

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

EFICIÊNCIA E SINERGIAS OPERATIVAS DA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

A matéria proposta merece-me um cuidado muito particular e uma quase veneração, devida à sua já prolecta idade. Esta salutar longevidade tem permitido a sua abordagem por sucessivas gerações, que elaboraram estudos e pareceres, todos com cariz técnico e sempre produzidos com o maior empenho e dedicação.

Por isso, procurarei ser muito sintético e pragmático na exposição de mais este contributo.

O conhecimento de qual a Rede Ferroviária que se pretende construir é, em meu entender e de há muito a esta parte, essencial, como ponto de partida para qualquer discussão séria sobre esta matéria.

Esta Rede Ferroviária Nacional deverá ser definida de acordo com a procura da sua máxima eficiência, considerando as Sinergias Operativas do modo ferroviário, na sua interatividade com os outros modos de transporte e sempre com uma análise custo-benefício das diferentes soluções propostas, de modo a permitir uma decisão política informada e não meramente voluntarista ou, como tem acontecido ao longo dos tempos, continuar a alimentar a não decisão.

Entendo que uma solução, qualquer que ela seja, só será encontrada quando houver **uma decisão política idêntica à que foi tomada no passado, relativa à definição da Rede de Autoestradas, permitindo que hoje coexistam a rede de estradas antigas com a Nova Rede**, construída segundo os novos parâmetros. **As duas são complementares e têm funções bem definidas no Sistema Nacional de Transportes.**

Sendo certo, que a gestão de duas estruturas ferroviárias diferentes não é tarefa fácil, há que definir, desde o início, qual a solução que pretendemos, eventualmente, recorrendo à experiência do modelo espanhol, em vigor há tantos anos.

A vivência complementar das duas redes será a base e o ponto de partida do Novo Plano Ferroviário Nacional, quer no que respeita a Passageiros, quer no referente ao transporte de Mercadorias.

A Nova Rede Ferroviária deverá obedecer aos requisitos impostos pela sua interoperabilidade com a Rede Ferroviária Europeia, nomeadamente, no domínio de:

- Distância entre carris
- Alimentação de Energia
- Regulamentos de Segurança
- Regulamentos de Circulação

sendo que a adoção da bitola europeia constitui um problema de difícil solução e que, até hoje, nunca sequer chegou a ser equacionado, de forma a permitir a necessária decisão política.

Adiante se apresentará uma Proposta para a Nova Rede Ferroviária, definida de acordo com os parâmetros enunciados e considerando o papel da Ferrovia na organização do Sistema Nacional de Transportes.

A Nova Rede Ferroviária, construída de acordo com as normas europeias, será a rede primária do modo ferroviário, quer para Passageiros, quer para Mercadorias, assegurando:

- **A ligação de Passageiros entre Centros Urbanos**, capitais de Distrito, sendo a realização deste objetivo, escalonada no tempo, em função das diferentes realidades populacionais. Contudo, haverá que garantir, desde o início, tempos de percurso adequados entre todas as capitais de Distrito, com a utilização combinada das diferentes infraestruturas e material circulante.
- Ainda nos Passageiros, esta rede tem que **garantir a ligação aos Aeroportos, tendo aqui uma muito especial relevância a localização do Novo Aeroporto de Lisboa.**
- **No transporte de Mercadorias haverá que garantir a ligação aos Portos Nacionais**, permitindo o encaminhamento dos produtos, quer nos eixos principais internos de distribuição, quer na relação com o exterior, tendo como objetivo chegar ao Centro da Europa, através de uma ligação coordenada com a rede de Espanha.

Adquiridos que sejam estes pressupostos, será então possível definir a parametrização da infraestrutura, nomeadamente, no que respeita a:

- Tempos de Percursos
- Velocidades Máximas e Médias
- Gradientes Máximos
- Pesos por Eixo.

analisando sempre, para cada formulação, os custos envolvidos que crescerão, grosso modo, na razão direta do crescimento das exigências formuladas.

Teremos assim, a Ferrovia como um elemento de articulação e potenciador da capacidade e eficiência dos outros modos de transporte, sendo de salientar, como exemplos mais significativos das Sinergias possíveis:

- Nas Mercadorias, a ligação aos Portos Nacionais, conforme já referido.
- Nos Passageiros, a ligação aos Aeroportos é um elemento dinamizador da sua procura, pelo alargamento do seu espaço de influência. No caso concreto do Novo Aeroporto de Lisboa, deverá existir uma relação direta entre a sua localização e a definição da rede ferroviária.

Considerando a importância deste ponto, permito-me avançar, desde já, com o meu contributo, para a sua análise:

- **A localização do Novo Aeroporto**, face aos estudos já realizados durante as últimas décadas e considerando uma futura e salutar redução de tráfego no Aeroporto da Portela, **deverá ser em Alcochete.**
- Assim sendo, **a saída ferroviária de Lisboa, em direção ao Norte, deverá ser feita através da 3ª Travessia do Tejo**, localizada, na margem direita, a montante da foz do rio Trancão.
- **Na área ferroviária do Aeroporto de Alcochete, estarão as ligações da Nova Rede ao Norte, ao Sul e a Leste.**

- Deste modo o Aeroporto de Alcochete, poderá servir em condições adequadas de tempo e fiabilidade de transporte o eixo principal ferroviário de Braga a Faro, bem como as zonas fronteiriças de Badajoz e de Vigo.
- No caso da opção por esta solução o conceito de Estação Central de Lisboa, que já pouco sentido faz, deixará de ter qualquer significado uma vez que a exploração da Rede terá por base Alcochete e não Lisboa, esta última já com saturação suficiente a necessitar de espaço para deixar respirar as suas infraestruturas.
- O serviço “shuttle” entre o Aeroporto e Lisboa, Gare do Oriente-Santa Apolónia, permitirá uma gestão de frota otimizada, quer do material circulante, quer das suas tripulações.
- Por tudo isto e porque as Sinergias são fator determinante do sucesso dos Projetos em análise, todos eles com muitas décadas de estudos, **urge haver uma decisão política de avançar para a formulação de um Projeto Ferroviário para os próximos 20 anos**, que represente um entendimento maioritário a nível nacional, com a urgência a que a atual situação económica e social do País obriga.
- O arranque deste Projeto será um elemento dinamizador muito importante no setor da construção de Obras Públicas, repondo a qualidade da nossa engenharia, fomentando emprego e fazendo a afirmação da nossa capacidade de querer e realizar algo em que, face ao tempo decorrido, já poucos acreditam.
- Não devemos facilitar nas soluções, mas já não podemos continuar a dificultar a decisão.
- Assim vivemos, os últimos 50 anos da Ferrovia.
- Que não sejam os derradeiros!

