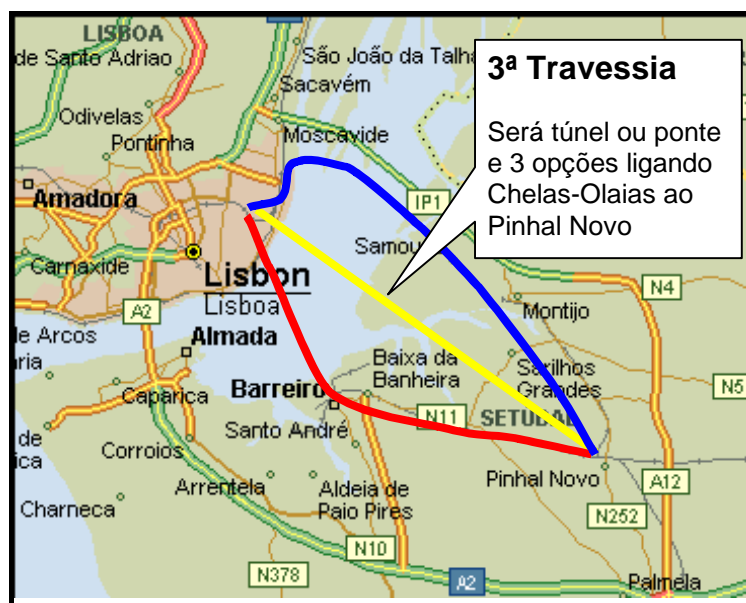


VANTAGENS DA 3ª TRAVESSIA SOBRE O TEJO



Rui Rodrigues

Site: www.maquinistas.org (Ver Opinião)

Email rrodrigues.5@netcabo.pt

Data: Junho de 2004

VANTAGENS DA 3ª TRAVESSIA SOBRE O RIO TEJO

PORQUÊ A 3ª TRAVESSIA?

Em primeiro lugar, a actual Ponte 25 de Abril está a aproximar-se da saturação porque a sua capacidade máxima é de 12 comboios por hora e por sentido e, neste momento, nas horas de ponta, já circulam 9 comboios. Significa que, caso nada seja feito relativamente à ferrovia, a passagem do Rio Tejo, pela ponte 25 de Abril, tornar-se-á um grave constrangimento nos próximos anos, dado que serão iniciadas, em Junho de 2004, viagens directas por comboio de Lisboa para o Sul do País.

Em segundo lugar, e sobretudo devido ao facto de os comboios de Alta Velocidade (AV) possuírem uma bitola (distância entre carris) diferente da existente, isso obriga a que seja necessário um novo canal para que estes entrem e saiam da cidade. Ligando só Lisboa para Norte, seria necessário construir um túnel de mais de 10 Km de extensão, para depois voltar à superfície e percorrer terrenos de relevo muito desfavorável, pela Margem direita do Tejo, a ocidente do rio. Já foram feitos estudos preliminares que apontavam para custos superiores a 1250 milhões de euros. Em vez disso, construindo-se a 3ª travessia, estaremos a resolver diversos problemas de uma só vez, tais como, as ligações para o Norte, Algarve, Alentejo, Espanha e uma nova via de suburbanos para a outra margem.

Vai ser necessário construir uma 3ª travessia por forma a que esta estabeleça uma ligação da margem Sul à futura estação ferroviária central de Lisboa. O local que preenche todos estes requisitos é, sem dúvida, o Vale de Chelas, situado junto à estação do Metro, em Olaias e à linha de cintura (que liga a Gare do Oriente a Campolide) e que seria comum ao término da linha do Norte, passando a ser o ponto de chegada dos comboios de todas as linhas da Capital, coexistindo com o aeroporto da Portela, por este estar ligado ao Metro.

O ponto na margem Sul, ao qual se deveria ligar a Estação Central, seria o Pinhal Novo, pela simples razão de ser a intercepção de várias linhas e, sobretudo, porque se fecharia a malha ferroviária da Região de Lisboa.



Existe, assim, todo o sentido em ligar Chelas-Olaias ao Pinhal Novo, podendo existir vários corredores que unam os dois pontos: pelo Barreiro, ou próximo da Ponte Vasco da Gama, ou por um corredor mais central. É evidente que essa decisão ficaria dependente dos estudos a efectuar por uma empresa especializada, com particular atenção para a escolha do local do rio Tejo, com a profundidade mais adequada para esta construção.

