Arménio Matias
Engenheiro

As travessias do Tejo e o Novo Aeroporto de Lisboa

Se queremos fazer do NAL um importante HUB, as ligações intercontinentais e regionais têm que ser complementadas pela AV com as principais cidades de Portugal e com muitas de Espanha.

1 Depois de mais de meio século de análise foi finalmente decidida a construção (faseada) do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) no Campo de Tiro de Alcochete (CTA) batizado com o nome Luís de Camões.

Com quatro décadas de atraso em relação a Espanha parece finalmente assumida a construção de uma nova rede ferroviária de Alta Velocidade (AV), esperemos que em bitola europeia.

A integração da AV com as principais infraestruturas aeroportuárias constitui, em todo o mundo desenvolvido, um

objetivo decisivo para uma boa política de transportes, em particular em relação ao tráfego de passageiros.

Na maior parte das situações, por uma das infraestruturas ser anterior, a integração apresenta maior complexidade e será tendencialmente menos perfeita.

A articulação da nova linha e AV Porto-Galiza com o Aeroporto Sá Carneiro constitui a única opção capaz de servir bem as populações, o turismo e os negócios em geral, capaz de potenciar a centralidade do Porto em relação a todo o Noroeste peninsular.

Lamentamos o nosso enorme e imperdoável atraso em relação à AV e ao NAL. Mas esse atraso representa uma grande oportunidade para agora fazermos perfeito e ficarmos tranquilos com o juízo que sobre nós farão as gerações vindouras.

Se queremos, na verdade, fazer do NAL um importante HUB, as ligações intercontinentais (e as regionais) têm que ser complementadas pela AV com as principais cidades de Portugal e com muitas das principais cidades do centro e do Ocidente de Espanha.

Um passageiro (seja habitante, turista, migrante ou homem de negócios) oriundo ou com destino a Toronto, Nova York, Caracas, São Paulo, Luanda, ou qualquer outra grande cidade do mundo

ligada ao NAL, deve ter à sua disposição um serviço ferroviário de AV que o conduza a Évora, Badajoz, Cáceres, Madrid, etc, pela nova linha Lisboa-Madrid, ou a Santarém, Leiria/Fátima, Coimbra, Aveiro, Porto, etc, pela nova linha Lisboa-Porto, ou ainda a Faro, ao Barlavento, ao Sotavento algarvio, etc, pela nova linha Lisboa-Algarve.

Lisboa além de ser servida pela AV, no tronco comum às três linhas referidas, terá necessariamente um shuttle para o NAL. E obviamente será imperioso articular a rede ferroviária suburbana da Área Metropolitana de Lisboa (AML) com o NAL para servir a margem sul do Tejo e com a estação central de Lisboa da AV para servir a margem norte.

Em conclusão sublinhamos que a integração perfeita do NAL com a AV obriga a que todas as novas linhas de AV, com origem ou destino em Lisboa, passem pelo NAL.

2 A decisão sobre a localização do NAL no CTA e a construção de uma nova rede de AV torna necessária e urgente uma nova travessia ferroviária do Tejo na região de Lisboa. Mas onde, como e que outras travessias?

Estudos feitos há cerca de duas décadas demonstraram que cerca de 60% dos passageiros que se deslocam entre as duas margens do Tejo, na zona ocidental da AML, seriam excelentemente servidos por uma nova travessia Algés-Trafaria, sobretudo se bem articulada com a CRIL e a CRIPS (na Península de Setúbal). A saturação e as longas filas na Ponte 25 de Abril acabariam de imediato.

Conhecedora desse trabalho a Lusoponte fez um estudo preliminar dessa travessia. E concluiu que uma travessia em túnel imerso (com as estruturas tubulares submersas no leito do rio)custaria

cerca de 75% de uma ponte suspensa. Para além das vantagens ambientais.

Consciente da importância dessa travessia a Lusoponte propôs a vários Ministros que construiria essa travessia mediante a prorrogação da concessão. Sabendo-se que as receitas da exploração das duas pontes (Vasco da Gama e 25 de Abril) são vultuosas seriam certamente poucos os anos da prorrogação.

Questionamo-nos porque razão sucessivos Governos não encararam de frente este projeto de grande interesse público? Porque razão os Autarcas de Oeiras, Cascais, Sintra, Amadora, Almada, Sesimbra, Palmela e Setúbal permaneceram indiferentes ao sacrifício dos seus habitantes ou trabalhadores com as dificuldades em atravessar o Tejo?

Porque permanece a Câmara Municipal de Lisboa indiferente à saturação das suas artérias por trânsito automóvel que não teria necessidade de as utilizar?

Esta travessia rodoviária, incluindo uma via de transporte público ligeiro, ainda permitiria reequacionar a função portuária de Lisboa e o tráfego rodoviário de mercadorias entre as duas margens.

3 A travessia Chelas-Barreiro versus Lisboa-Montijo é extremamente atual e controversa.

Depois de um período de intensa contestação à opção do NAL na Ota, o Governo de José Sócrates, por Resolução do Conselho de Ministros de 10 de Janeiro de 2008, aprovou, preliminarmente, a localização do NAL no CTA.

