

# ARQUEOLOGIA EM PORTUGAL

150 anos



ASSOCIAÇÃO  
DOS ARQUEÓLOGOS  
PORTUGUESES  
1863-2013

Patrocinador oficial  
FUNDAÇÃO MILLENIUM BCP

Coordenação editorial: José Morais Arnaud, Andrea Martins, César Neves  
Design gráfico: Flatland Design

Produção: DPI Cromotipo – Oficina de Artes Gráficas, Lda.  
Tiragem: 400 exemplares  
Depósito Legal: 366919/13  
ISBN: 978-972-9451-52-2

Associação dos Arqueólogos Portugueses  
Lisboa, 2013

O conteúdo dos artigos é da inteira responsabilidade dos autores. Sendo assim a Associação dos Arqueólogos Portugueses declina qualquer responsabilidade por eventuais equívocos ou questões de ordem ética e legal.

Os desenhos da primeira e última páginas são, respectivamente, da autoria de Sara Cura e Carlos Boavida.

Patrocinador oficial



Apoio institucional



# ESTRADAS DE PORTUGAL, SA – RETROSPETIVA DE 18 ANOS DE ATIVIDADE ARQUEOLÓGICA (1995-2013)

Carlos Alberto do Rosário Ramos / Gabinete de Ambiente da EP – Estradas de Portugal, SA / carlos.ramos@estradas.pt

## RESUMO

Propomo-nos sistematizar 18 anos de atividade arqueológica no âmbito de um setor que, por inerência, se reveste de características potencialmente gravosas para a preservação do património arqueológico.

Será apresentada a forma como a Estradas de Portugal, e entidades que a antecederam, se organizaram para lidar com uma realidade que era nova e que adveio da introdução na legislação nacional de normativos comunitários, que impunham a obrigatoriedade dos grande empreendimentos públicos e privados serem submetidos a processos de Avaliação Ambiental. Serão apresentadas as medidas adotadas para então se compatibilizar a atividade construtora com a preservação dos vestígios do passado, as adversidades encontradas, o relacionamento com os diversos organismos da tutela e a evolução da atitude dos arqueólogos inseridos em processos tendentes à construção de infraestruturas rodoviárias.

## ABSTRACT

We present a systematization of 18 years of archaeological activity on an industrial activity witch characteristics are potentially harmful for the preservation of the archaeological heritage.

We will show how “Estradas de Portugal” have organized a way to deal with a new reality introduced by European Community Directive and transposed to National Law trough the Diploma that regulates Environmental Assessment Procedures. The imposition of new rules, either to public or private sector was adopted to ensure the construction activity would contribute to the preservation of the traces of the past. Two perspectives will be analyzed, ones is the adversity associated to the relationship between various public agents and the other the evolution of the attitude of archaeologists involved in the processes of construction of road infrastructure.

## NOTA PRELIMINAR

Os diversos aspetos que no presente texto serão abordados reportam-se a 18 anos de atividade arqueológica exercida no âmbito do designado setor rodoviário nacional, sendo por isso transversal a diversas entidades, genericamente designadas de “promotor” que geriram e implementaram os diversos Planos Rodoviários Nacionais, como é o caso, entre outras de efémera duração, da Junta Autónoma de Estradas (1927/1999), do Instituto das Estradas de Portugal (1999/2007) e da Estradas de Portugal (2007/até à atualidade – enquanto E.P.E. e S.A.).

## A GÉNESE

O crescimento económico português verificado entre 1850 e 1913 levou à construção de cerca de 15.000 km de estradas, na altura ainda sob a égide da “*Administração Geral das Estradas e Turismo*”.

