

Senhores Oradores

Senhores Convidados

Ao longo de mais de duas décadas a ADFER tem feito suas muitas causas relevantes para a melhoria dos sistemas de transportes. A colocação do comboio na ponte 25 de Abril, a reestruturação empresarial do sector ferroviário e o arranque do projecto do Metro do Porto mobilizaram as nossas energias.

Durante 15 anos fizemos a pedagogia e a defesa da rede ferroviária de bitola europeia e alta velocidade que viria a ser consagrada em 2003. Lutámos contra políticos, gestores públicos e professores universitários. Tivemos connosco os esclarecidos líderes dos Núcleos e das Associações Empresariais, os Autarcas, os Reitores de várias Universidades e muitas personalidades relevantes no Sector dos transportes como os Senhores Prof. Almeida e Castro, Dr. Manuel Moura e Prof. Nunes da Silva.

Na última década batemo-nos por sistemas integrados de transporte, designadamente da futura rede ferroviária e do sistema aeroportuário, e, coerentemente, defendemos a localização do NAL na margem esquerda do Tejo a Nordeste de Lisboa e, em 2005, lançámos a solução CTA.

Mandava o bom senso que a Secretaria de Estado dos Transportes mandasse compatibilizar o desenvolvimento da futura rede ferroviária na região de Lisboa com o NAL no CTA. Para que o País pudesse dispor de um sistema aeroferroviário perfeitamente integrado, com benefícios incalculáveis para os passageiros, para o País e para os dois modos de transporte. Que a solução defendida pela ADFER ao longo dos anos e contemplada no estudo da CIP/TIS assegura.

No Brasil estuda-se um novo eixo de alta velocidade entre o Rio, S. Paulo e Campinas que passará pelos principais aeroportos dessas cidades. Há um sentido claro de evolução por toda a parte para aproveitar a complementaridade entre os dois modos, integrando as suas infra-estruturas.

Está quase tudo errado nesta caminhada apressada da SET, que o País deve travar.

Regressámos ao analfabetismo cultural dos anos 50 quando a rede de metropolitano foi pensada e construída de costas voltadas para o caminho-de-ferro.

A ADFER tem vindo a realizar uma série de Sessões que procuram esclarecer a situação.

Na 1ª Sessão ficou claro que só uma travessia rodoviária Algés – Trafaria é capaz de descongestionar a Ponte 25 de Abril, de captar 60% do tráfego rodoviário existente entre as duas margens e de em vez de congestionar mais as artérias de Lisboa as aliviar. Que essa travessia será mais barata se for em túnel imerso (a Empresa que estudou preliminarmente esse túnel tem em fase adiantada de construção na Coreia um túnel imerso rodoviário com quase 4 km, a uma profundidade de 50 m, em ambiente sísmico e de substratos mais adversos). E que a nova travessia pode ser feita sem encargos para o OE.

Estando a ponte Vasco da Gama a 1/3 da sua capacidade e resolvidas, com eficácia, como já o deviam ter sido há muito, as acessibilidades do Barreiro à ponte Vasco da Gama e, através do Coina, à ponte 25 de Abril, ficariam sanadas as necessidades de transporte rodoviário entre as duas margens num horizonte onde se podem fazer previsões realistas.

Na segunda Sessão dois ex-ministros das Finanças deixaram claro que o País não pode continuar a fazer investimentos em obras públicas, sem suficiente fundamentação económica e social, onerando as gerações futuras, como sucede com as SCUTS, e comprometendo a nossa própria sobrevivência enquanto País. As duas saídas de Lisboa da nova rede e a construção imediata de todo o novo eixo Lisboa – Porto são inadmissíveis. No médio prazo são suficientes as variantes aos troços suburbanos de Lisboa e do Porto, bem na linha da estratégia moderada defendida pelas Confederações Empresariais.

Na terceira Sessão tornou-se claro que a travessia Chelas Barreiro, associada à expansão do terminal de Alcântara, asfixia irremediavelmente o porto (e a cidade) de Lisboa. Não é aceitável que qualquer ponte construída a jusante da ponte Vasco da Gama tenha parâmetros inferiores a esta, mas antes bem superiores, como defendeu a APL enquanto teve liberdade para o fazer. Por outro lado existe um consenso no sector marítimo portuário sobre a expansão do porto para um novo terminal na Trafaria com fácil acessibilidade rodoviária pelo futuro túnel e boa acessibilidade ferroviária pela rede a Sul do Tejo. Como também o entendem as Confederações Empresariais!

Como explicar que o Instituto Hidrográfico da Marinha e a própria Chefia do Estado Maior da Armada não tenham sido ouvidos?

A prioridade dada pela SET e assumida no estudo do LNEC ao suburbano para o Barreiro está inequivocamente errada.

Por um lado foi há poucos anos construído um excelente terminal fluvial no Barreiro, a Soflusa introduziu modernos catamarãs que asseguram a ligação entre as duas margens em 15 minutos e o metropolitano de Lisboa acaba de chegar à estação fluvial do Terreiro do Paço. Há alguns dias, numa iniciativa da Sociedade de Geografia, o Director de Exploração da Transtejo e da Soflusa informou que, com algum reordenamento da navegação no estuário, se pode reduzir o tempo de percurso para 10 minutos.

Quem não compreende que a nova travessia ferroviária do Tejo só é prioritária porque é preciso construir uma acessibilidade ferroviária excelente ao NAL e porque é necessário construir a nova rede.

É chocante que a acessibilidade ferroviária ao NAL nem sequer conste do Despacho do Governo que mandatou o LNEC!