Um Despacho do Ministro Mário Lino de 7 de Fevereiro do mesmo ano incumbe o LNEC (Laboratório Nacional de Engenharia Civil)

para fazer a avaliação comparativa das travessias Chelas-Barreiro e Lisboa-Montijo. Na prática, no Despacho, o Ministro «na margem sul o NALjamais», citando embora a referida RCM, ignorava-a nas prioridades.

Esse processo de avalição, embora bem desenvolvido pelo LNEC, teve por base um Despacho que definiu mal os critérios da mobilidade, como a seguir se transcreve.

«serviço ferroviário suburbano;

serviço ferroviário convencional de longo curso, para passageiros;

serviço ferroviário convencional de mercadorias…

serviço ferroviário de alta velocidade…»

A ordem dos critérios está manifestamente errada.

Trazer as mercadorias, por via ferroviária, para o centro de Lisboa é absurdo.

Se tivesse havido rigor na definição dos critérios da mobilidade ferroviária para a escolha da travessia do Tejo ter-se-ia colocado em primeiro lugar a AV e o acesso ao NAL, em segundo lugar os suburbanos e em terceiro lugar o longo curso. Sublinho que nos suburbanos, quando comparamos a travessia pelo Barreiro ou pelo Montijo, a diferença no tempo de percurso é de 3 ou 4 minutos.

Com a travessia rodoviária Algés-Trafaria a funcionar (e a CRIPS), com a Ponte 25 de Abril muito aliviada, com o arco ribeirinho construído e com a Ponte Vasco da Gama capaz de servir o NAL, só se torna necessária uma nova travessia exclusivamente ferroviária com duas vias duplas, uma de bitola europeia e outra de bitola ibérica.

4 **A directriz Lisboa-Montijo é seguramente a que melhor serve os interesses gerais do País.** É ela que está no melhor alinhamento de Lisboa com o NALe na opção mais favorável das três ligações com Lisboa da AV, considerando a importância relativa de cada uma delas.

Lisboa, tal como Madrid ou Paris, será, acima de tudo, um ponto de origem e de destino da AV e não um ponto de passagem. Teoricamente deveria dar lugar a uma estrela com três vértices, Porto, Madrid e Algarve.

As montanhas a Norte e o grande estuário do Tejo a Leste e a Sul tornariam essa estrela insustentável. A otimização do aproveitamento dos recursos obriga a um único acesso de Lisboa aos três vértices. A sua diretriz, para além das condicionantes geofísicas da região, deve resultar de um compromisso que pondere a importância relativa das três relações, manifestamente primeiro Porto, segundo Madrid e terceiro Algarve.

Desta análise só pode concluir-se que o único acesso da futura rede de AV só pode fazer-se para Nordeste de Lisboa.

Em artigo anterior justifiquei o desenho da rede ferroviária do século XIX, condicionada sobretudo pela prioridade conferida à ligação internacional e pela barreira física do Tejo.

Ao longo dos anos muitos técnicos de renome se debruçaram sobre a travessia ferro viária do estuário do Tejo. A sua maioria aconselhou a travessia Beato-Montijo. O Eng, Miguel Pais, no século XIX, eleborou mesmo um projecto de uma ponte suspensa com vários troços para essa travessia. O Prof. Duarte Pacheco foi também seu defensor

A solução mais barata e de menor impacto ambiental será

5 certamente um túnel imerso, tal como a Lusoponte constatou para a travessia Algés-Trafaria.

Por ser exclusivamente ferroviário não tem necessidade de janelas de respiração. Esta opção seria semelhante aos túneis imersos que existem no mar da Mármara a ligar a Europa e a Ásia e nos Países Escandinavos nas travessias do Báltico.

O LNEC, no seu relatório, explica que não teve tempo para estudar em profundidade a opção de túnel imerso. Este assunto e o estudo das travessias em si deveria ser retomado, agora com a amplitude, o rigor e o conhecimento indispensáveis.

Portugal tem imensa capacidade e conhecimento sobre túneis escavados (metros de Lisboa e do Porto, túneis ferroviários e rodoviários) embora o seu custo de construção seja normalmente muito superior ao de outros países.

6 Neste artigo procurei enunciar hipóteses, estudos e soluções. Tentei fazê-lo de forma simples e compreensível.

Reconheço a complexidade da estratégia global para o problema abordado das futuras travessias do Tejo e da integração perfeita do NAL com a nova rede ferroviária de AV.

Compreendo a dificuldade de quem tem pressa em decidir e em fazer, em conflito com os erros do percurso de quem o precedeu e engendrou determinada solução.

Retomemos o bom exemplo do diálogo e concertação entre o anterior Primeiro Ministro e o anterior Líder da Oposição e o trabalho exemplar efetuado pela Comissão Técnica Independente por eles constituída, sobre o NAL, para o aplicar às questões enunciadas.