No entanto, é com a Junta Autónoma de Estradas que se registam as primeiras preocupações no estabelecimento de normativos técnicos, tendentes à uniformização e ao estabelecimento de padrões de qualidade construtivos, o que se verifica em dois momentos: O primeiro em 1929, quando integra a “*Direcção Geral de Estradas*”, assumindo assim a inteira responsabilidade sobre todas as matérias relacionadas com a “estrada”; e o segundo, a partir de 1932, ano em que é criado o *Ministério da Obras*

*Pública e Comunicações*, que teve como ministro o engenheiro Duarte Pacheco, o qual, logo após tomar posse, incube a JAE de promover a reconstrução de cerca de 4.000 quilómetros de estradas e de construir mais de 1.000 quilómetros de novas estradas, com critérios de modernidade, sendo então estabelecida a classificação de estrada nacional, municipal e vicinal, sendo as estradas integradas nas duas primeiras categorias as primeiras a utilizar macadame em Portugal. A segurança também é incrementada, sendo as curvas balizadas e as distâncias devidamente demarcadas. Foi igualmente no período da década de 30/40 do século XX que se deu especial atenção à sinalética, a qual foi integralmente redeseenhada e construída e implantada em materiais como o mármore e o betão. Surgem as primeiras preocupações com os utentes das vias, sendo construídas e reparadas várias estruturas de apoio, como é o caso de parques de merendas, fontanários, abrigos, miradouros. Surgem igualmente as primeiras preocupação “ambientais”, nesta primeira fase estritamente associadas com a plantação de arvoredos nas bermas das estradas, de modo a fornecer sombra ao automobilista. As responsabilidades ambientais no setor rodoviário são incrementadas quando em 1987, por força da adesão de Portugal à então Comunidade Económica Europeia (CEE). Assim, resultante da adoção de uma diretiva comunitária, em 1987 entrou em vigor a designada Lei de Bases do Ambiente (lei n.º 11/87 de 7 de abril de 1987). De forma a dar cumprimento ao estipulado no referido diploma, a ex. JAE integrou na sua Direção de Serviços de Construção vários Arquitetos Paisagistas e começou a delinear o embrião do que seria a Divisão de Ambiente, a qual viria a ser criada oficialmente através do Decreto-Lei n.º 395/91 de 16 de outubro de 1991. Deste modo, para além para além dos já referidos Arq.<sup>os</sup> Paisagistas, a referida Divisão de Ambiente veio a ser apetrechada por elementos de diversos ramos do saber, como é o caso, dos Eng.<sup>os</sup> de Ambiente, Florestais, Agrónomos e Cívicos, Arqueólogos, Biólogos, Sociólogos e Antropólogos. Esta Divisão de Ambiente veio a ser oficialmente encarregada de “*Promover, coordenar ou acompanhar os estudos de impacto ambiental legalmente exigidos (...). Assegurar a aquisição ou actualização de conhecimentos e técnicas destinados a promover a harmonização das infra-estruturas rodoviárias com o ambiente em que se inseriram, (...) Colaborar na definição de programas de formação e na difusão de in-*

*formação científica e técnica relacionada com a preservação do ambiente (...). Colaborar na definição de condições técnicas relacionadas com a protecção do ambiente a incluir nos cadernos de encargos dos concursos de obras e (...). Elaborar ou coordenar estudos de paisagismo rodoviário, assim como prestar assistência técnica e emitir informações ou pareceres na área da protecção do ambiente a outros serviços da Junta Autónoma de Estradas.*”, competências que se mantêm no atual Gabinete de Ambiente, ainda que com as necessárias adaptações e com o incremento de algumas outras aptidões, uma vez que é uma estrutura transversal a toda a atividade da atual Estradas de Portugal.

#### A ATIVIDADE EXERCIDA E A EXPERIÊNCIA ACUMULADA

Fruto do grande dinamismo existente no setor das obras públicas, nomeadamente rodoviárias, existente nos anos 90 do século XX em Portugal, tornou-se imperioso o estabelecimento de normativos que possibilitassem uma correta execução dos estudos arqueológicos promovidos pela ex. JAE em duas áreas fundamentais; a de estudo e a de acompanhamento de obra.