É ridículo usar a diferença de 3 ou 4 minutos entre o tempo de percurso do suburbano do Barreiro, pelas travessias Chelas – Barreiro e Beato Montijo, como determinante para a opção, ao mesmo tempo que se despreza uma diferença de tantos km no acesso ao NAL!

Surpreendente é a posição da CM de Lisboa de convívência com uma travessia rodoviária secante ao tecido urbano da cidade e com a expansão de um terminal de contentores no

centro da cidade com a conseqüente intensificação do tráfego ferroviário e rodoviário de mercadorias no seio da cidade, quando tudo isso era evitável e com benefício para o País.

A localização da estação central de Lisboa é um assunto debatido desde a génese dos caminhos-de-ferro em Portugal.

Permitam que reproduza aqui alguns parágrafos duma intervenção que fiz no Porto em Outubro de 1990, na qual fiz a defesa da rede de alta velocidade que em 2003 viria a ser aprovada na Cimeira Ibérica.

Cito:

«Hardy Hislop da Companhia Central e Peninsular encarregou o engenheiro britânico Thomaz Rumball de preparar o projecto da Linha do Leste. Rumball terá sido escolhido pelo próprio Robert Stephensen, o qual enviou para Portugal outros técnicos que tiveram um papel decisivo no arranque dos nossos caminhos-de-ferro. Das várias opções estudadas por este técnico preconizava a construção da estação de Lisboa no Largo de Arroios, origem da Linha do Leste... Na região de Lisboa um ramal pelo vale de Chelas a Xabregas ligaria a Linha do Leste ao rio... Esta solução mereceu público apoio de Luís Pimentel na Revista Militar.

O Conselho de Obras Públicas e Minas não aceitou o projecto de Rumball e impôs várias condicionantes ao estudo designadamente a que fixa para origem da Linha do Leste o Cais dos Soldados (Sta Apolónia).

A Companhia Central e Peninsular contratou outro engenheiro – Harcourt White. Este criticou a falta de condições do Cais dos Soldados para uma boa estação e pronunciou-se também a favor do Largo de Arroios.

Mas o Conselho de Obras Públicas e Minas rejeitou de novo essa proposta.»

Na parte final dessa intervenção disse:

«A miragem do tráfego internacional e a miragem do tráfego ferro portuário, aliadas à competição entre as Companhias concessionárias, sem uma visão global e orientadora do interesse nacional, deram à nossa rede ferroviária uma configuração e uma sequência de concretização mal adaptadas aos interesses do País.

Bom seria que se tivesse atendido aos projectos dos engenheiros Rumball e White para a construção da estação de Lisboa, términos do eixo Norte – Sul, numa zona central em vez de encostar ao rio. Foi um defeito de origem que nem a construção de uma estação central, anos mais tarde, junto ao Rossio, hoje só de função suburbana, remediou.

Bom seria que se tivesse dado atenção ao projecto do Eng. Miguel Pais de considerar estações para os comboios de longo curso localizadas sobre uma linha ferroviária de cintura.»

Fim das citações.

A estação central de Lisboa voltou a ser objecto de estudo, desta vez pela francesa Sofrerail, nos anos 60. Após uma análise exaustiva de soluções, a recomendação e o desenvolvimento do estudo recaiu sobre a estação do Rego na Linha de Cintura. Esse estudo contemplava uma alternativa de estação central na Luz integrada numa nova Linha de Cintura que servia o aeroporto da Portela. A construção de uma estação central naquela localização passou a constituir uma das principais ambições do sector ferroviário.

Na sequência da RCM 52/88, de 15 de Dezembro, Portugal inicia os estudos da nova rede de bitola europeia e alta velocidade. O assunto da estação central coloca-se num novo contexto. O Consórcio luso britânico Consulgal/Transmark estuda várias localizações e retém duas como melhores opções: Rego/Entrecampos e Chelas. Em concertação com a CM de Lisboa, cujo Vereador do Trânsito era o ex-secretário de Estado dos Transportes Machado Rodrigues, é feita a comparação das duas alternativas e seleccionada Chelas.

Quando o Metropolitano constrói a estação das Olaias da Linha Vermelha cria um túnel para acesso à futura estação central.

Ao longo de duas décadas a localização Chelas/Olaias gerou um consenso muito alargado em todo o sector.

Com pompa e circunstância a actual Secretária de Estado dos Transportes anunciou em tempos que estavam a ser estudadas para a localização da estação central três alternativas:

Chelas/Olaias, Portela e Gare do Oriente.

O anúncio da opção pela Gare do Oriente tem todo o ar de precipitação e, como não é conhecido nenhum estudo comparativo, receamos que não tenha sido seriamente realizado.

Entretanto as Confederações Empresariais, num documento de extraordinária qualidade, apresentaram, no mês passado, um conjunto de opções estratégicas e projectos estruturantes, que incluem a localização da estação central na Portela.

A ADFER, em Comunicado da Direcção, já se pronunciou sobre essa opção e, depois de realizado um estudo sumário por um dos nossos Quadros, posso afirmar que essa opção é tecnicamente viável.

Acredito que o debate que aqui vai acontecer seja útil para que o País possa fazer as melhores opções.

No século XIX os Dirigentes portugueses não enxergaram além do Vapor (que ligava o Cais das Colunas à Vala da Azambuja) e da Diligência que dava continuidade a esse trajecto, serviço que o comboio ia substituir, e assim optaram por fazer a estação junto ao rio. Será que o deslumbramento pela obra de Calatrava nos impede hoje também de ver como servir melhor o passageiro, a cidade, a região e o País?

Muito obrigado,

Arménio Matias