



澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

## INTERPELAÇÃO ESCRITA

### **Esclarecer, detalhadamente, o impacto das obras de construção do viaduto entre a Zona A e a Zona B dos Novos Aterros Urbanos**

No ano passado, a Direcção dos Serviços de Obras Públicas (DSOP) divulgou a concepção preliminar do “Viaduto entre a Zona A e a Zona B dos Novos Aterros Urbanos”, no entanto, as informações eram escassas, e só depois de questionada pelos órgãos de comunicação social e com a atenção prestada pela sociedade é que a DSOP divulgou, recentemente, que a cota altimétrica máxima do viaduto era de 25,8 metros. Posteriormente, o Instituto Cultural (IC) admitiu que a parte sul do viaduto se situava no limite legal de altura (Despacho do Chefe do Executivo n.º 83/2008) e que cerca de 0,34% da área total do viaduto atingia este limite (as cotas altimétricas máximas permitidas para a construção de edifícios nas zonas de sobreposição são de 10,3 m e 5 m), no entanto, o mesmo entende que o viaduto não afecta a vista para o mar desde o Centro Histórico de Macau e o Farol da Guia em direcção ao Porto Exterior, porque o viaduto é considerado como um “acesso” e não como uma “edificação”; à partida, o Instituto Cultural entende que o viaduto não terá grande impacto na paisagem, razão pela qual o processo não foi apresentado ao Conselho do Património Cultural, e entende ainda que não há necessidade de apresentar informações ao Centro de Monitorização do Património Mundial.

Segundo o ponto 1 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 83/2008, as limitações são “*as cotas altimétricas máximas permitidas para a construção de edifícios nas zonas de imediações do Farol da Guia*”, por isso, as autoridades



澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

entendem que os viadutos não são considerados como “edifícios”, no entanto, a planta em anexo ao despacho refere a “*cota altimétrica máxima permitida*”. Segundo a definição de “*Edificação*”, constante da Lei n.º 14/2021 - Regime jurídico da construção urbana, edificação é uma “*actividade ou resultado da construção, reedificação, ampliação, modificação ou conservação de um imóvel destinado a utilização humana, bem como de qualquer outra construção que se incorpore no solo com carácter de permanência*”. Numa interpretação literal, qualquer construção permanente é uma “edificação”, e sendo assim, segundo a lógica, uma “ponte” é uma “edificação”.

A pedido da UNESCO, o Governo divulgou, no ano passado, a “*Avaliação do impacto do patrimonial e concepção urbana da zona ao redor da Avenida do Dr. Rodrigo Rodrigues*”, na qual foram definidos 7 locais e 2 níveis de corredores visuais e de vistas, onde se inclui a zona definida no ponto 1 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 83/2008, que se sobrepõe à zona DW-1 deste local definido na referida avaliação. O campo de visão do “*Nível do valor universal excepcional*” (VUE) é muito importante e as zonas DW-1 e DW-2 complementam-se com o corredor visual WD, ora, isto significa que há uma maior sobreposição com o referido viaduto. É de salientar que mais de dois terços das áreas referidas pertencem ao mar, portanto, se se considerasse apenas o limite de altura das “edificações”, não haveria necessidade de estender o limite de altura até ao nível do mar. Mais, segundo a Convenção para a Protecção do Património Mundial, Cultural e Natural, os locais classificados como património mundial devem ter “Valor Universal Excepcional” para toda a Humanidade, e os elementos característicos do “Valor Universal Excepcional” do Centro Histórico de Macau incluem “*A relação visual entre a Fortaleza da Guia, o Farol da Guia e o*



澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

*canal de navegação do Porto Exterior*". Por outras palavras, qualquer “obstáculo ao panorama” que ultrapasse a altura permitida neste corredor visual afectará a “paisagem formada por montanha, mar e cidade”, e se a UNESCO não concordar com o projecto, os locais em causa classificados como património mundial de Macau também serão afectados.

