caminhos secundários.

Os espaços situados junto à CREL apresentam ocupação e utilização diferenciadas, consoante o lado da via em que se situam. Do lado poente, predomina a vegetação herbácea e arbustiva,



abrangendo toda a faixa adjacente à CREL e respectivos taludes. Do lado nascente, existe uma ampla mancha de hortas que se estende entre a CREL e as traseiras de edifícios de habitação, situados no limite poente de Monte Abraão. Segundo o EIA, este espaço possui uma importante função social e socioeconómica que importa preservar.

A área a lotear estende-se até à CREL, articulando-se, em termos funcionais, preferencialmente com os espaços urbanizados de Massamá e Massamá Norte. Na área sudeste está prevista a construção da urbanização de Massamá Nascente “B”, cuja configuração urbanística e infra-estruturas serão compatibilizadas com as do presente loteamento.

Na envolvente, destaca-se a existência de equipamentos: dois junto do limite do Loteamento – a Escola Básica do 1º Ciclo e Jardim de Infância de Belas-Xutaria, e a Escola Básica do 1º Ciclo nº 6, de Belas – e, cerca de 200m a SW, a Escola Secundária Stuart Carvalhais, na freguesia de Massamá (Av. José Régio).

O IC19 e o IC18 (CREL) e a A16, com início na CREL junto à Estação de Serviço localizada a nordeste do loteamento, são os principais eixos viários que servem a área nas acessibilidades locais, intermunicipais e sub-regionais.

O EIA situa as acessibilidades da área num contexto de expansão da ocupação urbana que dificultou a acessibilidade e mobilidade local, sobretudo porque as vias rodoviárias nacionais e municipais se transformaram, em grande parte da sua extensão, em vias urbanas, resultando na ausência de uma rede de distribuição de hierarquia, intermédia entre o IC19, IC18 e A16 e a rede local. Segundo o EIA, assiste-se agora a um início de resposta a esta ausência na envolvente da área de estudo, designadamente com a circular nascente de Aqualva-Cacém e a via rápida do Alto de Colaride.

No que respeita a outro tipo de ligações, a linha ferroviária constitui um eixo estruturante do povoamento e dos fluxos pendulares, sendo a área de estudo servida pelas estações de Monte Abraão e Massamá.

Na fase de construção, o projecto irá contribuir para a criação de postos de trabalho, o que se considera um impacte positivo. Contudo, embora temporariamente, considera-se que serão induzidos os seguintes impactes negativos:

- afectação da paisagem e sua desorganização, devido à alteração da morfologia do terreno e à presença de estruturas de apoio à obra, que concretizam um efeito de desvalorização territorial;
- incómodo para a população, no que respeita aos efeitos da movimentação e circulação de máquinas, à emissão de poeiras e ao aumento dos níveis de ruído, que se farão sentir também na rede viária próxima, traduzindo a perturbação e a diminuição das condições do nível de serviço (segurança, degradação do piso, presença de poeiras e outros resíduos, aumento do risco de acidentes e de fluidez

do tráfego), assim como da qualidade de vida; este efeito é ainda majorado pelo facto de se tratar de uma área com densa ocupação habitacional e uma escola de ensino básico e jardim-de-infância;

- afectação das acessibilidades e circulações locais, destacando-se a circulação de veículos pesados com origem e destino à obra, que terá efeitos nas vias de acesso, nomeadamente na Rua D. Ana Maria de Áustria, contribuindo para reduzir a fluidez do tráfego, aumentar a degradação do piso e o risco de acidente;
- perda das hortas urbanas que, por possuírem elevado peso socioeconómico, o EIA propõe uma área verde de enquadramento, onde, em articulação com a Câmara Municipal de Sintra e as Juntas de Freguesia de Belas e Monte Abraão, se analise a possibilidade de manter a afectação deste espaço a hortas urbanas.

Na fase de exploração, considera-se que o projecto irá induzir impactes positivos através da criação de áreas verdes de uso público e criação de áreas de equipamentos colectivos e ainda por permitir a instalação de actividades económicas que contribuirão para o desenvolvimento da economia local.

Contudo, considera-se que serão induzidos impactes negativos devido ao aumento dos níveis de tráfego e à criação de situações de congestionamento, nomeadamente, no que se refere ao cruzamento entre a Rua D. Maria I e a Rua D. Maria Ana de Áustria, ponto de acesso do loteamento em estudo e do futuro loteamento de Massamá Nascente "B". De salientar que o EIA propõe soluções alternativas, nomeadamente semaforização ou criação de anel de circulação com sentidos únicos.

## 6. RESÍDUOS

A área de intervenção encontra-se bastante alterada, estando uma parte significativa muito degradada, devido à existência abundante de resíduos. No levantamento efectuado foram identificadas quatro manchas principais de resíduos constituídas, genericamente, por RCD e resíduos de tipologia urbana, resíduos de lavagem de betoneiras. Em nenhuma dessas manchas foram identificados vestígios de contaminação ou presença de substâncias perigosas.

Para além destes resíduos existem no local construções e estruturas que serão demolidas, sendo posteriormente, segundo o EIA, caracterizado e quantificado os resíduos resultantes dessa demolição.

O EIA, para as diversas fases do empreendimento, indica os Códigos da LER dos resíduos produzidos bem como o respectivo destino final.

É intenção do proponente efectuar o depósito de terras e inertes em áreas degradadas ou antigas pedreiras. Para esta tipologia de resíduos a empresa deverá ter em atenção as disposições do *Decreto-Lei n.º 270/2001, de 6 de Outubro alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 340/2007, de 12 de Outubro* e do *Decreto-Lei n.º 73/2011 que altera o Decreto-Lei n.º 46/2008*.



Para os restantes resíduos é intenção da empresa (em função do fluxo de resíduos em causa) recorrer a operadores autorizados.

Na fase de construção serão removidos os resíduos existentes, o que contribui para minimizar o passivo ambiental existente. Assim e uma vez que a zona onde se localiza o projecto se encontra bem dotada de operadores de gestão de resíduos licenciados, considera-se que os impactes nesta fase não sejam significativos.

Na fase de exploração, o EIA prevê que a produção de resíduos seja menor sendo a sua recolha assegurada pela empresa municipal HPEM Sintra. O EIA prevê a colocação de vários conjuntos de contentores - 1 geral e 3 diferenciados (embalagens, papel e vidro). Considera-se que deverá ser ponderada a colocação de contentores para outros fluxos, como pilhas, REEE e óleos alimentares usados.

Do exposto, considera-se que um projecto desta natureza é sempre indutor de impactes em termos de resíduos. No entanto, a construção do empreendimento ao promover a remoção dos resíduos existentes na área de intervenção contribui para minimizar o passivo ambiental existente.

## 6. PARECERES EXTERNOS

Foram solicitados pareceres externos às seguintes entidades: Câmara Municipal de Sintra; Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, IP (INIR); Brisa – Auto Estradas de Portugal, SA; Força Aérea Portuguesa (FAP); ANA – Aeroportos de Portugal, SA; EDP Distribuição - Energia, SA e REN - Rede Eléctrica Nacional. Destas entidades, à data, não se pronunciaram a CMS, a Brisa, e a REN.