Importa aqui referir que á data a que aludimos anteriormente a experiência detida em Portugal na matéria relativa a trabalhos/estudos arqueológicos integrados em processos de minimização de impactos em virtude da implementação de grandes empreendimentos era praticamente inexistente, reportando-se, grosso modo; aos estudos arqueológicos desenvolvidos no âmbito do levantamento da arte rupestre do vale do rio Tejo, realizado entre 1972-1978, aquando da construção da Barragem do Fratel; aos estudos de prospeção e escavação arqueológica realizados fundamentalmente entre 1972 e 1977 (apesar de terem continuidade até 1987), no âmbito da construção do porto de águas profundas de Sines e estruturas industriais (petroquímicas) associadas; e, posteriormente, aos trabalhos arqueológicos efetuados entre 1990 e 1994 pelo Gabinete de Estudos de Impacte Arqueológico do ex. *Instituto Português do Património Arquitectónico e Arqueológico*, no âmbito da preservação de sítios arqueológicos localizados em áreas a florestar com espécies de crescimento rápido pelas empresas Celbi, Portucel e Soporcel. Tornou-se assim imperativo da ex. JAE a adoção e transposição para os Cadernos de Encargos (CE), de

metodologias e dispositivos de controle que, sem colidirem com os normativos legalmente existentes, possibilitassem a elaboração dos estudos arqueológicos sem porem em causa, se não fosse disso o caso, o processo de AIA e as obras subsquentes, bem como os respetivos prazos e custos estimados.

Por ser pioneira nesta matéria os procedimentos adotados não foram isentos de críticas e de resistências, quer de arqueólogos, quer da tutela, motivadas, entre outros aspetos, pelo enquadramento legal que definia um relacionamento direto entre o responsável científico de um estudo arqueológico e a entidade da tutela, situação que deixava o promotor do projeto/empreendimento completamente de fora do processo. A situação era extremamente gravosa, não só porque se registava um constante incumprimento dos prazos de execução estabelecidos por parte dos arqueólogos, mas também porque as estruturas dos relatórios não abordavam muitos dos aspetos definidos e necessários para o processo de AIA, situação que levava a constantes pedidos de aditamentos por parte das Comissões de Avaliação (CA), com as consequências daí resultantes.

Em termos sucintos, no respeitante aos **estudos arqueológicos englobados em procedimentos de AIA**, a conduta adotada passou pelo estabelecimento em CE das metodologias a implementar no trabalho de campo, as características mínimas dos elementos das equipas, nomeadamente em termos das habilitações académicas, os aspetos que obrigatoriamente o relatório arqueológico teria de abordar e avaliar e as peças desenhadas que teria de incluir, pormenorizando-se inclusivamente, as escalas de apresentação dos diversos elementos. Para que tudo ficasse registado no respetivo processo, foi também definido que as equipas de arqueologia e os planos de trabalhos seriam previamente validadas pelo promotor e só depois submetidos pelos arqueólogos a parecer da tutela.

Nos primeiros anos da década de 90 do século XX os CE foram validados pelo *Instituto Português do Património Arquitectónico e Arqueológico* e, posteriormente, no final dessa mesma década, pelo Instituto Português de Arqueologia, tendo igualmente sido estabelecido um acordo de atuação, nunca protocolado mas mantido até à atualidade, em que a tutela passou a notificar, simultaneamente, o arqueólogo e o promotor das autorizações de realização de trabalhos arqueológicos e dos parece-

res emitidos aos relatórios arqueológicos, conduta que quase de imediato foi adotada relativamente a todos os promotores de obras públicas e privadas.

Já no que concerne à realização de **estudos arqueológicos em contexto de obra** a atuação, mais complexa, e foi também objeto de análise conjunta com a tutela do setor. Assim, procedeu-se à inclusão em CE, e conseqüentemente no planeamento da própria empreitada, de todas as atividades relacionadas com o património cultural que tivessem sido definidas em fase de AIA e que pudessem ser medidas e orçamentadas. Deste modo, a execução destas atividades eram da responsabilidade do empreiteiro, que as subcontratava a arqueólogos e/ou empresas de arqueologia, que despontavam nos anos 90 do século XX. Á data definiu-se que o **acompanhamento arqueológico** duraria enquanto se registassem trabalhos que interferissem com o subsolo, destacando-se as atividades de abertura de acessos às frentes de obra, desmatação, decapagem e escavação. Deveria ainda incidir sobre a área do estaleiro e sobre as zonas de empréstimo e depósito de terras, quando existentes. Os relatórios de progresso mensais e o relatório final, originados pela atividade eram objeto de aprovação da tutela, sendo-lhes remetidos através do promotor, garantindo-se assim a inclusão deste no processo. A atividade era inicialmente paga através de um valor global (vg), após emissão da aprovação emitida pela tutela, situação que rapidamente evoluiu para uma unidade (un), tendo por referência um mês (22 dias), pois efetivamente verificou-se que numa construção de raiz as atividades da empreitada que careciam de acompanhamento arqueológico geralmente não ultrapassavam 1/3 do prazo total da empreitada.

