

Notas soltas sobre a apresentação na conferência da ADFERSIT 2021.03.24

*A Estação Central de Lisboa e o novo atravessamento ferroviário do Tejo:
Contributos para o debate na perspetiva territorial*

Paulo Pinho
CITTA - FEUP

1. Introdução

Face às grandes indefinições,

- localização do novo aeroporto de Lisboa
- solução final para a alta velocidade (ou velocidade alta, como prefiro chamar, atendendo à dimensão do nosso país)
- falta de um Plano Ferroviário Nacional (já anunciado, e bem, pelo atual governo, mas ainda desconhecido)

esta intervenção irá assumir a forma de um modesto contributo, essencialmente de um ponto de vista conceptual e metodológico.

Não me abalanço a (nem acho haver condições para) avaliar propostas já avançadas nem muito menos propor novas soluções.

Irei privilegiar a visão a partir do território e do espaço urbano, de acordo com a sugestão que me foi feita, e numa perspetiva multiescalar.

2. Breve incursão sobre as atuais dinâmicas territoriais

Importa começar por refletir sobre a natureza das atuais dinâmicas territoriais que, por certo, irão influenciar decisivamente, o futuro próximo, aquele que podemos preparar:

- i) perspetivas de desenvolvimento demográfico – do crescimento do passado à estagnação e declínio acentuado do presente e do futuro, já não apenas da cidade de Lisboa, mas também da área metropolitana e do país. Só a economia poderia, através da oferta de emprego em larga escala, atenuar tais tendências regressivas através de um incremento dos movimentos imigratórios. Cenário pouco provável nas condições atuais e num futuro próximo, que a fatura da pandemia será cara e o seu pagamento prolongado no tempo. Em suma, vamos continuar a ter de contar com menos população e cada vez mais envelhecida.

- ii) oferta excessiva de espaços edificados e de estruturas edificadas, muito para além do estritamente necessário que, em conjugação com o fator demográfico e a “desmaterialização” acentuada da economia e das sociedades, aponta para fenómenos de contração urbana (urban shrinkage). Refiro-me às áreas urbanizadas, ao parque habitacional, aos equipamentos e às infraestruturas que, se em termos quantitativos já são em muitos casos excessivos face à procura real (e não imaginada – leia-se especulativa), apresentam, por outro lado, um crónico défice qualitativo e crescentes exigências de manutenção e reabilitação.
- iii) (considerando os pontos anteriores) todo o debate às escalas urbana e metropolitana, sobre a viabilidade de criação de novas áreas e centros urbanos, as designadas (erradamente) “novas centralidades” está condenado ao fracasso, à desconstrução da cidade existente sem garantias da sua reconstrução futura. Sendo assim, estamos condenados a controlar ambições expansionistas e irrealistas, trabalhando sempre que possível com o que existe, gerindo a cidade e a metrópole “com pinças” mas com visão estratégica, porque são artefactos complexos mas, mesmo por isso, particularmente frágeis e sensíveis. E o contexto de retração faz com que quaisquer feridas demorem gerações para serem devidamente saradas, se alguma vez o serão.
- iv) o contexto das alterações climáticas, da subida média das águas do mar, da emergência de novas áreas inundáveis, e o primado dos recursos naturais e da biodiversidade deve, uma vez por todas, ser tomado em devida consideração em todos os atos e opções de política pública, e até às últimas consequências, antes que estas se abatam sobre nós.
- v) face à incerteza e à complexidade das atuais ameaças e transformações, importa privilegiar as **soluções evolutivas** numa lógica de **planeamento adaptativo**: preparar o amanhã não o comprometendo: nem fechá-lo nem amarrá-lo a soluções rígidas que poderão tornar-se, a médio prazo, contraproducentes e/ou contranatura.