Terá que ser decidido se a 3ª travessia será em túnel ou ponte. A vantagem da 1ª opção residiria no facto de não se limitar o tráfego do porto de Lisboa e de os comboios poderem circular entre margens, independentemente da velocidade do vento.

VANTAGENS DA 3ª TRAVESSIA

Actualmente, desde a Gare do Oriente ao Pinhal Novo, qualquer que seja o comboio rápido, será sempre obrigado a percorrer aquele itinerário, a velocidades muito baixas, por limitação do traçado e por estar dependente desta via com elevado tráfego de suburbanos

Após a construção da 3ª travessia, os tempos de viagem desde Lisboa ao Pinhal Novo iriam reduzir-se em cerca de 30 minutos, por a distância ser diminuída de 48,5 Km para 20 a 25 Km, consoante o corredor escolhido, e por a velocidade, após a chegada à Margem Sul, ser muito superior.

3ª TRAVESSIA (Distâncias das 3 opções)			
Diferença de distância entre o percurso actual e a 3ª travessia	Distância entre margens do Tejo nos 3 corredores	Distância Chelas-Pinhal Novo	
23,5 a 28,5 Km	Min.-5,5 Km Máx-7 Km	Min. 20 Km	Máx 25 Km
O tempo de viagem vai-se reduzir em cerca de 30 minutos, entre Chelas e Pinhal Novo			

Significa que os tempos de viagem para o Algarve, Alentejo e Espanha seriam diminuídos substancialmente, provocando assim uma maior aproximação entre as várias regiões.

Por outro lado, a cidade de Lisboa deveria estruturar os seus transportes públicos em torno de uma rede de comboio convencional pesado, coordenando-a com outros modos de transporte. Esta opção permitiria que cada linha de alta capacidade pudesse distribuir um elevado número de passageiros por hora, pelos diferentes pontos da cidade.

Neste momento, as principais linhas que servem Lisboa são as de Sintra, Cascais, Norte e, mais recentemente, a linha da ponte 25 de Abril. Só a linha de Sintra, por dia, transporta mais de 200 mil passageiros.

A conclusão a que se chega é que se deveria, em primeiro lugar, definir a rede de comboio convencional a partir da qual se vão estruturar os restantes transportes.

Neste momento, além das linhas já existentes, falta fechar a malha, através da ligação do Pinhal Novo a Chelas-Olaias, que seria efectuada mediante a 3ª travessia do Tejo e estabelecer o seu funcionamento em rede, que permitirá a ligação rápida entre múltiplos pontos.

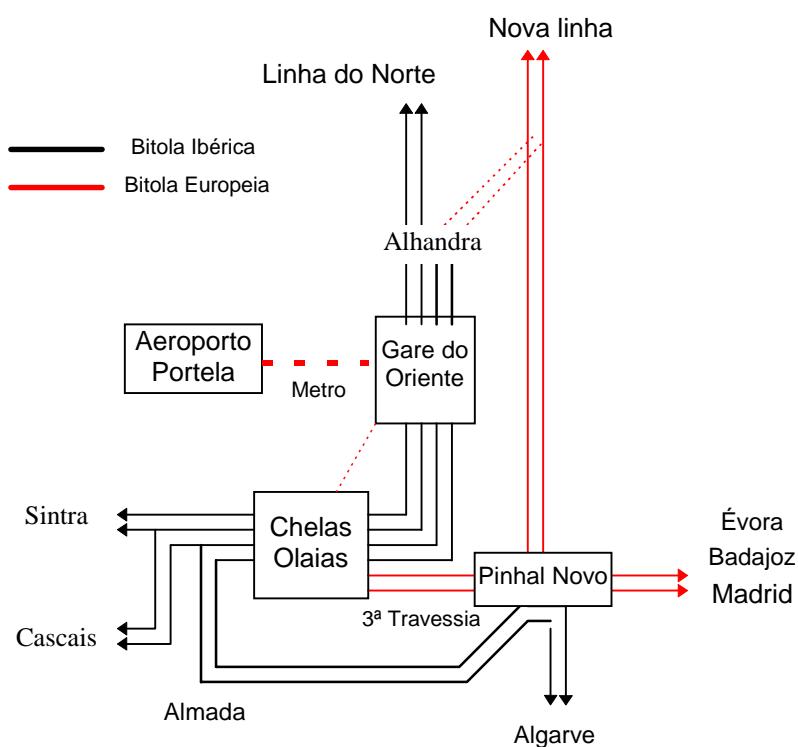
FASES A SEGUIR

Definida a localização da estação Central e da futura 3ª travessia, esta deveria ser só ferroviária por duas razões principais: para não trazer mais carros para o interior da cidade e porque, sendo só ferroviária, seria possível contornar legalmente o contrato, financeiramente desastroso, que o Estado Português tem com a Lusoponte, já que esta empresa tem direito de opção para futuras travessias que incluam a rodoviária.