Constatando-se com frequência que muitas das medidas minimizadoras que integravam os estudos submetidos a processo de AIA não tinham aplicabilidade na obra ou que a sua implementação carecia de adaptações, nos primeiros anos do século XXI foi tomada a decisão do acompanhamento arqueológico ter início com a elaboração do designado Relatório de Caracterização da Situação de Referência Atual (RCSR), o qual teve por objetivo inicial verificar a correta adequação dos estudos que antecederam a empreitada e verificar a necessidade de implementar medidas minimizadoras adicionais às constantes desses mesmos estudos, bem como de analisar a correta instrução e a exequibilidade dessas mesmas medidas minimizadoras. Na atual Estradas

de Portugal, uma vez que as empreitadas em curso são de pequena dimensão e ocupam áreas muito restritas, não sendo por isso objeto de processo de AIA nem de trabalhos prévios no âmbito do património cultural, o RCSR passou a ter o objetivo de analisar as áreas objeto da empreitada, viabilizar as áreas de estaleiro e de depósito e empréstimo de terras, quando existentes, e, por fim, definir a necessidade da empreitada ser objeto de acompanhamento arqueológico. Este relatório, para efeitos de contas, foi individualizado do acompanhamento arqueológico, sendo pago através de um valor global (vg), após emissão da aprovação emitida pela tutela.

No respeitante às **sondagens de diagnóstico e às escavações arqueológicas em área**, estas foram remetidas para a fase inicial da empreitada, sendo realizadas logo após a adjudicação ou, em última instância, após a consignação da empreitada, sendo competência do empreiteiro, no âmbito do seu planeamento, proceder à sua integração na empreitada, para que os prazos e custos das obras não fossem postos em causa. Estas atividades eram pagas através de uma unidade, correspondente a um determinado número de sondagens e/ou de áreas de escavação arqueológica em área, cuja dimensão constava no descritivo da rubrica.

Por fim, a decisão que terá dado mais celeuma, nomeadamente no interior do promotor, terá ocorrido no âmbito da discussão relativa à vantagem de incluir no CE de obra um determinado número de áreas de escavação arqueológica sem localização definida. A questão levantou-se uma vez que situações houve em que o acompanhamento arqueológico da obra definiu a necessidade de se realizarem escavações arqueológicas que não estavam previamente programadas. Estas situações, para além dos custos dos trabalhos arqueológicos não previstos contratualmente, levavam sempre o empreiteiro a utilizar os estudos arqueológicos para justificar atrasos na empreitada e para requerer avultados custos compensatórios. No entanto, ultrapassadas as dúvidas sobre a legalidade da implementação do procedimento, a referida situação foi efetivamente ultrapassada com a inclusão em CE de um normativo que definia a possibilidade de se terem de realizar escavações arqueológicas em áreas a definir no âmbito do acompanhamento arqueológico da empreitada. Esta atividade, à semelhança das escavações arqueológicas programadas, se realizada, era também paga através de uma unidade, correspondente a um determinado

número de áreas de escavação arqueológica, cuja dimensão constava no descritivo da rubrica. No caso de não ser realizada era tido como um trabalho a menos, sendo por isso subtraído ao valor inicialmente contratualizado com o empreiteiro para a execução da empreitada.