O INIR emite parecer favorável a o projecto, mas considera que, apesar de o EIA referir que as edificações previstas respeitam as zonas de servidão *não-aedificandi*, que estas zonas deverão inequivocamente ser respeitadas, tendo em conta se encontrar prevista a construção de uma barreira acústica em duas das quatro manchas isoladas que confinam com a A9, sendo que para as duas manchas se destinam a espaços verdes.

Esclarece ainda que a edificação das barreiras acústicas deverão ocorrer no exterior da área de concessão da Brisa e que se tal vier a suceder na zona *não-aedificandi* deverá ser solicitado parecer ao INIR.

Quanto ao ruído, refere que a implementação das três barreiras acústicas que o EIA prevê que venham a minimizar os níveis de ruído nos edifícios a construir mais próximos da A9, não garantem o cumprimento do RGR para todos os pisos. Neste sentido, sugere que o projecto dos edifícios contemple o reforço de isolamento acústico de fachadas ou, em alternativa, seja alterado o uso habitacional dos edifícios mais expostos ao ruído proveniente da CREL, para edifícios de serviços.

Considera que na eventualidade de no futuro existirem reclamações decorrentes do ruído gerado na A9, as mesmas deverão ser resolvidas exclusivamente pelo proponente, sem envolvimento da concessionária.

Por último, considera que o plano de monitorização proposto no EIA se encontra incompleto, uma vez que não são apresentadas as medidas de gestão ambiental a adoptar na sequência dos resultados obtidos bem como não são indicados os critérios para decisão sobre a revisão do programa de monitorização.

A **FAP** informa não haver impedimento à concretização do projecto.

A **ANA** informa não ter nada a opor à concretização do projecto e refere que o EIA considera as condicionantes estabelecidas pela servidão.

A **EDP** refere a necessidade de disponibilização, por parte do proponente, de espaços por forma a que a alimentação da cargas previsíveis fique garantida. Estes espaços, em local a acordar com esta entidade, deverão constar no Plano de Urbanização.

Considera ainda ser necessário, para além do envio do Projecto de Infra-estruturas, que seja respeitado o atravessamento existente no terreno pela Linha de Baixa Tensão, através da criação de um corredor que cumpra as distâncias de segurança às construções a edificar. Informa que não devem ser autorizadas construções que colidam com a posição actual dos apoios existentes, e que dever ser assegurada a criação de acessos à zona de localização que permitam a realização dos respectivos trabalhos de conservação.

Alerta ainda, que eventuais modificações de linhas eléctricas de 60kV, só serão possíveis desde que tecnicamente viáveis, sendo os custos da obra da responsabilidade do proponente.

Refere que nas zonas de Equipamentos 1 e 2, quaisquer futuras implantações na proximidade ou sob a linha de 60kV, deverão cumprir as distâncias de segurança legais.

Por último, chama a atenção que a necessidade de fornecimento da energia eléctrica aos consumos induzidos pelo projecto, obriga ao reforço da rede de distribuição. Este reforço, passa pela construção de uma nova sub-estação AT/MT a localizar na área abrangida pelo projecto, ou, nas suas imediações. O espaço para a respectiva instalação deverá ser disponibilizado em local a acordar e considerado no Plano de Urbanização.

## 7. CONSULTA PÚBLICA

No âmbito da Consulta Pública, foram recebidos dois pareceres provenientes da Associação da Defesa do Património de Sintra (ADPS) e da Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC).

A **ADPS** considera que o presente loteamento deveria ser analisado juntamente com o futuro loteamento de Massamá Nascente B e chama a atenção para a existência, na proximidade de habitações existentes e projectadas, de linhas de alta e muito alta tensão.

Salienta que a existência de “vazios” de dimensões apreciáveis não permite uma leitura e visualização da totalidade de impactes expectáveis.



Por último refere que o projecto deveria aguardar a revisão do PDM em curso, porquanto a massificação da construção não oferece qualidade de vida às populações, para além da população não se encontrar em crescimento e ainda, por existirem nas imediações inúmeros andares à venda.

Por último sugere que a Câmara Municipal promova a realização de Jornadas que permitam encontrar soluções para impedir a degradação do parque habitacional e dos equipamentos existentes.

A **ANPC** considera que o não foi efectuado um estudo de riscos naturais e tecnológicos existentes no local, nem como o projecto a construir poderá ser afectado por potenciais riscos ou como a sua implementação os influenciará.

Refere a existência do risco de inundação da Estrada da Barota e de inundação da área de intervenção, devido à acumulação de água resultado da permeabilidade dos solos.

Alerta que nada é mencionado em relação à rede exterior de hidrantes, nem às condições dos meios de socorros, no âmbito da segurança contra incêndios em edifícios, pelo que considera que deverá ser dado cumprimento ao Regime Jurídico da Segurança Contra Incêndios em Edifícios.

Sugere que sejam efectuados estudos de natureza geológica/geotécnica e hidrológica, que permitam definir o tipo de técnicas ou tipologias adequadas às características do terreno ou a definição de medidas de minimização.

## **8. CONCLUSÃO**

Com o presente projecto, o proponente pretende proceder ao loteamento de um terreno localizado na freguesia de Belas, no concelho de Sintra. Os lotes destinam-se à construção de uma área urbana destinada a habitação e, complementarmente, comércio e serviços, que incluirá a criação de espaços de lazer e fruição urbana. O projecto inclui ainda várias áreas a ceder à Câmara Municipal de Sintra e que se destinam a equipamentos ou outros usos a definir posteriormente.

O terreno a lotear possui uma área de cerca de 26,70 ha e confronta a norte e a poente, com áreas urbanizadas e a nordeste e a este, com áreas não edificadas que estabelecem a transição com o novo nó de ligação entre a CREL e a A16. A sul o terreno é contíguo a terrenos (designados por Massamá Nascente B) que, no futuro e segundo o EIA, irão ser loteados.

Na área de cerca 19,5 ha serão constituídos quarenta e dois lotes, dos quais 27 lotes são residenciais (lotes 8 a 27), 7 são lotes de uso misto (lote 7 e 28 a 33), 6 lotes são destinados exclusivamente para armazéns/comércio/serviços (lotes 1 a 6). Serão ainda constituídos 2 lotes (41 e 42 – ambos sem construção programada), que se destinam a complemento dos logradouros dos lotes adjacentes

A área de cedência destinada a equipamentos de utilização colectiva, a arruamentos, a parqueamentos, percursos pedonais, à implantação de dois postos de transformação e a espaços verdes, totaliza cerca de 15,2 ha.

Nos espaços verdes, o EIA prevê plantações arbóreo-arbustivas, relvado e zonas de prado de sequeiro com sistema de rega automática. Em caso de falha do sistema automático estão previstos pontos para engate manual de mangueiras.