Seguidamente, deveria ser escolhido o número de linhas necessárias. Neste momento, na margem sul, vivem mais de 700 mil pessoas, sendo cerca de dois terços servidas pela actual Ponte 25 de Abril. Mesmo que se opte só por duas linhas, a capacidade da 3ª travessia será suficiente a longo prazo. Evidentemente que as duas linhas seriam em bitola europeia, o que obrigará a tomar várias opções, devido ao facto da bitola dos suburbanos ser diferente.

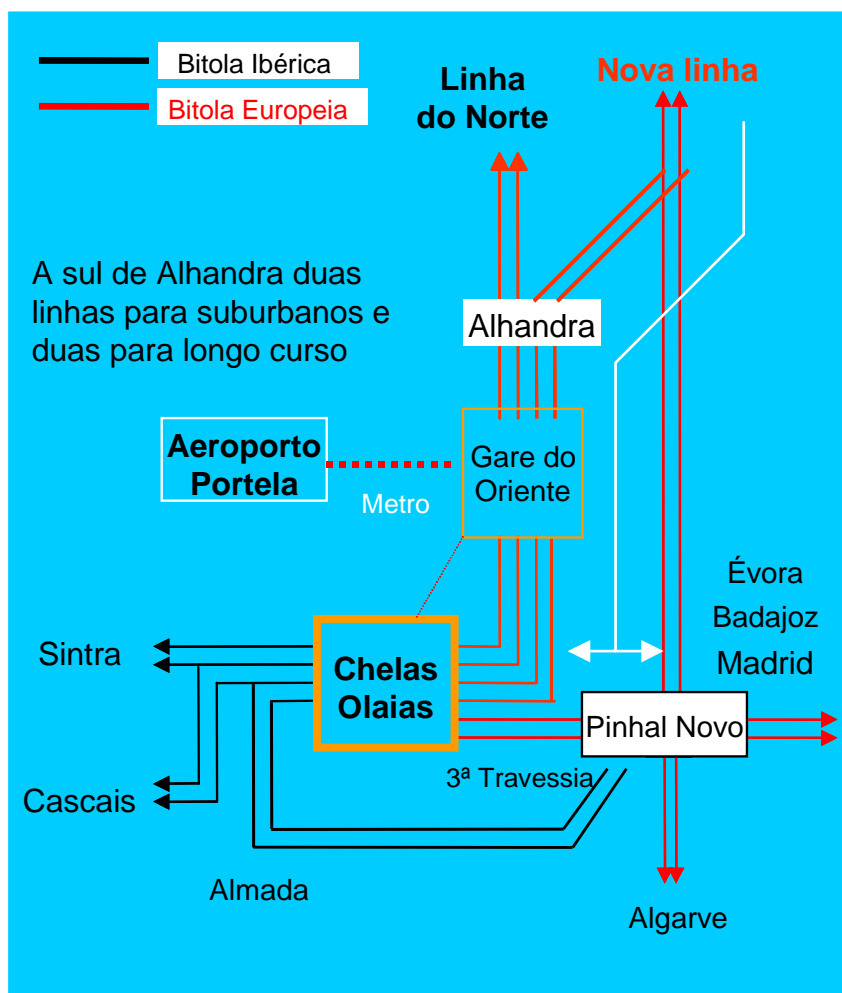
Poderão considerar-se 3 fases distintas na Região de Lisboa devido à diferença de bitolas:

1. Numa 1ª fase, todos os comboios de bitola europeia entrariam na cidade só pela futura 3ª travessia do Tejo.

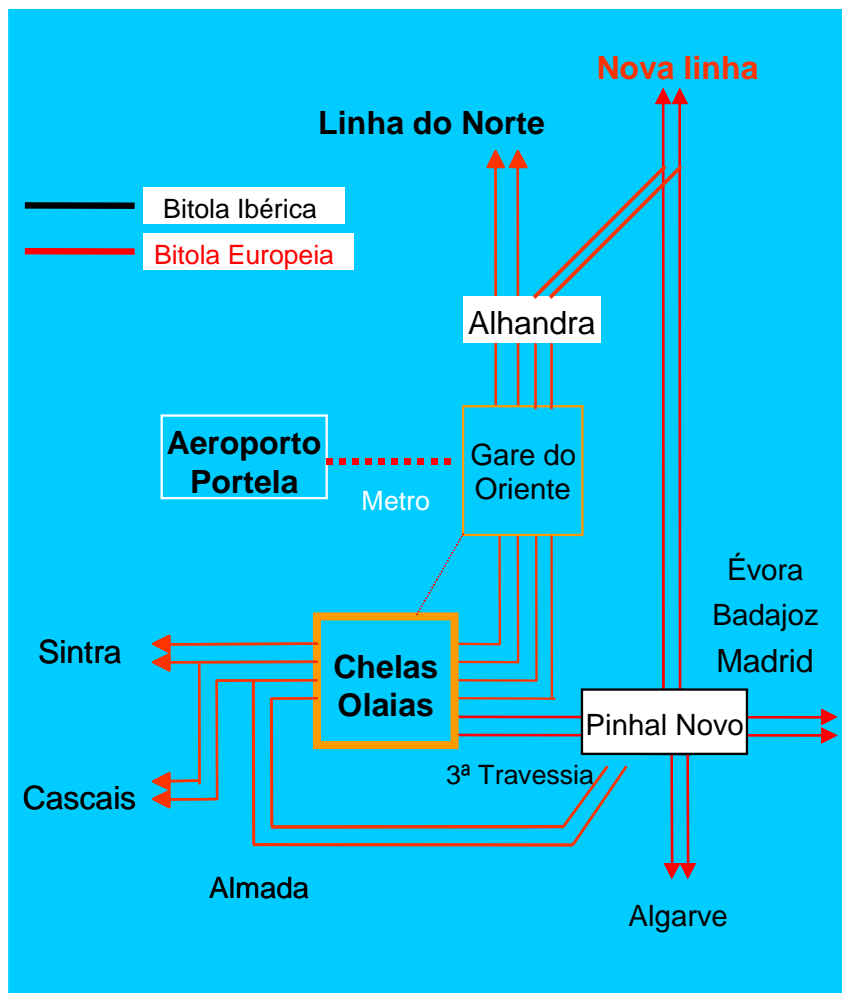


2. A segunda fase, talvez em 2020, iria ocorrer no momento em que se mudar a bitola da linha do Norte. Em Lisboa, os comboios rápidos, de bitola europeia, vindos do Norte, passam a ter o seguinte itinerário que poupa 10 min perante o anterior e porque chega primeiro a Lisboa: Margem Esquerda do Tejo (Leste)-Alhandra-Oriente-Olaias. Neste ponto, o maquinista inverteria a marcha e dirigir-se-ia para o Pinhal Novo (Margem Sul) A linha do Algarve já teria mudado a sua bitola e só os

suburbanos de Sintra, Cascais e Almada iriam manter a bitola ibérica desde a Estação Central até à restante Região de Lisboa. O troço Pinhal Novo-Alhandra seria mais utilizado para o transporte das mercadorias provenientes dos portos de Sines e Setúbal, sem passar pela capital, para o terminal da Bobadela e para a linha do Norte.



- Finalmente, talvez em 2025, o tempo de vida do elevado número dos comboios suburbanos já estará no seu final e, então, será mudada a bitola e comprado novo material em bitola standard. Todos os suburbanos poderiam ligar-se em rede e estabelecer uma ligação rápida e eficiente entre múltiplos pontos da Região de Lisboa. A alteração, de forma faseada, teria custos perfeitamente aceitáveis



Podemos achar surpreendente a ideia de ter que mudar-se a bitola dos suburbanos, contudo, uma das razões dessa opção resulta do facto de a rede portuguesa estar fortemente dependente da linha do Norte, que é a coluna vertebral do sistema ferroviário nacional, dependendo dela várias linhas. Evidentemente, quando lhe for mudada a bitola, o mesmo acontecerá, por arrasto, a outras linhas. Outra razão importante é que, para resolver definitivamente os graves problemas de incompatibilidades das diferentes bitolas, a solução consistirá, logo que for possível, em todas as linhas passarem a possuir a mesma distância entre carris.