3. Sistema de Planeamento Territorial: o PNPOT e o PROT-LVT

- considerações sobre as opções do PNPOT – sim, é recente e está devidamente validado, é Lei com aprovação na AR: o modelo territorial assenta (propositadamente ou não) numa ambiguidade que classificaria de desafiadora e estimulante, entre uma **visão do Portugal metropolitano** e uma **visão do Portugal policêntrico**. A tensão entre estas visões é latente. Sobrepõem-se como dois *layers* interpretativos em constante diálogo e confrontação.
- considerações sobre o PROT-LVT – tem 20 anos! E as sucessivas tentativas de revisão ainda não deram frutos, pelo menos devidamente aprovados. É uma falha!
- mas dispormos de planos é condição necessária mas não suficiente para haver planeamento,
- nem a inversa, haver planeamento, passa necessariamente por planos no sentido formal do termo. Refiro-me, isso sim, à necessidade e importância do **pensamento estratégico**

territorial. E não basta que esteja na cabeça de alguns, enquanto carecer de um referencial comum, orientador, convergente, prospetivo e legitimado politicamente, que dê sentido à reflexão participada e coletiva, sem a qual não há engajamento e comprometimento.

4. Contributos para uma visão estratégica

Dos traçados ferroviários

- da importância da coexistência e sobreposição de dois sistemas ferroviários: o tradicional em bitola ibérica e o novo em bitola europeia, destinados a espaços de integração distintos mas complementares;
- da analogia com as soluções rodoviárias do PRN – introdução de uma rede nova de autoestradas em cima da rede então existente de estradas nacionais; ambas com o seu propósito próprio, uma completando e complementando a outra;
- a importância e urgência de um Plano Ferroviário Nacional que defina o corredor Norte – Sul – para já, Porto-Lisboa – com extensão a Norte à Galiza e, no futuro, eventualmente, a sul ao Algarve;
- sobre este corredor a ligação entre capitais da península ibérica – Lisboa-Madrid, o que nos leva à questão da nova travessia ferroviária sobre o Tejo: importa confirmar que é mesmo só ferroviária, e que é mesmo necessária, porque, entre outras, foram certamente muitas as razões que levaram à constituição da Reserva Natural do Estuário do Tejo;
- no restante, aproveitar tanto quanto possível corredores ferroviários já existentes e tangenciais aos tecidos urbanos da cidade central;
- procurar minimizar as grandes obras de engenharia, sobretudo em territórios ecologicamente sensíveis e valiosos – frequentemente menos engenharia é melhor engenharia;
- e tudo isto, à espera da localização definitiva do novo aeroporto de Lisboa.

Da estação central de Lisboa

- há notórias semelhanças entre a natureza do problema estratégico de localização de um estação central ferroviária na AMLisboa e na AMPorto (com os devidos ajustes de escala);
- garantir a articulação com a rede ferroviária atual e projetada para o futuro próximo (no sentido de alimentação e distribuição);

- garantir a articulação com o sistema de distribuição capilar a jusante – metro e rodovia, de preferência já existente;
- fortalecer o padrão atual de centralidades, evitando a tentação de criação de novos centros ou subcentros – trabalhar com o que existe - potenciando e qualificando as infraestruturas e equipamentos existentes - não contando com o crescimento físico ou demográfico que não vai existir;
- tal como para a configuração dos novos corredores ferroviários, também a estação central deverá ser tangencial à cidade central da metrópole, de preferência sobre uma estação já existente capaz de garantir a articulação com a rede ferroviária atual, com capacidade e espaço na sua proximidade para todo o “back-office” e necessitando desesperadamente de uma verdadeira e profunda requalificação, compatível com a espetacularidade da sua solução arquitetónica, que “enche o olho” mas não funciona, de todo;
- se tal não for tido em consideração, a escolha de localizações centrais leva ao desligamento das restantes infraestruturas ferroviárias de carácter nacional, ao encarecimento e complexificação de toda a obra e ao perigo de se criarem cicatrizes profundas no tecido urbano, difíceis de sarar em tempos de contração (urbana);
- no outro extremo, localizações excêntricas fazem perder a competitividade da ferrovia e levam à dificuldade de enraizamento, na perspetiva de construção, a partir do nada, de um tecido urbano envolvente, indispensável a uma estação ferroviária;
- garantir uma eficaz e eficiente articulação com o sistema aeroportuário - contexto complexo para a discussão, com o recente anúncio do estudo estratégico para o novo aeroporto de Lisboa que, já agora, deveria estender-se a todas as opções de localização que foram equacionadas no passado.

PP_2021.03.24