Quanto ao sistema viário o EIA prevê a ligação à rede viária existente na envolvente

Em termos de infra-estruturas, o loteamento será dotado de uma rede de telecomunicações e será servido pelas redes públicas de água, electricidade e gás natural. Encontra-se também prevista uma ligação à rede pública de recolha de águas residuais.

O prazo previsto para a execução das obras de infra-estruturas é de 2 anos, sendo a construção dos edifícios faseada, uma vez que, segundo o EIA, parte ou a totalidade dos lotes será vendida para edificação. O prazo previsto para a edificação é de 5 anos.

Tendo por base a apreciação efectuada, constata-se a existência de impactes positivos não só pela criação de postos de trabalho durante a construção do empreendimento, como também, já na fase de exploração, o projecto irá possibilitar a criação de áreas verdes de uso público e de áreas de equipamentos colectivos bem como permitir a instalação de actividades económicas que contribuirão para o desenvolvimento da economia local.

Quanto aos factores ambientais, Recursos Hídricos, Solo e Uso do Solo, Ecologia, Paisagem, Ambiente Sonoro, Património Arquitectónico e Arqueológico, Socioeconomia e Resíduos, verifica-se que os impactes negativos identificados se revelam pouco significativos e minimizáveis. Saliencia-se contudo, que a nível do Ambiente Sonoro, nas áreas localizadas na proximidade da CREL (áreas situadas a nascente), foram registados valores que ultrapassam os legalmente estabelecidos e que se prevê que tal incumprimento se venha a manter ao longo do tempo.

Relativamente ao factor ambiental Ordenamento do Território, e no que diz respeito ao PROT-OVT, verifica-se que são cumpridas as disposições constantes neste IGT.

Quanto ao PDM de Sintra, verifica-se que o uso previsto para as categorias de espaços afectadas se encontra em conformidade com o PDM de Sintra. Contudo, verifica-se que o haver incumprimento das disposições constantes neste IGT, devido aos seguintes factos:

- o índice bruto de construção em espaço urbanizável para uso habitacional, ser superior ao estipulado na alínea b) do artigo 26º;
- o número de lugares de estacionamento privado ser superior ao estipulado no artigo 41;
- a construção (alguns troços de vias e rotundas) em espaços de enquadramento e protecção que não se encontra listada no n.º 3 do artigo 33;



Ainda relativamente à conformidade do projecto com este IGT verifica-se que, para além de ocorrerem dentro da área de intervenção, interferências em área fora de perímetro urbano (áreas em “Espaço Canal” e áreas em “Espaços de Protecção e Enquadramento”), que o loteamento depende de eixos viários e rotundas de distribuição previstas que ocorrem em áreas a destinar a outras operações urbanísticas, pelo que se considera que o presente projecto não é auto-suficiente em termos de circulação viária.

Sublinha-se, também, a questão da contiguidade das parcelas a lotear, que se considera só por si inviabilizar o projecto, dado que se considera que a continuidade territorial dos lotes é um requisito essencial para definir uma operação de loteamento, e que a coesão resultante da mesma constitui um dos elementos que a definem.

Por último, no que diz respeito aos lotes 41 e 42 (localizados no tardo de dois lotes da urbanização vizinha Massamá Norte), que poderão vir a ser utilizados como logradouros considera-se que os mesmos não dispõem da correspondente autonomia de acesso.

Do exposto, considera-se que o projecto não reúne condições de ser viabilizado, pelo que se emite parecer desfavorável.



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO MAR E DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

## A COMISSÃO DE AVALIAÇÃO


**Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional  
de Lisboa e Vale do Tejo**

  
(Eng.<sup>a</sup> Conceição Pais Ramos)


Helena Silva  
(Dr.<sup>a</sup> Helena Silva)

  
(Arqt.<sup>o</sup> David Gonçalves)

**Administração da Região Hidrográfica do Tejo, I. P.**

  
(Eng.<sup>a</sup> Maria Helena Alves)

**Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, I.P.**

  
pel (Dr. José Correia)



## **ANEXO I**

### **Pareceres Externos**

Número: E18177-201109-00.03-01269-UVT Data: 16-09-2011 Tipo: FAX Data de registo: 16-09-2011



Rua dos Lusíadas, n.º 9, 4º Fm. - 1300-364 LISBOA - PORTUGAL  
Tel. (351) 213 643 116 - Fax (351) 213 643 119 - Contribuinte n.º 508 269 776

## Fax

Para Exma. Senhora  
Enga. Paulina Martins  
Directora de Ambiente da  
CCDR LVT

De Direcção de Planeamento

Fax	21 01 01 302	Fax	210 051 174
Tel.		Tel.	211 148 641
CC		Pág.	2 (incluindo esta)
N.º Ref.º	5/2011/5281	Data	14-09-2011

**Assunto** Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental em fase de Projecto de Execução  
Conjunto Residencial "Massamá Nascente - A"

O «Conjunto Residencial Massamá Nascente - A», cujo estudo de impacte ambiental (EIA) foi recebido ao abrigo do V. ofício 508359-201107-00.05-01054 DAS/DAMA Proc. 17.01.01.04.000007.2011, localiza-se na proximidade da A9 - Circular Regional Exterior de Lisboa (CREL). Esta auto-estrada integra a Concessão Brisa, encontrando-se as respectivas zonas de servidão *non aedificandi* fixadas na alínea b) do ponto 1 da do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 294/97, de 24 de Outubro.

No presente parecer são abordados dois temas: a) zonas de servidão *non aedificandi* e b) ruído.

### a) Zonas de servidão *non aedificandi*

Não obstante ser referido no EIA que as edificações previstas respeitam as zonas de servidão *non aedificandi*, estipuladas no Decreto-Lei n.º 294/97, de 24 de Outubro, este Instituto reafirma que aquelas zonas devem ser inequivocamente respeitadas.

Esta ressalva deriva do facto de estar prevista uma barreira acústica em duas das quatro manchas isoladas que confinam com a A9 e que pertencem ao Conjunto Residencial Massamá Nascente - A. De acordo com o Desenho 4 – Planta Síntese, aquelas duas manchas são destinadas a espaços verdes.

No que se refere às barreiras acústicas, esclarece-se que as suas edificações deverão ocorrer no exterior da área de concessão da Brisa. Se tal vier a suceder na zona de servidão *non aedificandi* deverá ser solicitado parecer ao INIR.





## b) Ruído

Quanto às edificações previstas, verifica-se que os edifícios mais próximos<sup>1</sup> da A9 ficarão expostos a níveis de ruído ambiente superiores aos valores máximos admissíveis. A fim de minimizar este impacte, no EIA é preconizada a implementação de três barreiras acústicas:

Pela análise do estudo de impacte ambiental, constata-se que as referidas barreiras não garantem o cumprimento do Regulamento Geral de Ruído para todos os pisos. Neste contexto, no EIA é recomendado que o projecto dos edifícios contemple o reforço de isolamento acústico de fachadas ou, em alternativa, a alteração do uso habitacional dos edifícios mais expostos ao ruído proveniente da CREL, para edifícios de serviços.