Aspeto fulcral na preservação do património cultural, nomeadamente do arqueológico, prendeu-se com o facto do ex. Instituto das Estradas de Portugal (IEP), no início do século XXI ter criado a figura do Estudo de Impacte Patrimonial, aplicando-a a todos os projetos por si promovidos e que não se enquadravam em procedimento de AIA. Esta decisão, uma vez mais pioneira, significou que todos os projetos que foram desenvolvidos pelo ex. IEP, e entidades subsequentes do setor rodoviário, integraram estudos estritamente vocacionados para a preservação e proteção do património cultural, sendo que através deles foi possível adequar traçados, de forma a evitar ou minimizar interferências com elementos de interesse cultural e, em situações em que tal não era possível, foram a garantia que em fase de obra seriam implementadas as medidas minimizadoras tidas por necessárias, sendo estas definidas por arqueólogos e aprovadas pela tutela do sector.

## ALGUNS CASOS DE PRESERVAÇÃO E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO CULTURAL

Concretizando a intervenção da Estradas de Portugal e entidades do setor rodoviário que a antecederam relativamente a bens culturais, são de seguida apresentados alguns exemplos dessa ação, reportando-se todos os casos à fase de obra.

Deste modo, as intervenções apresentadas inserem-se em projetos de construção e de beneficiação e incidem sobre bens culturais com e sem proteção legal.

### **Anta da Pera do Moço**

*EN 221 – Beneficiação entre Pinhel (Km 163+760) e Guarda Km (185+100)*

*Imóvel de Interesse Público – Decreto n.º 39 175, DG n.º 77, de 17-04-1953*

O monumento megalítico, erguido em pleno neocalcolítico, localiza-se a cerca de 25m da berma da EN 221.

Sendo um importante monumento local, objeto de inúmeras visitas, o espaço apresentava um enquadramento museológico simples mas interessante,

encontrando-se delimitado, relativamente ao acesso de viaturas, e dispondo de um painel informativo. No entanto, o espaço de paragem para os visitantes era extremamente exíguo, não permitindo o estacionamento em condições de segurança aceitáveis, facto que se acentuava no caso de camionetas de transporte de passageiros (Figuras 1 e 2).

Assim, no decorrer da beneficiação da estrada em causa, foi equacionada a possibilidade de se proceder à execução de um espaço de paragem condigno e respeitando as regras de segurança, bem como de se proceder à colocação de sinalética rodoviária identificadora da aproximação ao monumento, de forma a possibilitar ao utente a tomada da decisão de parar em tempo útil.

De fácil conceção e baixos custos de execução, a presente intervenção assume uma grande importância ao potenciar a visita ao monumento em condições de segurança, constituindo-se por isso num fator de valorização da própria rodovia e da beneficiação efetuada.

### Aqueduto das Águas Livres

*IC 17 – CRIL – Sublanço Buraca / Pontinha*  
*Monumento Nacional – Decreto n.º 5/2002, DR 42, 1ª série – B, de 19-02-2002*

Apesar de se assumir como um projeto vital para o ordenamento do trânsito na cidade de Lisboa e áreas limítrofes, o sublanço Buraca/Pontinha teve várias versões e foi objeto de muitas discussões, sendo um dos principais motivos que a isso levou a reconhecida e inevitável interferência, na zona da Buraca, com o Aqueduto das Águas Livres, tido como um dos mais emblemáticos monumentos nacionais (Figura 3).

Na área do projeto, balizada entre o Pk 0+700 e o 0+800, o bem cultural em causa consiste num troço de galerias do Aqueduto das Águas Livres, associada a quatro respiradores. Nesta mesma área encontra-se o Aqueduto das Francesas, subsidiário das Águas Livres. A interligação entre ambos é efetuada no interior de um imóvel existente.

Em termos sucintos, a solução encontrada, passou pela criação de dois túneis. Um inferior, destinado ao tráfego rodoviário, outro superior, destinado unicamente a possibilitar a preservação dos bens culturais (Figura 4).

Desta forma, no túnel superior foi criada uma galeria, fixada a partir da laje de cobertura do mesmo, destinada unicamente a sustentar os aquedutos.

