

**ESTAÇÃO CENTRAL DE LISBOA E TRAVESSIA FERROVIÁRIA DO TEJO**

1. A discussão sobre a localização de uma estação central ferroviária - ou de um conjunto de estações que possam desempenhar essa função no sistema de transportes – deve partir da análise de um conjunto de aspectos, que vão desde a articulação de serviços ferroviários e da sua ligação com os serviços urbanos e suburbanos, até à sua inserção urbana enquanto pólo de actividades, passando pela imprescindível conectividade com a nova infraestrutura aeroportuária da região de Lisboa.
2. A principal função de uma estação central ferroviária é a de centro articulador de vários serviços de transporte ferroviário - nomeadamente os internacionais e nacionais - com os que possam alargar a sua área de influência, isto é, fazer beneficiar dos ganhos de acessibilidade proporcionados por esses serviços a um espaço geográfico mais alargado.
3. Por outro lado, essa função tem de ser completada pela sua ligação às redes urbanas e suburbanas de modos pesados de transporte (metropolitano e serviços ferroviários suburbanos ou regionais) de modo a servir melhor os passageiros que a ela se dirigem ou que movimenta.
4. Mais recentemente, apostou-se ainda na sua inserção urbana como forma de potenciar a localização de serviços e actividades económicas que possam beneficiar da enorme procura gerada por este tipo de nó de transportes. A sua própria arquitectura tem evoluído de uma simples infraestrutura ferroviária para se assumir como um espaço público de ligação com o espaço urbano em que se insere, afirmando-se como um espaço de encontro, lazer, serviços e comércio.
5. No caso de Lisboa, tendo em conta a decisão de construir dois eixos de alta velocidade ferroviária – Lisboa/Porto/Braga e Lisboa/Évora/Elvas-Badajoz (em direcção a Madrid) – e a necessidade de reforçar as infraestruturas aeroportuárias na região metropolitana de Lisboa, é absolutamente imperioso assegurar uma fácil integração entre duas infraestruturas de transporte. Tal desiderato resulta não só da necessidade de potenciar a complementaridade entre os dois modos de transporte (ferroviário de elevada prestação e aéreo), tanto no sentido de alargar a área de influência da própria infraestrutura aeroportuária, como de contribuir para a descarbonização do sistema de transportes pela substituição do transporte aéreo pelo ferroviário nas deslocações até 500 km.
6. Num momento em que se propõe a construção das primeiras linhas de alta velocidade ferroviária no país, formando dois eixos que se cruzam em Lisboa, e se discute o reforço da infraestrutura aeroportuária nesta região metropolitana, não fará qualquer sentido equacionar estas duas grandes obras públicas sem as articular de forma eficiente, proporcionando uma transferência modal fácil e rápida. Só desse modo se poderá tirar o máximo partido dessa oferta de transporte e fazer beneficiar todo o país dos enormes investimentos que estas infraestruturas implicam. A acessibilidade à infraestrutura aeroportuária será fortemente beneficiada e alargada através de se

garantir a sua interoperabilidade com o novo serviço ferroviário de elevada performance e qualidade.

7. Por sua vez, ao nível da região metropolitana, a localização desse nó de articulação de serviços ferroviários de âmbito internacional e nacional, deve estar devidamente articulada com os serviços de transporte urbano e suburbano ou regional, por forma a aumentar a sua acessibilidade urbana e metropolitana. Tal significa que o mesmo deve ter uma boa conexão com o Metropolitano de Lisboa (que conhecerá, no curto prazo, novas e importantes expansões para áreas da cidade ainda não servidas por este modo de transporte pesado) e com os serviços ferroviários suburbanos e regionais que têm Lisboa como ponto central da rede.
8. Atendendo à geografia da cidade, às limitações de espaço urbano e de capacidade das linhas ferroviárias que servem a cidade, assim como às ligações que têm de ser asseguradas entre as várias componentes do sistema de transportes nacional e internacional em causa (alta velocidade ferroviária e infraestrutura aeroportuária) é pertinente estudar o desdobramento das funções deste nó ferroviário pelas principais estações ferroviárias existentes, tirando o máximo partido do que existe em vez de se apostar na construção de uma única grande estação central em Lisboa, cuja localização só poderia ser excêntrica em relação à área mais densa da cidade e mais periférica em relação aos sistemas de transporte urbano e suburbano existentes ou previstos, com todos os inconvenientes daí resultantes.
9. Um nó de serviços de transporte é sempre um grande gerador de tráfego e, como tal, é um factor potenciador de localização de actividades urbanas que tiram partido da enorme procura gerada e da acessibilidade que proporciona. A localização dessa função (mesmo quando desdobrada espacialmente) deve por isso ter em devida conta as possibilidades de desenvolvimento urbano que lhe podem estar associadas. O projecto deve, pois, assumir-se como estratégico para o reforço de centralidades urbanas secundárias na cidade, o que pressupõe o seu desenho como projecto urbano.
10. Por sua vez, a localização da nova travessia ferroviária do Tejo dependerá por isso do que se decidir em relação ao reforço da infraestrutura portuária da região de Lisboa, dado que é este o elemento mais condicionante de todo o sistema de transporte que assegura a maior internacionalização do país e cuja implantação não poderá deixar de estar eficientemente articulado com o novo serviço ferroviário de alta velocidade.

Fernando Nunes da Silva.

Março de 2021.