Julgá-se que as propostas do EIA deverão ser devidamente ponderadas pela Comissão de Avaliação já que na eventualidade de futuramente existirem reclamações, decorrentes do ruído gerado na A9, as mesmas terão de ser resolvidas exclusivamente pelo promotor do projecto sem envolvimento da concessionária.

Apesar de, obviamente, o promotor do projecto do conjunto residencial ser responsável pelo dimensionamento/manutenção/conservação das barreiras acústicas considera-se pertinente comentar o programa de monitorização, tendo em conta que nos parece estar incompleto. Com efeito, encontra-se em falta o tipo de medidas de gestão ambiental a adoptar na sequência dos resultados do programa de monitorização e os critérios para a decisão sobre a revisão do programa de monitorização (Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril).

Este Instituto emite parecer favorável à pretensão condicionado ao que se encontra atrás a negrito:

Com os melhores cumprimentos,

O Director de Planeamento

  
Carlos Leitão

<sup>1</sup> Havendo dúvidas sobre a ocupação que irá ocorrer em duas das quatro manchas isoladas, na medida em que apesar de não estar desenhada qualquer edificação à Figura 7.8.2 do Relatório apresenta uma barreira que por sua vez não consta no ponto 7.8.2.2 - Minimização das emissões do ruído proveniente da envolvente externa sobre a área do Projecto.



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL  
FORÇA AÉREA  
*Gabinete do Chefe de Estado-Maior*

Em resposta 2011-08-11\*009818  
refira:

P.º: 185/11

Para: Exma. Senhora  
Directora de Serviços  
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo  
Rua Braamcamp, n.º 7  
1250-048 LISBOA

Assunto: PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL –  
CONJUNTO RESIDENCIAL “MASSAMÁ NASCENTE – A”  
(DI 54/11 IDP 100625)


Ref.ª: V/Ofício nº S08314-201107-00.05-00976 DSA/DAMA,  
Pº17.01.01.04.000007.2011 recebido a 27JUL11

Relativamente ao assunto em epígrafe, tendo por base o Decreto n.º31/2007 de 11 de Dezembro e face aos elementos que nos foram submetidos a apreciação a coberto do ofício em referência, em que a empresa Pimenta & Rendeiro – Urbanizações & Construções, S.A. solicita parecer para construção de conjunto residencial “Massamá Nascente – A”, sito em Massamá, freguesia de Belas, no concelho de Sintra, encarrega-me S. Ex.ª o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, em Exercício de Funções, de informar V. Ex.ª que, nos termos da Servidão, não há impedimento, apesar dos inconvenientes para a qualidade de vida dos seus utilizadores, decorrentes da sua implantação na proximidade de uma Base Aérea.

Remete-se, em anexo, um dos exemplares do processo que nos foi submetido a apreciação.

Com os melhores cumprimentos

O CHEFE DO GABINETE, em Exercício

  
Carlos Alberto Diogo da Costa Paizinho  
CORTOMET

Em Anexo:

- Documento mencionado.



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL  
 FORÇA AEREA  
 COMANDO DA LOGISTICA  
 DIRECÇÃO DE INFRA-ESTRUTURAL

Ser. de ABA Assento 11º ..... final  
 Não há inconveniente para a  
 Força Aérea, .....

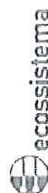
Em 09/08/11  
 P.D.  
 O CHEFE DA REGIÃO DE PLANEJAMENTO

Conjunto Residencial Massamá Nascente A

----- Limite da área total do terreno  
 ----- Limite da área de intervenção (loteamento)



PIMENTA & RIBEIRO  
 ARQUITECTURA, ENGENHARIA E URBANISMO



Designação do projecto:

**Conjunto Residencial Massamá Nascente A**

Fim do projecto:

Estudo de Impacte Ambiental

Designação do decerto:

Esboço Corográfico



Escala: 1/75.000

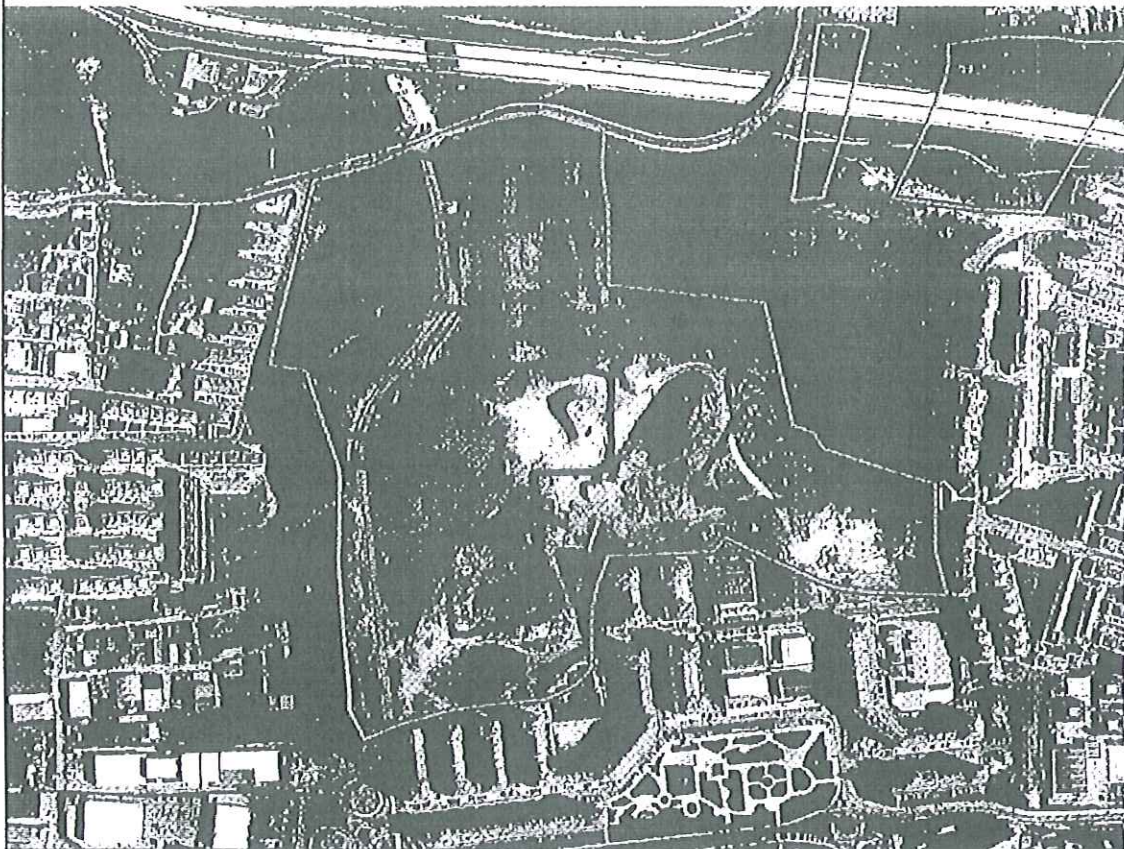
N.º do sítio:

01 / 01

Setembro de 2010

2





MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL  
 FORÇA ARMADA  
 COMANDO LOGÍSTICA  
 DIREÇÃO DE FRA-ESTRUTURAS

Comando da BAT Assunto N.º \_\_\_\_\_ Em \_\_\_\_\_  
 Não há inconveniente para a  
 Parcela(s) \_\_\_\_\_

Em 09.08.11  
 O CHEFE DA FRA-ESTRUTURAS

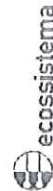


Conjunto Residencial Massamá Nascente A  
 Limite da área total do terreno  
 Limite da área de intervenção (loteamento)

Fone: Câmara Municipal de Oeiras



panagra e remorso  
 CONSULTORIA DE ARQUITECTURA, URBANISMO E GESTÃO



Conjunto Residencial Massamá Nascente A

Designação do projecto:

Fase do projecto:

Estudo de Impacte Ambiental

Designação do elemento:

Ortofotomapa



Escala: 1/5.000

Data:

N.º do ficheiro:

01 / 01

Setembro de 2010

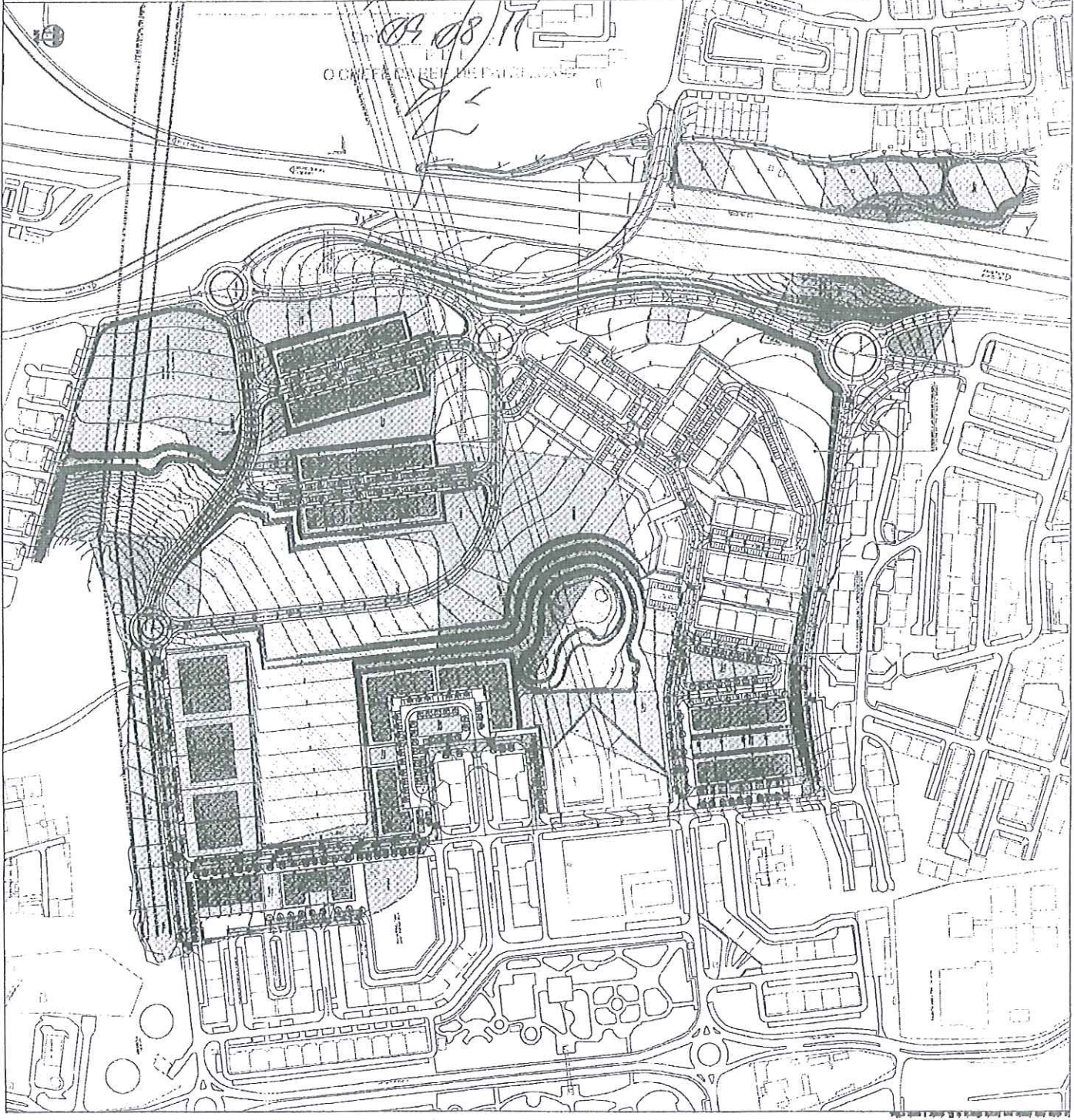
3



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL	
FUERZA AEREA	
COMANDO EN JEFE LOGISTICA	
DIRECCION DE INFRAESTRUCTURAS	
Sector: <i>BAI</i> Avionamiento N° _____	
No. de inconveniente para el	
Fuerza Aerea _____	