Neste âmbito, diversos foram os problemas que tiveram de ser resolvidos, muitos relacionados com infiltrações e escoamentos de águas, sendo que o mais problemático foi o método construtivo, uma vez que associado aos aquedutos está um imóvel onde os mesmos se interligam, cujo peso foi calculado como sendo equivalente ao de um Boing 747, ou seja, estamos a falar da suspensão de aproximadamente 166t.

### IC 9 – Sub-Lanço Alburitel / Nó de Carregueiros

*Fonte Quente II*

*Sem proteção legal*

O povoado pré-histórico da Fonte Quente II foi um dos poucos arqueossítios de grandes dimensões detetado no decorrer dos trabalhos de acompanhamento arqueológico, numa área de mato extremamente denso, o que poderá ter justificado a sua não deteção nos trabalhos de prospeção arqueológica que antecederam a obra.

Em termos práticos, foi demarcada uma área de aproximadamente 10.000m<sup>2</sup>, onde se realizaram prospeções arqueológicas extremamente pormenorizadas, que levaram à identificação de 10 manchas de concentração de materiais arqueológicos.

Com base na análise efetuada, foi implementado um vasto programa de sondagens arqueológicas, que delimitou uma área de 600m<sup>2</sup> que foi integralmente escavada em termos arqueológicos, em simultâneo com o decorrer dos demais trabalhos da empreitada, sendo as estruturas detetadas compostas por “(...) *cabanas, lareiras, empedrados vários, alinhamentos, estruturas funcionais e duas muralhas monumentais.*”

A monumentalidade das estruturas levou a que a Estradas de Portugal tomasse a decisão de alterar o projeto em obra, de forma a possibilitar a sua preservação.

O estudo arqueológico em causa foi provavelmente o maior realizado em contexto pré-histórico no território português. Decorreu durante vários meses, sendo demonstrativo de que a metodologia “*preventiva*” implementada pela Estradas de Portugal não está livre de percalços, uma vez que o património arqueológico reveste-se de uma grande “*invisibilidade*”, da qual o presente caso é exemplar, pois só perante a insistência na continuidade dos trabalhos

de escavação arqueológica é que se tornou possível detetar contextos arqueológicos preservados e proceder ao seu registo científico (Figuras 6 e 7).

## A REALIDADE ATUAL E PERSPETIVAS FUTURAS

Considerando-se que o Plano Rodoviário Nacional está fortemente consolidado, o paradigma subjacente à atividade da Estradas de Portugal, enquanto entidade responsável por trabalhos potencialmente produtoras de impactes negativos sobre o património arqueológico, e consequentemente geradora de desenvolvimento nas atividades empresariais relacionadas com a implementação de medidas mitigadoras na área do património cultural, alterou-se fortemente. A atividade construtora deu origem a atividades, quase que exclusivamente, relacionadas com a beneficiação e manutenção das rodovias existentes, incluindo-se aqui as obras de arte.

Deste modo, entre 2000 e 2013 as principais atividades desenvolvidas pela Estradas de Portugal que implicaram trabalhos arqueológicos foram os Contratos de Conservação Corrente, cujas principais atividades centraram-se em repavimentações, reposição de sinalética horizontal e vertical e ceifas, e a beneficiação das obras de arte (pontes, viadutos, passagens hidráulicas e passagens superiores). Os trabalhos arqueológicos em causa estiveram relacionadas com a execução de RCSR e, pontualmente, com o acompanhamento arqueológico de trabalhos muito específicos e, geralmente, localizados em áreas de proteção de bens culturais.

Atendendo a que estas atividades abarcam a totalidade da rede rodoviária sobre jurisdição da Estradas de Portugal, houve a necessidade de desenvolver ferramentas e procedimentos que facilmente fornecessem indicação sobre eventuais interferências com património inventariado e classificado ou em vias de classificação.