A futura 3ª travessia, inicialmente, terá um tráfego muito baixo, caso seja utilizada exclusivamente para a futura rede de AV. Evidentemente que, entre as duas margens, as velocidades dos diferentes tipos de comboios, suburbanos ou de longo curso, seriam as mesmas por se estar muito próximo da estação Central. Contudo, os suburbanos só poderão circular livremente num período mais longínquo.

Uma ideia que poderia ser estudada seria a possibilidade de se utilizar a 3ª travessia como uma extensão do Metro de Lisboa, por este utilizar a bitola europeia, apesar da alimentação eléctrica ser diferente. Poder-se-ia conectar directamente a Portela e a Gare do

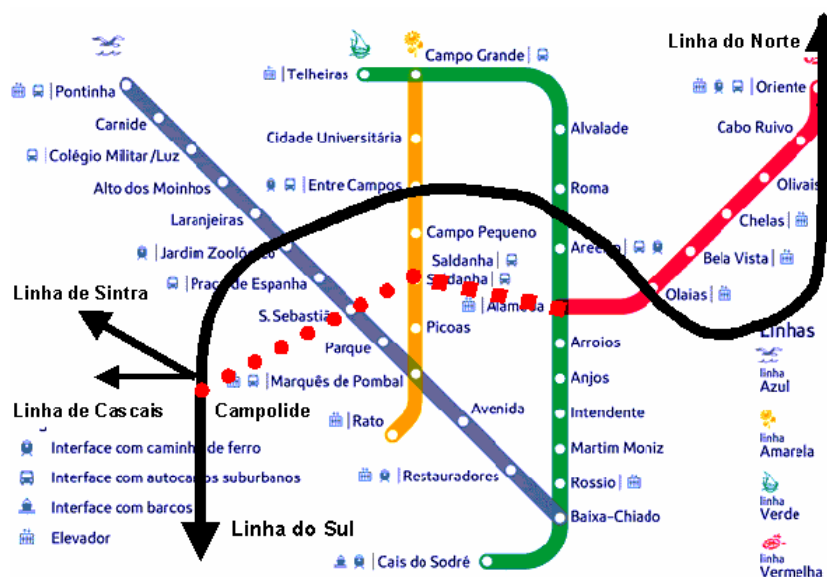
Oriente à Margem Sul e, no caso de a nova travessia passar pelo Montijo, seria possível ligar o aeroporto de Lisboa, por um transporte de alta frequência, à base aérea ali existente, complementando-se e protelando, assim, por décadas, a construção de um novo aeroporto, com a poupança daí resultante de 5000 milhões de euros.



Fotos da base aérea do Montijo: Ver site www.pelicano.com.pt/zip_montijo.html

Enquanto a bitola dos suburbanos de Lisboa for Ibérica, a 3ª travessia seria utilizada pelo Metro e por comboios de AV e longo curso. No momento em que a bitola dos suburbanos for a europeia, a 3ª travessia só seria utilizada por estes e por comboios de AV e longo curso.

Diagrama do Site da Rede do Metro de Lisboa. Linhas suburbanas a negro



Os efeitos das duas opções são semelhantes, porque a Linha Vermelha do Metro é independente das restantes, o que obriga a efectuar um transbordo para tomar outra linha da rede do Metro. O mesmo acontecerá se um suburbano, vindo da margem Sul, ao percorrer a linha de cintura, quando a bitola for única, só haverá um transbordo porque este irá cruzar todas as linhas do Metro.

O objectivo final seria possuir sempre uma malha ferroviária onde os suburbanos possam circular livremente entre os diferentes pontos da cidade. Ao criarmos uma nova ligação aos pontos já existentes, significa que estamos a aumentar o número possível de ligações ferroviárias, em rede, com diversas combinações: Setúbal-Campolide-G.Oriente-Azambuja; Cascais-Campolide-Olaias-Margem Sul e Sintra-Olaias-Azambuja e Sintra-Olaias-Margem Sul, etc, ou percorrer toda a malha em círculo, no mesmo comboio, sem qualquer transbordo, passando todas as opções pela futura estação central de Lisboa, que deveria ser em Chelas-Olaias.

CONCLUSÃO

A 3ª travessia, só ferroviária, será um excelente investimento que permitirá resolver um conjunto de problemas de mobilidade da cidade de Lisboa, bem como aproximar esta do Sul do País e de toda a Espanha.

Rui Rodrigues Email: rrodrigues.5@netcabo.pt

Jornal Público, 7-6- 2004