1. NOMBRE DEL PROYECTO	2. OBJETIVO	3. JUSTIFICACION
4. DESCRIPCION DEL PROYECTO	5. BENEFICIARIOS	6. IMPACTO SOCIAL
7. IMPACTO AMBIENTAL	8. IMPACTO ECONOMICO	9. IMPACTO CULTURAL
10. IMPACTO HISTORICO	11. IMPACTO PATRIMONIO	12. IMPACTO Paisaje
13. IMPACTO Paisaje Urbano	14. IMPACTO Paisaje Rural	15. IMPACTO Paisaje Marino
16. IMPACTO Paisaje Cultural	17. IMPACTO Paisaje Paisaje	18. IMPACTO Paisaje Paisaje
19. IMPACTO Paisaje Paisaje	20. IMPACTO Paisaje Paisaje	21. IMPACTO Paisaje Paisaje
22. IMPACTO Paisaje Paisaje	23. IMPACTO Paisaje Paisaje	24. IMPACTO Paisaje Paisaje
25. IMPACTO Paisaje Paisaje	26. IMPACTO Paisaje Paisaje	27. IMPACTO Paisaje Paisaje
28. IMPACTO Paisaje Paisaje	29. IMPACTO Paisaje Paisaje	30. IMPACTO Paisaje Paisaje
31. IMPACTO Paisaje Paisaje	32. IMPACTO Paisaje Paisaje	33. IMPACTO Paisaje Paisaje
34. IMPACTO Paisaje Paisaje	35. IMPACTO Paisaje Paisaje	36. IMPACTO Paisaje Paisaje
37. IMPACTO Paisaje Paisaje	38. IMPACTO Paisaje Paisaje	39. IMPACTO Paisaje Paisaje
40. IMPACTO Paisaje Paisaje	41. IMPACTO Paisaje Paisaje	42. IMPACTO Paisaje Paisaje
43. IMPACTO Paisaje Paisaje	44. IMPACTO Paisaje Paisaje	45. IMPACTO Paisaje Paisaje
46. IMPACTO Paisaje Paisaje	47. IMPACTO Paisaje Paisaje	48. IMPACTO Paisaje Paisaje
49. IMPACTO Paisaje Paisaje	50. IMPACTO Paisaje Paisaje	51. IMPACTO Paisaje Paisaje
52. IMPACTO Paisaje Paisaje	53. IMPACTO Paisaje Paisaje	54. IMPACTO Paisaje Paisaje
55. IMPACTO Paisaje Paisaje	56. IMPACTO Paisaje Paisaje	57. IMPACTO Paisaje Paisaje
58. IMPACTO Paisaje Paisaje	59. IMPACTO Paisaje Paisaje	60. IMPACTO Paisaje Paisaje
61. IMPACTO Paisaje Paisaje	62. IMPACTO Paisaje Paisaje	63. IMPACTO Paisaje Paisaje
64. IMPACTO Paisaje Paisaje	65. IMPACTO Paisaje Paisaje	66. IMPACTO Paisaje Paisaje
67. IMPACTO Paisaje Paisaje	68. IMPACTO Paisaje Paisaje	69. IMPACTO Paisaje Paisaje
70. IMPACTO Paisaje Paisaje	71. IMPACTO Paisaje Paisaje	72. IMPACTO Paisaje Paisaje
73. IMPACTO Paisaje Paisaje	74. IMPACTO Paisaje Paisaje	75. IMPACTO Paisaje Paisaje
76. IMPACTO Paisaje Paisaje	77. IMPACTO Paisaje Paisaje	78. IMPACTO Paisaje Paisaje
79. IMPACTO Paisaje Paisaje	80. IMPACTO Paisaje Paisaje	81. IMPACTO Paisaje Paisaje
82. IMPACTO Paisaje Paisaje	83. IMPACTO Paisaje Paisaje	84. IMPACTO Paisaje Paisaje
85. IMPACTO Paisaje Paisaje	86. IMPACTO Paisaje Paisaje	87. IMPACTO Paisaje Paisaje
88. IMPACTO Paisaje Paisaje	89. IMPACTO Paisaje Paisaje	90. IMPACTO Paisaje Paisaje
91. IMPACTO Paisaje Paisaje	92. IMPACTO Paisaje Paisaje	93. IMPACTO Paisaje Paisaje
94. IMPACTO Paisaje Paisaje	95. IMPACTO Paisaje Paisaje	96. IMPACTO Paisaje Paisaje
97. IMPACTO Paisaje Paisaje	98. IMPACTO Paisaje Paisaje	99. IMPACTO Paisaje Paisaje
100. IMPACTO Paisaje Paisaje	101. IMPACTO Paisaje Paisaje	102. IMPACTO Paisaje Paisaje
103. IMPACTO Paisaje Paisaje	104. IMPACTO Paisaje Paisaje	105. IMPACTO Paisaje Paisaje
106. IMPACTO Paisaje Paisaje	107. IMPACTO Paisaje Paisaje	108. IMPACTO Paisaje Paisaje
109. IMPACTO Paisaje Paisaje	110. IMPACTO Paisaje Paisaje	111. IMPACTO Paisaje Paisaje
112. IMPACTO Paisaje Paisaje	113. IMPACTO Paisaje Paisaje	114. IMPACTO Paisaje Paisaje
115. IMPACTO Paisaje Paisaje	116. IMPACTO Paisaje Paisaje	117. IMPACTO Paisaje Paisaje
118. IMPACTO Paisaje Paisaje	119. IMPACTO Paisaje Paisaje	120. IMPACTO Paisaje Paisaje
121. IMPACTO Paisaje Paisaje	122. IMPACTO Paisaje Paisaje	123. IMPACTO Paisaje Paisaje
124. IMPACTO Paisaje Paisaje	125. IMPACTO Paisaje Paisaje	126. IMPACTO Paisaje Paisaje
127. IMPACTO Paisaje Paisaje	128. IMPACTO Paisaje Paisaje	129. IMPACTO Paisaje Paisaje
130. IMPACTO Paisaje Paisaje	131. IMPACTO Paisaje Paisaje	132. IMPACTO Paisaje Paisaje
133. IMPACTO Paisaje Paisaje	134. IMPACTO Paisaje Paisaje	135. IMPACTO Paisaje Paisaje
136. IMPACTO Paisaje Paisaje	137. IMPACTO Paisaje Paisaje	138. IMPACTO Paisaje Paisaje
139. IMPACTO Paisaje Paisaje	140. IMPACTO Paisaje Paisaje	141. IMPACTO Paisaje Paisaje
142. IMPACTO Paisaje Paisaje	143. IMPACTO Paisaje Paisaje	144. IMPACTO Paisaje Paisaje
145. IMPACTO Paisaje Paisaje	146. IMPACTO Paisaje Paisaje	147. IMPACTO Paisaje Paisaje
148. IMPACTO Paisaje Paisaje	149. IMPACTO Paisaje Paisaje	150. IMPACTO Paisaje Paisaje
151. IMPACTO Paisaje Paisaje	152. IMPACTO Paisaje Paisaje	153. IMPACTO Paisaje Paisaje
