

Local Câmara de Lisboa quer acabar com a barreira criada pela Linha de Cascais



Com este projecto, as estações do Cais do Sodré, Santos e Alcântara e Belém passariam a ser subterrâneas

Enterrar linha férrea do Cais do Sodré a Algés compromete ligação à linha da Cintura

Entre o desnivelamento de Alcântara e o fim do efeito barreira da linha férrea na zona ribeirinha, Fernando Medina prefere a segunda. Mas projecto poderá ascender aos 800 milhões de euros

Carlos Cipriano

“Não abdicamos de um projecto estrutural para a cidade que é o desnivelamento da Linha de Cascais”. O presidente da Câmara de Lisboa, Fernando Medina, ainda não sabe quanto custa nem como será financiado o enterramento da via férrea entre Cais do Sodré e Algés, mas assegura que será pago por Lisboa. “Enquanto o financiamento de uma linha férrea é da responsabilidade do Estado, o financiamento desta obra, que é uma opção urbana, é essencialmente municipal”, disse ao PÚBLICO.

Fernando Medina fundamenta em duas razões a opção pelo enterramento da Linha de Cascais em detrimento da sua ligação à linha da Cintura em Alcântara: a construção da linha circular do Metro e a chegada da Linha Vermelha a Alcântara vão facilitar a ligação de quem vem de Cascais e Oeiras e se dirige à zona alta de Lisboa. Medina constata que “o grande pólo de empregos deixou de ser a Baixa e passou a ser as Avenidas Novas”, pelo que o comboio de Cas-

cais poder vir a Sete Rios e Entrecampos era, de facto, uma boa opção. Só que, “o Metro antecipou-se à ferrovia” e agora “as dificuldades de acesso da população que chega a Lisboa [pelo lado Ocidental] fica resolvido com a Linha Vermelha em Alcântara e com a linha circular”.

Por outro lado, foi o próprio Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP) que, num parecer sobre os investimentos do PNI 2030 considerou que o projecto de Alcântara não era prioritário. O CSOP atribuiu maior importância à nova linha Lisboa-Porto e à construção de uma linha Sines-Grândola com vocação para mercadorias. “Com base neste parecer, o Governo não pôs o projecto de Alcântara à frente”, diz Fernando Medina, que acrescenta uma terceira razão: “Pôr comboios de Cascais para a Cintura iria diminuir a qualidade do serviço na linha pois haveria menos famílias de comboios para o Cais do Sodré.”

É por tudo isto que o presidente da câmara se voltou para a ideia de enterrar a linha entre Cais do Sodré e Algés, um projecto que, reconheceu

JOÃO SILVA

Moedas ainda está a analisar projecto

Em declarações ao PÚBLICO, Carlos Moedas, candidato à câmara pelo PSD, diz que “a ligação da cidade ao rio será uma das minhas prioridades enquanto presidente da Câmara de Lisboa”, mas refere que “esta ideia do desnivelamento da Linha de Cascais não é uma ideia de Fernando Medina. É uma ideia que tem décadas. Não deixa de ser curioso que em 14 anos de governação socialista em Lisboa e mais de meia década com responsabilidades de Fernando Medina na cidade, esta ideia nunca tenha avançado”.

O candidato diz que, para já, tudo isto não passa de um anúncio que Medina fez e não cumpriu.

“Não há nada palpável. Qual o impacto financeiro? Qual o prazo de execução? O que acontecerá ao projecto estrutural de ligação à linha de Cintura? Há questões que Fernando Medina tem de dar resposta.”

Ainda assim, Moedas não se compromete com uma preferência. “Conheço bem o que está em causa. E neste momento, até por virtude de formação (sou engenheiro, o que me incute uma atenção muito grande aos detalhes), estou a avaliar todo este projecto que é muito complexo.”

milhões de euros, considerando 100 milhões de euros por quilómetro, incluindo as estações.

