

Conferência
PLANEAMENTO DA REDE DA ALTA VELOCIDADE FERROVIÁRIA, TRAVESSIA DO TEJO E
ESTAÇÃO EM LISBOA. ALTERNATIVAS

S. Pompeu Santos

Engenheiro Civil, Membro Conselheiro da Ordem dos Engenheiros

Estão nesta altura em fase de Avaliação Estratégica, os estudos de impacto ambiental dos troços da rede da Alta Velocidade Ferroviária (AVF) entre Lisboa e Alenquer, e Alenquer-Aveiras de Cima, da linha Lisboa-Porto, e entre Lisboa e a Moita, da linha Lisboa-Caia-Madrid (o qual inclui a travessia do Tejo e a estação em Lisboa).

Nos períodos de consulta pública (terminados em Dezembro e Janeiro) o autor, no âmbito da sua intervenção cívica, elaborou (e entregou na Agência Portuguesa do Ambiente) três documentos de apreciação dos referidos estudos, intitulados:

- *“Alta Velocidade Ferroviária. Consulta Pública no Âmbito do Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do Troço Lisboa-Alenquer (Ota). Apreciação do Estudo de Impacto Ambiental e Apresentação de Soluções Alternativas ao Projecto”;*

- *“Alta Velocidade Ferroviária. Consulta Pública no Âmbito do Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do Troço Alenquer-Aveiras de Cima (Troço de Ligação D/C1). Apreciação do Estudo de Impacto Ambiental e Apresentação de Soluções Alternativas ao Projecto”, e*

- *“Alta Velocidade Ferroviária. Consulta Pública no Âmbito do Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do Troço Lisboa-Moita, Incluindo a Terceira Travessia do Tejo. Apreciação do Estudo de Impacto Ambiental e Apresentação de Soluções Alternativas ao Projecto”.*

Nestes documentos, além da apreciação dos referidos impactes ambientais são apresentadas alternativas às soluções de projecto propostas pela RAVE para os referidos troços, tendo em vista, por um lado, a minimização dos impactes e, por outro, o aumento da eficiência e a minimização dos custos.

O troço Lisboa-Alenquer (Ota) vai desde Moscavide (à saída de Lisboa) até um pouco antes de Castanheira do Ribatejo, ainda no concelho de V. Franca de Xira, numa extensão de cerca de 30 km, sendo apresentadas duas opções de traçado (Nascente e Poente) para a zona central do troço.

O troço é caracterizado por atravessar uma zona com grandes constrangimentos, nomeadamente, orografia muito acidentada, densa ocupação urbana, grande densidade de vias de comunicação e de redes de infra-estruturas, tudo condições que desaconselham a instalação de uma linha de Alta Velocidade. Os impactes ambientais são muito gravosos e os custos elevadíssimos. É de realçar a enormíssima extensão de túneis e de viadutos, que representam cerca de 60% da extensão do troço, em ambas as opções. A extensão dos túneis na opção Poente é particularmente expressiva, com cerca de 13 km, alguns deles com vários km de extensão.

O troço Alenquer-Aveiras de Cima (designado Troço de Ligação D/C1) vai desde o término do troço Lisboa-Alenquer até ao limite Norte da freguesia de Aveiras de Cima, no concelho da Azambuja, numa extensão da ordem de 24 km, dependendo da opção de traçado (são apresentadas 4 opções).

O troço apresenta várias condicionantes, nomeadamente, o atravessamento da Reserva Agrícola Nacional (RAN) e a Reserva Ecológica Nacional (REN) em largas extensões, bem como a interferência com importantes infra-estruturas, designadamente, auto-estradas e linhas de alta tensão. É particularmente significativa a interferência com a zona do complexo nó de cruzamento das auto-estradas A1 e A10, o que vai obrigar a que passe em viaduto a grande altura sobre toda a baixa do Carregado. A extensão de viadutos é, assim, bastante expressiva variando entre 7,0 e 9,6 km (ou seja 30 a 40% do troço), consoante as alternativas. Há ainda a referir outros impactes importantes, nomeadamente, grande quantidade de escavações e aterros (que atingem mais de 15 metros de altura) e a demolição de vários edifícios de habitação. Os impactes ambientais negativos são, portanto, muito significativos e os custos bastante elevados.