154. IMPACTO Paisaje Paisaje	155. IMPACTO Paisaje Paisaje	156. IMPACTO Paisaje Paisaje
157. IMPACTO Paisaje Paisaje	158. IMPACTO Paisaje Paisaje	159. IMPACTO Paisaje Paisaje
160. IMPACTO Paisaje Paisaje	161. IMPACTO Paisaje Paisaje	162. IMPACTO Paisaje Paisaje
163. IMPACTO Paisaje Paisaje	164. IMPACTO Paisaje Paisaje	165. IMPACTO Paisaje Paisaje
166. IMPACTO Paisaje Paisaje	167. IMPACTO Paisaje Paisaje	168. IMPACTO Paisaje Paisaje
169. IMPACTO Paisaje Paisaje	170. IMPACTO Paisaje Paisaje	171. IMPACTO Paisaje Paisaje
172. IMPACTO Paisaje Paisaje	173. IMPACTO Paisaje Paisaje	174. IMPACTO Paisaje Paisaje
175. IMPACTO Paisaje Paisaje	176. IMPACTO Paisaje Paisaje	177. IMPACTO Paisaje Paisaje
178. IMPACTO Paisaje Paisaje	179. IMPACTO Paisaje Paisaje	180. IMPACTO Paisaje Paisaje
181. IMPACTO Paisaje Paisaje	182. IMPACTO Paisaje Paisaje	183. IMPACTO Paisaje Paisaje
184. IMPACTO Paisaje Paisaje	185. IMPACTO Paisaje Paisaje	186. IMPACTO Paisaje Paisaje
187. IMPACTO Paisaje Paisaje	188. IMPACTO Paisaje Paisaje	189. IMPACTO Paisaje Paisaje
190. IMPACTO Paisaje Paisaje	191. IMPACTO Paisaje Paisaje	192. IMPACTO Paisaje Paisaje
193. IMPACTO Paisaje Paisaje	194. IMPACTO Paisaje Paisaje	195. IMPACTO Paisaje Paisaje
196. IMPACTO Paisaje Paisaje	197. IMPACTO Paisaje Paisaje	198. IMPACTO Paisaje Paisaje
199. IMPACTO Paisaje Paisaje	200. IMPACTO Paisaje Paisaje	201. IMPACTO Paisaje Paisaje
202. IMPACTO Paisaje Paisaje	203. IMPACTO Paisaje Paisaje	204. IMPACTO Paisaje Paisaje
205. IMPACTO Paisaje Paisaje	206. IMPACTO Paisaje Paisaje	207. IMPACTO Paisaje Paisaje
208. IMPACTO Paisaje Paisaje	209. IMPACTO Paisaje Paisaje	210. IMPACTO Paisaje Paisaje
211. IMPACTO Paisaje Paisaje	212. IMPACTO Paisaje Paisaje	213. IMPACTO Paisaje Paisaje
214. IMPACTO Paisaje Paisaje	215. IMPACTO Paisaje Paisaje	216. IMPACTO Paisaje Paisaje
217. IMPACTO Paisaje Paisaje	218. IMPACTO Paisaje Paisaje	219. IMPACTO Paisaje Paisaje
220. IMPACTO Paisaje Paisaje	221. IMPACTO Paisaje Paisaje	222. IMPACTO Paisaje Paisaje
223. IMPACTO Paisaje Paisaje	224. IMPACTO Paisaje Paisaje	225. IMPACTO Paisaje Paisaje
226. IMPACTO Paisaje Paisaje	227. IMPACTO Paisaje Paisaje	228. IMPACTO Paisaje Paisaje
229. IMPACTO Paisaje Paisaje	230. IMPACTO Paisaje Paisaje	231. IMPACTO Paisaje Paisaje
232. IMPACTO Paisaje Paisaje	233. IMPACTO Paisaje Paisaje	234. IMPACTO Paisaje Paisaje
235. IMPACTO Paisaje Paisaje	236. IMPACTO Paisaje Paisaje	237. IMPACTO Paisaje Paisaje
238. IMPACTO Paisaje Paisaje	239. IMPACTO Paisaje Paisaje	240. IMPACTO Paisaje Paisaje
241. IMPACTO Paisaje Paisaje	242. IMPACTO Paisaje Paisaje	243. IMPACTO Paisaje Paisaje
244. IMPACTO Paisaje Paisaje	245. IMPACTO Paisaje Paisaje	246. IMPACTO Paisaje Paisaje
247. IMPACTO Paisaje Paisaje	248. IMPACTO Paisaje Paisaje	249. IMPACTO Paisaje Paisaje
250. IMPACTO Paisaje Paisaje	251. IMPACTO Paisaje Paisaje	252. IMPACTO Paisaje Paisaje
253. IMPACTO Paisaje Paisaje	254. IMPACTO Paisaje Paisaje	255. IMPACTO Paisaje Paisaje
256. IMPACTO Paisaje Paisaje	257. IMPACTO Paisaje Paisaje	258. IMPACTO Paisaje Paisaje
259. IMPACTO Paisaje Paisaje	260. IMPACTO Paisaje Paisaje	261. IMPACTO Paisaje Paisaje
262. IMPACTO Paisaje Paisaje	263. IMPACTO Paisaje Paisaje	264. IMPACTO Paisaje Paisaje
265. IMPACTO Paisaje Paisaje	266. IMPACTO Paisaje Paisaje	267. IMPACTO Paisaje Paisaje
268. IMPACTO Paisaje Paisaje	269. IMPACTO Paisaje Paisaje	270. IMPACTO Paisaje Paisaje
271. IMPACTO Paisaje Paisaje	272. IMPACTO Paisaje Paisaje	273. IMPACTO Paisaje Paisaje
274. IMPACTO Paisaje Paisaje	275. IMPACTO Paisaje Paisaje	276. IMPACTO Paisaje Paisaje
277. IMPACTO Paisaje Paisaje	278. IMPACTO Paisaje Paisaje	279. IMPACTO Paisaje Paisaje
280. IMPACTO Paisaje Paisaje	281. IMPACTO Paisaje Paisaje	282. IMPACTO Paisaje Paisaje
283. IMPACTO Paisaje Paisaje	284. IMPACTO Paisaje Paisaje	285. IMPACTO Paisaje Paisaje
286. IMPACTO Paisaje Paisaje	287. IMPACTO Paisaje Paisaje	288. IMPACTO Paisaje Paisaje
289. IMPACTO Paisaje Paisaje	290. IMPACTO Paisaje Paisaje	291. IMPACTO Paisaje Paisaje
292. IMPACTO Paisaje Paisaje	293. IMPACTO Paisaje Paisaje	294. IMPACTO Paisaje Paisaje
295. IMPACTO Paisaje Paisaje	296. IMPACTO Paisaje Paisaje	297. IMPACTO Paisaje Paisaje
298. IMPACTO Paisaje Paisaje	299. IMPACTO Paisaje Paisaje	300. IMPACTO Paisaje Paisaje