A zona ribeirinha não é fácil para nela se perfurar um túnel devido ao terreno alagadiço e cheio de lodos, a que acrescem os cursos de água subterrâneos que desaguam no Tejo mais os vestígios arqueológicos que serão encontrados naquela zona.

Fernando Medina diz que o túnel de drenagem previsto para Alcântara vai fazer com que o famoso caneiro deixe de ser um obstáculo, facilitando assim o desnivelamento da via férrea. E refere que o enterramento da linha pode ser feito a céu aberto (tal como as primeiras linhas do Metro de Lisboa nos anos 50).

Só que essa solução acabará por sair igualmente cara pois será necessário construir uma via férrea provisória ao lado do canal de escavação ou, então, desviar as vias rodoviárias adjacentes à linha. Operações que também têm custos e causam impactos negativos consideráveis durante o período de obras.

Investimento no PNI 2030

No PNI 2030 continua a figurar o projecto designado “Ligação da Linha de Cascais e do Porto de Lisboa à Linha da Cintura” através de um desnivelamento entre Alcântara-Terra e Alcântara-Mar, pelo custo de 200 milhões de euros. O documento governamental diz que este investimento, a ser realizado até 2027, permite o “aumento de capacidade da rede ferroviária da Área Metropolitana de Lisboa, a redução dos tempos de percurso, a redução de emissões de gases com efeito de estufa e a redução da sinistralidade e congestionamento”.

No projecto da IP, a ligação é feita a poente da actual estação de Alcântara-Terra, por baixo da Avenida da Índia, saindo na zona da Avenida de Ceuta. Uma estação subterrânea permite a ligação à futura estação do Metro de Alcântara, criando assim um interface multimodal na zona Ocidental de Lisboa, o equivalente à Gare do Oriente na zona oposta da cidade.

Uma solução que resolve também a passagem dos comboios de mercadorias do porto de Lisboa, que hoje é feita à superfície, sem ter de fazer parar o trânsito na Avenida da Índia.

Um parecer de 2010 ao projecto da então Refer sobre o desnivelamento de Alcântara, referia que a ligação entre Cascais e a Cintura induziria um aumento do número de passageiros dos então 30 milhões por ano para 41,8 milhões em 2017.

Este projecto, porém, não é compatível com o de Medina. A Linha de Cascais, ou é desnivelada em Alcântara, ou é enterrada e permanece isolada do resto da rede. É certo que tecnicamente nada é impossível, mas desnivelar uma linha subterrânea pondo uma a passar por baixo da outra debaixo de terra teria de ser feito a uma grande profundidade e com custos incontroláveis.

Museu Judaico dá o primeiro passo

Rafael Tomaz Albuquerque

A celebração do protocolo entre a Câmara de Lisboa e a Associação Hagadá marcou o arranque do projecto do Tikvá

No dia em que se celebra o bicentário da extinção da Inquisição, passo fundamental para a abertura do caminho da liberdade religiosa, foi dado o primeiro passo para o arranque do projecto do Museu Judaico de Lisboa. A Câmara Municipal de Lisboa e a Associação Hagadá, responsável por construir, instalar e gerir o museu, assinaram ontem o protocolo de colaboração, onde ficou acordado o direito de superfície do terreno onde será construído o museu por um período de 75 anos que pode ser renovado.

O museu que estava previsto ser edificado no Largo de São Miguel, em Alfama, passou por um longo processo de contestação que se arrastou durante cinco anos. Após vários avanços e recuos, o projecto mudou-se para Pedrouços, em Belém, onde ficará situado em frente ao rio Tejo, com vista para a Torre de Belém.

O projecto está agora a cargo do arquitecto Daniel Libeskind, responsável pelo desenho dos museus judaicos de Berlim, São Francisco e Copenhaga, bem como memoriais do Holocausto nos Países Baixos, no Canadá e nos Estados Unidos, e ainda a reconversão do Ground Zero, em Nova Iorque.

