

## A ESTAÇÃO CENTRAL DE LISBOA E O NOVO ATRAVESSAMENTO DO TEJO

### NOTAS DE CONTEXTO PARA O DEBATE

O PNI 2030, na sua versão oficial aprovada pelo Governo, inscreve dois importantes investimentos nas infraestruturas ferroviárias:

(i) A nova Linha de AV Lisboa/ Oriente – Porto/Campanhã com um tempo objetivo de percurso de 1 h e 15 min., com duas fases de construção: Porto-Soure e Soure – Lisboa e com prazo de construção até 2030.

(ii) Os Estudos de viabilidade do novo atravessamento ferroviário do Tejo como condição estrutural de fluidez e capacidade das mercadorias e também de ganhos de tempo e qualidade nas relações do Alentejo, Algarve e Espanha e ainda como missing link da rede ferroviária da AML.

Estes investimentos estão decididos e assumidos numa ótica de implementação dos dois eixos estruturais de dimensão ibérica, materializados na sua configuração final, nas duas relações de AV : Lisboa – Porto – Braga e Lisboa – Madrid.

Particularmente do lado passageiros, estes serão dois eixos de elevada sinergia mútua, com um elevado potencial de integração na geração dos seus tráfegos e com todas as características de uma elevada complementaridade dos mercados da mobilidade.

A atual relação Lisboa – Braga, no segmento IC/Alfa, gerando já um volume acima de 4 Mp/ano, projecta para o futuro, pelo efeito conjugado de uma redução superior a 50% do tempo de percurso actual , da pressão ambiental sobre o aéreo e da inerente procura induzida, uma plausível tendência de aproximação aos 6 Mp, o que corresponde ao limiar dos mínimos de sustentabilidade para o primeiro ano de exploração de uma Linha AV, segundo a CE e os meios académicos especializados.

Por outro lado, a procura indicada nos estudos da Linha da Estremadura para a relação Lisboa – Madrid (Ministério do Fomento/Espanha, 2017) cifra-se nos 2Mp em 2030 e 2,5 Mp em 2050.

Temos assim um sistema ibérico de AV bi-axial como base infraestrutural de duas regiões de elevada densidade populacional e capacidade económica: (i) a Comunidade de Madrid com 6,5 milhões de habitantes e (ii) o nosso corredor litoral atlântico igualmente com uma população acima de 6 milhões (70 % da população na faixa costeira até 50 km e 350 Hab/km<sup>2</sup>)

A nova linha de AV agora inscrita no PNI 2030 vem, por efeito da sua convergência espaço-tempo, homogeneizar geograficamente estas duas regiões, seguramente criando importantes ganhos de coesão com fortes impactos nas economias de escala ibérica.

Este sistema bi-axial terá a sua “rótula” na AML, materializada num novo “centro de transferências” e de dinamização económica (muito mais do que uma interface intermodal) com profundo impacto nas políticas de ordenamento metropolitano e no reequilíbrio de polaridades do terciário e de efeitos estruturantes no crescimento económico regional.

Será o que chamamos uma “Estação Central de Lisboa” que, no entanto, poderá ser de conceito “heliocêntrico” ou “constelar” (distribuída) existindo várias soluções para cada um destes modelos consoante as envolventes geográficas, infraestruturais e urbanísticas de cada realidade territorial.

O PNI 2030 refere como amarrações desta nova Linha AV as estações de Porto-Campanhã e de Lisboa – Oriente.

No caso vertente de Lisboa-Oriente, a primeira questão será o de saber se esta instalação reúne as necessárias condições para desempenhar cabalmente este duplo papel de “centro de transferências” futuro e de “nó” operacional destes dois eixos ibéricos de AV.

Na dimensão operativa, podemos estimar com alguma consistência o débito de circulações chegadas/partidas diárias partindo da atual estrutura e prospetiva dos tráfegos AV Lisboa-Braga - Algarve e Lisboa Madrid e ainda de um “load factor médio” de 70% (lotação 350/Un) para os serviços de AV; teremos assim um total estimado de 80 partidas/chegadas no Oriente, numa janela de exploração de 17 horas.

Naturalmente que o layout e modelo de exploração da atual Estação não suporta estes débitos futuros, acrescido da total ausência de instalações de manutenção /tratamento de composições.

No entanto, naturalmente que outras valências técnicas e económicas se terão em conta numa abordagem destes estruturantes investimentos públicos, nomeadamente:

- . A qualificação e organização futura do espaço publico e a revitalização de zonas urbanas deprimidas:
- . As deslocações e interações em contínuo, entre a escala local e nacional por efeito da AV;
- . A localização dos novos polos ferroviários do sistema e seus acessos, nas novas dinâmicas económicas e de trocas proporcionadas pela AV, à escala ibérica;
- . A sua influência ibérica e transcontinental por efeito das acessibilidades aeroportuárias e soluções futuras;
- . A sua capacidade evolutiva face ao desenvolvimento de outras valências do sistema de transportes e da economia em geral;
- . E, ainda, as condições de localização/amarração do novo atravessamento do Tejo nas duas margens.

O PNI 2030 calendariza a construção desta nova Linha Lisboa – Porto até 2030.

Por outro lado, a linha AV da Estremadura tem prevista a sua conclusão na segunda metade da década e nem a atual ponte 25 Abril nem a sua amarração à Linha de Cintura suportam canais adicionais de AV face aos atuais tráfegos do Sul, agravados com a futura ligação da L. Cascais à Cintura com execução terminada em 2027, segundo o PNI 2030.

Assim, o novo atravessamento ferroviário do Tejo revela-se agora mais do que nunca um requisito essencial na nova ligação ferroviária AV Lisboa- Madrid de elevado valor acrescentado, devendo evitarem-se soluções intercalares de transitoriedade, sempre de baixa qualidade e que só servem para desacreditar este modo no mercado e minar a sua atratividade.

É, pois, o momento certo para a retoma destes dois grandes investimentos através de processos consistentes e suportados em robustas metodologias de decisão, de planeamento e de execução, com vista ao imperativo do alinhamento das suas temporalidades com as dos investimentos conexos e já inscritos no PNI2030.

***Ernesto Martins de Brito***

24/03/2021