Quanto ao troço Lisboa-Moita, vai desde Moscavide até à saída do Barreiro, incluindo portanto a estação central em Lisboa e a travessia do Tejo.

A travessia do Tejo através de uma ponte Chelas-Barreiro é uma decisão acertada. A ponte será de modo triplo, isto é: “3 em 1”, servindo os comboios da AVF, os comboios convencionais e o tráfego rodoviário, conforme o autor vem defendendo publicamente há vários anos, em artigos publicados, primeiro no *DN* de 30 de Agosto de 2004, e depois no *Expresso* de 23 de Outubro seguinte. Contudo, a ponte deverá ser construída em duas fases, sendo a rodovia instalada apenas quando os utentes estiverem habituados a usar o modo ferroviário. Ora, a solução proposta pela RAVE, com as vias ferroviárias instaladas no piso inferior da ponte e as vias rodoviárias instaladas no piso superior, terá de ser construída de uma só vez.

A localização da estação na Gare do Oriente (preconizada pela RAVE) é um erro. A ideia será, possivelmente, justificar uma estação que custou uma fortuna, mas que, na verdade, é desconfortável. Além disso, o local é muito excêntrico e apertado, não dispondo de espaço para o parque de manutenção dos comboios, que irá, assim, ser instalado na margem Sul (no Barreiro ou na Moita), obrigando a grandes deslocações e à ocupação da ponte com comboios vazios. Por outro lado, em face dos condicionamentos do local, a ampliação da estação para nela instalar a AVF será uma obra muito cara; será quase como construir uma estação nova.

Esta solução obriga ainda a que os acessos à ponte Chelas-Barreiro, em Lisboa, sejam muito complicados e não permitam a ligação à rede viária local. Por outro lado, os comboios, ao sair da ponte, terão de percorrer mais de 5 quilómetros ao longo da zona oriental de Lisboa até à Gare do Oriente, criando graves problemas ambientais, particularmente, ruído excessivo, com grandes incómodos para as populações.

Quanto aos troços Lisboa-Alenquer e Alenquer-Aveiras de Cima (defendidos pela RAVE), o autor propõe uma alternativa que consiste em passar a linha da AVF pela margem Leste do Tejo (depois de o atravessar na zona da Azambuja), entroncar com a linha de Madrid na zona do Novo Aeroporto, e haver depois um troço comum daí até Lisboa, através da ponte Chelas-Barreiro. Isto é, as duas linhas da Alta Velocidade passam a servir o Novo Aeroporto. Os terrenos atravessados são planos e sem constrangimentos significativos, pelo que os impactes ambientais serão pouco relevantes e os custos relativamente baixos. Comparativamente com a solução Lisboa - Alenquer - Aveiras de Cima pela margem direita do Tejo, além de maior eficiência, a economia conseguida será impressionante, superior a 1000 milhões de euros.

Quanto à estação da AVF o autor propõe a sua localização em Chelas, sobre a linha de Cintura. Trata-se de um local central, logo à saída da ponte Chelas-Barreiro, onde há espaço à vontade para construir uma estação de raiz, satisfazendo todas as exigências duma verdadeira estação de AVF. Há, também, espaço para instalar o parque de manutenção dos comboios (no vale entre as Olaias e a Belavista). A amarração da ponte será também muito mais simples, permitindo inclusivamente fazer a ligação da rodovia à rede viária local, em Marvila. Além disso, será uma oportunidade para a requalificação urbana daquela zona da cidade, muito esquecida, como se sabe.

Quanto à ponte Chelas-Barreiro o autor propõe uma solução em que as ferrovias são instaladas, sobrepostas, a meio da ponte, e as vias rodoviárias são instaladas, numa segunda fase, em abas a construir dos dois lados do piso superior da ponte. Os custos serão também reduzidos, em particular devido à simplificação dos acessos.

Em resumo, além de impactes muito menos gravosos e de uma eficiência muito superior, as soluções alternativas às soluções da RAVE permitem uma poupança global de mais de 1800 milhões de euros.

Os documentos atrás referidos podem ser descarregados do site: <http://sqlsote.no.sapo.pt>

(SPS-09.01.20)