Esther Mucznik, presidente da Associação Hagadá, afirmou na cerimónia que o novo projecto do museu judaico, a iniciar em Belém, foi apelidado de *Tikvá*. Palavra escolhida pelo arquitecto polaco-americano, que em hebraico significa esperança. A razão para tal prende-

se com o facto de o museu pretender “contar a história milenar judaica em Portugal”, que passou por “momentos negros”, mas também “momentos de luz” que só aconteceram devido à “resiliência e esperança” deste povo.

Mucznik esclareceu, aliás, que os módulos que constituem o edifício projectado por Daniel Libeskind terão simbolicamente a forma de cada uma das letras em hebraico da palavra *Tikvá*.

Fernando Medina, presidente da Câmara Municipal de Lisboa, salientou que a assinatura do protocolo é um “passo de partida para nos mostrarmos de forma mais plena enquanto comunidade”.

O autarca referiu ainda que “a construção deste museu é uma afirmação política da cidade de Lisboa e de um município que continuará a se debater pela diversidade, inclusão e liberdade”.

O *Tikvá* – Museu Judaico de Lisboa terá uma superfície de quase 4000 metros quadrados e pretende contar dois mil anos de presença judaica no território português e ser um veículo de “história e de esperança”, referiu o arquitecto Daniel Libeskind.

O espaço ficará localizado em Pedrouços, Belém, entre a Avenida da Índia e a Rua das Hortas e prevê-se que as obras fiquem concluídas em 2024.

A construção do museu judaico foi anunciada pela primeira vez em Setembro de 2016. À época, a obra projectada por Graça Bauchmann em colaboração com Luís Neuparth e Pedro Cunha estava prevista para daí a um ano no Largo de São Miguel, em Alfama, por se tratar de um local simbólico dada a proximidade à antiga Judiaria de Alfama. Porém, todo o processo foi marcado por muita contestação e tudo parou.

Texto editado por Ana Fernandes



ao PÚBLICO, não sabe quanto custa.

“Há um primeiro ponto que é a componente técnica para saber como será feito o projecto em toda a sua extensão e em função disso é que iremos ver qual o modelo de financiamento”, diz o autarca. Esse estudo técnico contemplará a forma de construção (em túnel ou com uma vala aberta à superfície) bem como as soluções de aproveitamento urbano do espaço libertado pela linha.

Mas Medina afasta que o grosso do financiamento seja feito através de projectos imobiliários na zona ribeirinha liberta do caminho-de-ferro. A acontecer, “não será mais do que residual”, afirmou, pois basta olhar para Algés, Belém e Alcântara para ver que na zona do canal ferroviário não cabem projectos de construção.

O autarca não tem dúvidas sobre as dificuldades técnicas de enterrar oito quilómetros de via férrea dupla, mas diz que o assunto está a ser estudado pela IP – Infra-Estruturas de Portugal e que “só depois de conhecidas as condições e os custos do projecto é que se poderá avançar

para a componente financeira e a componente urbana”.

100 milhões por quilómetro

O PÚBLICO procurou saber quanto poderá custar este projecto, mas nem a IP nem o Metro de Lisboa quiseram responder sobre um valor médio ou um intervalo de valores para este investimento. Contudo, é comum ouvir-se em alguns fóruns de engenheiros e especialistas em transportes que um quilómetro de túnel para o Metro de Lisboa custa entre 80 a 100 milhões de euros e que as estações custam entre 20 a 30 milhões. Valores que estão alinhados com um estudo académico holandês e dinamarquês que apontam para 50 a 60 milhões de euros por quilómetro de túnel, que subirão para 100 milhões considerando estações e interfaces subterrâneas. Neste caso, seriam Cais do Sodré, Santos e Alcântara e Belém que passariam a subterrâneas.

As estações do Metro do Terreiro do Paço e Santa Apolónia custaram ambas 299 milhões de euros. Daí que este projecto possa chegar aos 800



Maqueta do projecto de Daniel Libeskind