Desta forma, foi desenvolvido, pelo Gabinete de Sistemas de Informação, o designado SIG Empresarial. Esta ferramenta, entre uma imensidão de dados, inclui os elementos constantes da base de dados da DGPC, os quais são frequentemente atualizados, possibilitando, de forma simples, uma análise preliminar das interferências que poderão ocorrer com os elementos integráveis com o património cultural. As referidas análises, em caso de necessidade, são posteriormente validadas por trabalhos arque-

ológicos complementares, uma vez que o posicionamento dos elementos culturais, nomeadamente arqueológicos, fornecidos pela DGPC, reportam-se a pontos centrais, carecendo por isso da definição da real área, e enfermam, em muitos casos, de erros de localização, que urgem corrigir, pois só assim se torna possível estabelecer os verdadeiros impactes que um determinado projeto pode exercer sobre elementos integráveis no património cultural.

Consciente da diversidade de elementos que podem integrar o património cultural, a Estradas de Portugal encontra-se a desenvolver um projeto através do qual a empresa está a transformar alguns troços do seu próprio património rodoviário, previamente selecionados, em bens culturais, promovendo a sua conservação com recurso a técnicas tradicionais e materiais de época e fomentando a sua integração na paisagem através de projetos de paisagismo específicos para o efeito, concebidos para usufruto dos utentes (Figura 8).

## EM SÍNTESE

Sensível ao facto que o Património Cultural é um bem que a todos pertence, a Estradas de Portugal tem pautado a sua ação por uma atitude sobretudo preventiva, no sentido que, com a antecedência possível, tenta ter em sua posse os elementos que possibilitem a melhor adequação dos seus projetos aos bens culturais existentes nas áreas limítrofes. Da mesma forma, em articulação com a tutela do setor, tem procurado definir um enquadramento normativo que dignifique a atividade arqueológica e possibilite, no âmbito das empreitadas, a implementação das medidas minimizadoras necessárias à mitigação de impactes introduzidos em bens culturais por motivo da ação da Estradas de Portugal.



Figura 1 – Panorâmica da Anta da Pera do Moço.



Figura 2 – Aspeto final da zona de paragem, criada no lado contrário à localização do monumento.

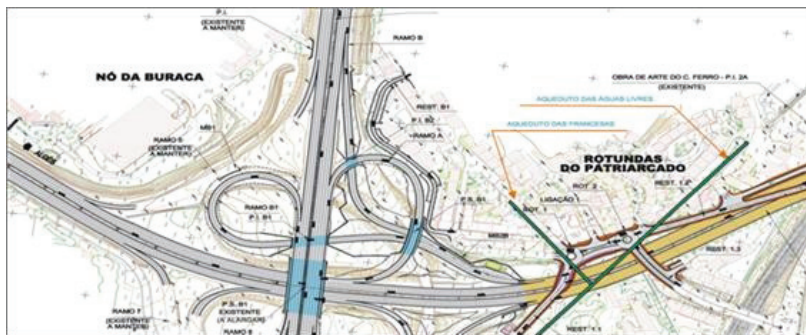


Figura 3 – Inserção do Aqueduto das Águas Livres e do Aqueduto das francesas no projeto da CRIL.