Em 2012, o então Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas concluiu um estudo sobre o túnel submarino para veículos que liga as zonas A e B dos Novos Aterros Urbanos e realizou uma reunião de avaliação com especialistas para a elaboração de um relatório sobre os “Estudos de Viabilidade da 4.<sup>a</sup> Ligação Rodoviária Marítima Macau - Taipa e do Túnel Submarino entre as Zonas de Aterro A e B”; em 2018, a então Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes realizou um inquérito sobre a obra de construção deste túnel submarino, em 2019, realizou uma segunda consulta pública sobre a avaliação do impacto ambiental, mas só em Fevereiro de 2023 é que o Governo anunciou, repentinamente, que a referida ligação seria feita através de uma ponte e, nesse mesmo ano, foi lançado o concurso público para a sua concepção e construção, e foi ainda publicado o respectivo projecto preliminar. Relativamente a esta ligação das Zonas A e B, a sociedade está preocupada, nomeadamente, com o impacto que possa vir a ser causado ao funcionamento do Terminal Marítimo do Porto Exterior, com a manutenção da Zona de Lazer da Marginal da Estátua de Kun lam, com o impacto para o trânsito da Rotunda do Centro de Ciência e da Avenida Dr. Sun Yat-Sen e com a protecção da paisagem circundante ao Farol da Guia, mas o Governo não auscultou as opiniões da sociedade sobre a ponte que liga as Zonas A e B, nem divulgou quaisquer informações nem os respectivos relatórios de estudo.



澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

Pelo exposto, interpelo o Governo sobre o seguinte:

1. No *website* da DSOP refere-se, sobre a Empreitada de Concepção e Construção do Viaduto entre Zona A e Zona B dos Novos Aterros Urbanos, que “[n]ão se trata de um projecto de construção de edifícios, não sendo aplicável a regulamentação do Despacho do Chefe do Executivo n.º 83/2008”. No entanto, uma parte do viaduto ultrapassa as cotas altimétricas máximas permitidas por lei. A DSOP consultou previamente o Instituto Cultural e a Direcção dos Serviços de Solos e Construção Urbana (DSSCU) sobre as questões relacionadas com o património mundial e o planeamento urbanístico? Em caso afirmativo, quais foram as respostas destes serviços? Em caso negativo, por que razão não o fez? Qual é a intenção e o objectivo da fixação do limite máximo das cotas altimétricas previsto no Despacho do Chefe do Executivo n.º 83/2008?
2. Na resposta à comunicação social, o Instituto Cultural afirmou que não havia necessidade de apresentar informações ao Centro de Monitorização do Património Mundial, no entanto, o Governo, a pedido da UNESCO, elaborou a “*Avaliação do impacto do patrimonial e concepção urbana da zona ao redor da Avenida do Dr. Rodrigo Rodrigues*”, da qual consta informação sobre o estado de conservação dos corredores visuais e das vistas dos 7 locais e 2 níveis bem como o respectivo plano, mas nada se refere sobre o plano de construção de um viaduto que se encontra no corredor visual DW-1, DW-2 e



澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

WD. Um governo responsável deve consultar a UNESCO sempre que haja qualquer possibilidade de se afectar o património mundial. A avaliação preliminar do Governo é que “não há necessidade de apresentar informações ao Centro de Monitorização do Património Mundial”. O Governo consultou e obteve o apoio do Conselho do Património Cultural sobre esta decisão? O Instituto Cultural deve comunicar, quanto antes, com a UNESCO, e solicitar o respectivo parecer, com vista a garantir que o referido projecto não tenha qualquer impacto no “cartão-de-visita dourado” do património mundial de Macau, e que nem haja o risco de este ser classificado como estando em perigo ou até de vir a ser excluído da lista de património mundial. Vai fazê-lo? A DSOP vai suspender o projecto, até conseguir o aval da UNESCO?

3. O Governo decidiu alterar o projecto que liga as Zonas A e B, ou seja, optou por um viaduto em vez de um túnel submarino. Quais foram, concretamente, as razões e os fundamentos desta decisão? Para além da protecção da paisagem do Centro Histórico de Macau, a sociedade também está preocupada com o impacto que possa vir a ser causado ao funcionamento do Terminal Marítimo do Porto Exterior, com a manutenção da Zona de Lazer da Marginal da Estátua de Kun lam, e com o impacto para o trânsito da Rotunda do Centro de Ciência e da Avenida Dr. Sun Yat-Sen, entre outras questões. Por que razão é que o Governo não auscultou as opiniões da sociedade e não divulgou o respectivo relatório de estudo sobre o projecto de construção do viaduto que liga as Zonas A e B? O Governo deve divulgar, quanto antes, quer todos os pormenores, quer informação sobre o impacto das obras para o



澳門特別行政區立法會  
Região Administrativa Especial de Macau  
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

funcionamento do Terminal Marítimo do Porto Exterior, a Zona de Lazer da Marginal da Estátua de Kun lam e o trânsito na zona envolvente. Vai fazê-lo?

4 de Julho de 2024

**O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,  
Lam U Tou**