ecossistema	
Confinito Residencial Mascarañá Naciente A	
Estado de Inocuidad Ambiental	
PRINCIPALES SERVICIOS	
01 / 01	
Septiembre de 2010	
4	





Aerportos  
de Portugal

CONSELHO DE  
ADMINISTRAÇÃO

Rua D\_Edificio 120  
Aeroporto de Lisboa  
1700-008 Lisboa\_Portugal  
Tel (351) 218 413 900  
Fax (351) 218 402 747  
www.ana.pt

Sede\_Rua D\_Edificio 120  
Aeroporto de Lisboa\_1700-008 Lisboa  
Portugal

CCDRLVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento  
Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Rua Braamcamp, 7  
1250-048 Lisboa

Sua Referência\_ SO8314-201107-00.05-00976-DAS/DAMA

Nossa Referência\_ P.º n.º 0081/10-6

N.º\_ 408920

2011-08-02

Data\_

ASSUNTO\_  
SUBJECT\_

ALS, Aeroporto de Lisboa - Servidão Aeronáutica (Decreto nº 48542/68 de 24 de Agosto) -  
Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do "Conjunto Residencial - Massamá Nascente 'A'"  
Rqt.: PIMENTA e RENDEIRO - Urbanização e Construção S.A.

S. Ref.º, Proc.º, 17.01.01.04.000007.2011

Exmos Senhores,

Respondendo à vossa solicitação e analisados os elementos por Vós enviados, verificamos que neles são consideradas as condicionantes estabelecidas pela Servidão para o local em causa.

Assim sendo, a ANA, S.A., não tem nada a propor ou alterar relativamente ao Estudo apresentado.

Com os melhores cumprimentos,

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO





distribuição

DIRECÇÃO DE REDE E CLIENTES LISBOA  
Rua D. Luís I, 12  
1200-151 Lisboa  
Telef. 210 021 500  
Fax 210 028 620

07/09/2011  
Duf

Ministério da Agricultura, do Mar, do  
Ambiente e do Ordenamento do Território  
CCDRLVT- Deleg. Sub-regional Vale do Tejo  
Rua Zeferino Brandão  
2000 - 0936 SANTARÉM

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data:
17.01.01.04.000007. 2011		Carta 2006/11/RCLER	31 - 8 - 2011

Assunto: Procº RCLER LU 42213  
Pimenta & Rendeiro - Urbanizações & Construções, SA  
Conjunto Residencial "Massamá Nascente - A" - Massamá  
Infraestruturas eléctricas

EIA/875/2011  
PR

17.01.01.04 \* 7. 2011

Exmos. Senhores,

Em complemento da nossa carta enviada em 23/08/2011 com o 1942/11/RCLER, da qual anexamos cópia, informamos que as condicionantes referidas na mesma se mantêm, mas adicionalmente existe a necessidade de disponibilização de espaço para construção de uma subestação AT/MT.

A necessidade de fornecimento de energia eléctrica aos novos consumos induzidos por este projecto, obriga ao reforço da rede de distribuição, que passa por construção de uma nova subestação AT/MT a localizar na área abrangida pelo projecto, ou nas suas imediações. Este espaço, em local a acordar com os nossos serviços, deverá ser considerado no Plano da Urbanização com a finalidade indicada.

Com os melhores cumprimentos,

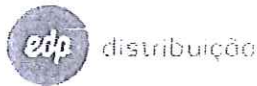
Direcção de Rede e Clientes Lisboa  
Dep. Estudo de Redes MT/BT  
O Responsável

Paulo Lúcio

Anexo: o mencionado

FS/HM

CCB/320464/2011



DIRECÇÃO DE REDE E CLIENTES LISBOA  
Rua D. Luís I, 12  
1200-151 Lisboa  
Telef. 210 021 500  
Fax 210 028 620

Ministério da Agricultura, do Mar, do  
Ambiente e do Ordenamento do  
Território  
CCDRLVT- Delegação Sub-Regional do Vale  
do Tejo  
Rua Zeferino Brandão  
2000 - 093 SANTARÉM

Sua referência      Sua comunicação  
17.01.01.04.000007  
.2011

Nossa referência      Data:  
Carta 1942/11/RCLER      23 - 8 - 2011

Assunto: Proc<sup>o</sup> RCLER LU 42213  
Pimenta & Rendeiro - Urbanizações & Construções, SA  
Conjunto Residencial "Massamá Nascente - A"  
Massamá  
Infraestruturas eléctricas

Exmos. Senhores,

Em resposta ao vosso ofício acima referenciado, informamos o nosso parecer sobre as condicionantes do projecto do empreendimento apresentado.

A propriedade em causa é atravessada pela Linha Aérea de Média Tensão (60kV) n<sup>o</sup>s LM 6032, nos vãos entre os apoios P15 e P17.

As distâncias dos condutores da LM 6032 aos edifícios, dos lotes n<sup>o</sup> 1 ao n<sup>o</sup> 7, estão de acordo às prescritas no Decreto Regulamentar n<sup>o</sup> 1/92, de 18 de Fevereiro.

Relativamente à viabilidade de alimentação e estudo para desvio das linhas MT, aguardamos o envio dos Projectos de Infra-estruturas Eléctricas do empreendimento pelo Promotor.

A alimentação das cargas previsíveis depende da disponibilização pelo Promotor de espaço(s) para Posto(s) de Transformação. Este espaço, em local a acordar com os nossos serviços, deverá ser considerado no Plano da Urbanização com a finalidade indicada.

Por fim há necessidade de respeitar o atravessamento existente no terreno pela Linha Aérea de Baixa Tensão e consequentemente ser criado um corredor que respeite as distâncias de segurança às construções a edificar, impostos pelo Regulamento de Segurança de Linhas Eléctricas de Alta Tensão (DR 1/92 designadamente no artigo 29<sup>o</sup>). Não deverão ser autorizadas construções que colidam com a posição actual dos apoios, devendo igualmente ser assegurada a existência de acessos à zona de localização dos apoios que possibilitem a realização de trabalhos de conservação. Na base da legislação vigente a eventual modificação de Linhas Eléctricas de 60kV só poderá ser efectuada quando a sua execução for tecnicamente viável sendo que à entidade requerente dessa modificação cumpre participar nos custos da obra.





## **ANEXO II**

### **Delegação de Assinaturas**



## Conceicao Ramos

---

**De:** Jose Correia [jcorreia@igespar.pt]  
**Enviado:** segunda-feira, 10 de Outubro de 2011 16:23  
**Para:** conceicao.ramos@ccdr-lvt.pt  
**Assunto:** Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (EIA 875/2011) do Projecto: Conjunto Residencial - Massamá Nascente "A" (Sintra) - (Projecto de Execução). - Delegação de assinatura  
**Anexos:** oledata.mso

Boa tarde

Remeto-lhe a delegação de assinatura referente ao procedimento mencionado em epígrafe. Contudo, aguardo que incorpore as minhas correcções. O draft que acabou de me enviar continua a não as considerar.

Os meus cumprimentos,  
José da Costa Correia  
IGESPAR, IP  
Divisão de Arqueologia Preventiva e de Acompanhamento (DAPA)  
Extensão Territorial de Lisboa  
Palácio Nacional da Ajuda, 1349-021 LISBOA  
Tel.directo: +351-213614255 Tm: 935899635  
Tel.geral: +351-213614200 Fax: +351-213614202

M

Ministério da Cultura

**igespar**

INSTITUTO GISEVO  
DE ARQUEOLOGIA PREVENTIVA E DE ACOMPANHAMENTO  
EXTENSÃO TERRITORIAL DE LISBOA

---

Departamento de Salvaguarda  
Divisão de Arqueologia Preventiva e de Acompanhamento  
Extensão Territorial de Lisboa

**Assunto: Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (EIA 875/2011) do Projecto: Conjunto Residencial – Massamá Nascente “A” (Sintra) – (Projecto de Execução).  
Processo: 2009/1 (757)**

Na qualidade de representante do IGESPAR, IP na Comissão de Avaliação (CA) do procedimento de AIA mencionado em epígrafe, venho por este meio delegar a minha assinatura do Parecer Final do respectivo EIA na Eng.<sup>a</sup> Conceição Ramos, presidente da referida CA.

O Representante do Instituto na CA

José da Costa Correia