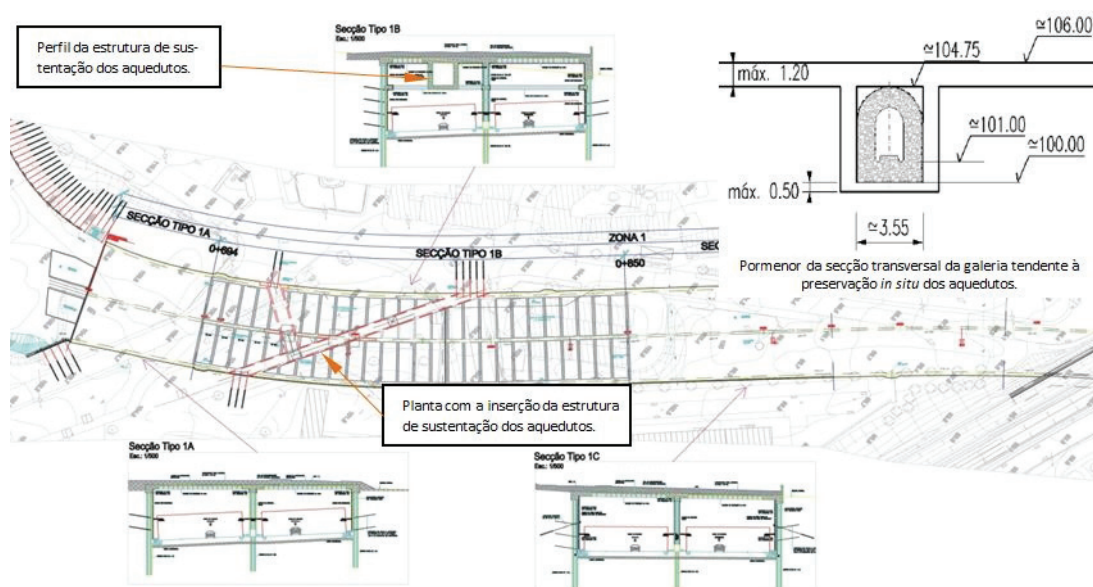


Figura 4 – Perfil da estrutura de sustentação dos aquedutos e sua inserção na planta de projeto.



Figura 5 – Ponte Romana de Vila Formosa na EN 369.



Figura 6 – Perspetiva do sítio arqueológico intervenido em área.



Figura 7 – Pormenor de um dos troços de muralha detetada.

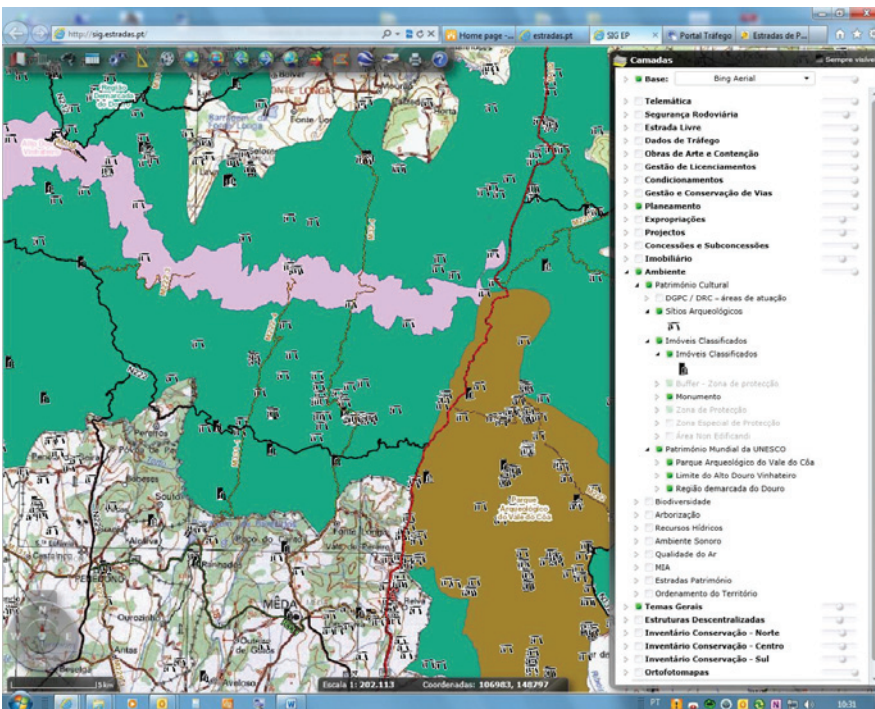


Figura 8 – Exemplificação dos dados referentes ao património cultural constantes do SIG Empresarial.



**AAP**  
 ASSOCIAÇÃO  
 DOS ARQUEÓLOGOS  
 PORTUGUESES

Patrocinador oficial

Apoio institucional

FUNDAÇÃO  
**Millennium**  
 bcp

**BNP**  
 BIBLIOTECA  
 NACIONAL  
 DE PORTUGAL

 GOVERNO DE  
 PORTUGAL

  
 Parques de Sintra  
 Monte da Lua