

Lisboa, 09 de Março de 2023

Assunto: Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa



Caras Deputadas e caros Deputados da Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação,

É com muito gosto que estou hoje presente nesta Comissão para apresentar o Projeto do Prolongamento da Linha vermelha.

Nesta intervenção inicial farei um resumo do projeto, ficando depois à disposição de V. Exas para responder às questões que entenderem colocar.

Em termos de contexto geral, convém ter presente que a definição de um prolongamento de uma linha de Metro de Lisboa é resultante do trabalho desenvolvido por uma equipa vastíssima de intervenientes das várias especialidades técnicas: arquitetos, engenheiros de traçado, engenheiro ferroviários, engenheiros eletrotécnicos, engenheiros especializados em temas de ventilação e bombagem, engenheiros civis de estruturas, especialistas de geotecnia e geologia, especialistas do património e da cultura, engenheiros de ambiente e segurança e muitos mais em temas tão específicos como sejam a vigilância e a bilhética.

O prolongamento da linha vermelha teve inicialmente um traçado relativamente diferente embora sempre estivesse prevista a ligação de São Sebastião a Alcântara conforme pode ser confirmado no Despacho da Secretaria de Estado dos Transportes de 11.09.2009.

No atual PDM de Lisboa também consta a ligação a Alcântara embora o traçado aí referido esteja mais próximo da atual estação da CP de Alcântara-Mar.

Ou seja, é fácil de concluir que neste prolongamento se pretendia a ligação entre dois pontos: São Sebastião e Alcântara.

Sendo o primeiro um ponto fixo (estação de São Sebastião) seria lógico que se procurasse, em paralelo com a definição dos locais exatos das estações intermédias, o ponto de amarração em Alcântara.

A definição do atual local da estação de Alcântara, praticamente a eixo dos acessos da Av. de Ceuta à Ponte 25 de Abril, resultou da procura de várias alternativas de localizações da estação quer mais a Norte (próximo do Alvito) quer mais a Sul (próximo da estação de Alcântara Mar da CP) e resultou da análise de um conjunto de conclusões base:

- a. Impossibilidade física de localizar a estação mais próxima do apeadeiro existente no Alvito da linha Setúbal/ Entrecampos, dado obrigar à expropriação e desmonte de um conjunto elevado de habitações no Alvito, praticamente todo o edificado existente entre a Av. De Ceuta e as proximidades do projetado apeadeiro;
- b. Descentralização na localização junto a Alcântara Mar do centro de Alcântara/Alvito com graves prejuízos na procura potencial futura;
- c. Potenciais impactos urbanísticos na proximidade com as edificações situadas a Norte dos acessos à ponte;

- d. Centralidade do cruzamento dos acessos à Ponte 25 de Abril com a Av. de Ceuta pela potencialidade da criação de um Terminal Intermodal de Transportes correlacionando a linha de metro, com as estações de Alcântara-Terra e Alcântara-Mar bem como a futura estação do LIOS (Linha Intermodal) Ocidental de ligação à Ajuda e Miraflores;
- e. A recomendação de um relatório de avaliação comparativa de alternativas de traçado elaborado pelo LNEC que desaconselhava o atravessamento do Vale de Alcântara numa solução em túnel, quer do ponto de vista geológico-geotécnico, hidrogeológico, quer pela existência de interferência com importantes infraestruturas no subsolo, como seja o Caneiro de Alcântara.

A partir destas conclusões, que definiram a localização da futura estação de Alcântara, coube à equipa técnica do ML procurar enquadrar no espaço público existente as estações com as localizações já identificadas em Campolide/Amoreiras, Campo de Ourique e Infante Santo.

Portanto, a partir da criação de dois pontos de amarração, São Sebastião e Alcântara, a equipa técnica do ML, em conjugação com as equipas da CML, desenvolveu durante o 2º semestre de 2020 e ao longo de 2021 a localização daquelas três estações e que concluíram para a apresentação para procedimento de Avaliação de Impacto Ambiental a 30.12.2021.

Após o ML ter concluído este estudo base – Estudo de Viabilidade - a localização exata das estações foi objeto de várias reuniões entre o ML e a CML em meados de Novembro de 2020 e durante o período já referido de 2021. No nosso registo encontramos cerca de uma dúzia de reuniões efetuadas durante esse período para além de vários contactos para tratar de temas específicos e de outras reuniões com outras instituições como o sejam a Agência Portuguesa do Ambiente, a Direção Geral do Património Cultural, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, a Infraestruturas de Portugal, a Comboios de Portugal, a Casa de Goa e outros.

De realçar que a definição do traçado de uma linha de metro e a localização das estações tem um conjunto de pressupostos técnicos de obrigatório cumprimento e referente a questões tão diversas como sejam definições geométricas, de ângulos e inclinações, de distâncias mínimas e máximas, de velocidades, de segurança de pessoas e bens.

Por estas condicionantes as escolhas foram aquelas que são do vosso conhecimento.

A estação de Campolide/Amoreiras tinha que ficar a uma determinada profundidade que permitisse a sua passagem por debaixo do túnel rodoviário da Av. Joaquim António de Aguiar e de modo a permitir a existência de uma rede de saneamento de dimensão significativa na Av. Conselheiro Fernando de Sousa. Os acessos pedonais à estação foram definidos em conjunto com a CML e tendo presente a existência de várias carreiras de autocarro nas suas imediações bem como o acesso a centros de trabalho e comércio nas imediações.

Para a localização da estação de Campo de Ourique foi escolhido o ponto central do bairro, junto ao Jardim da Parada. Recorde-se que a obrigatoriedade geométrica de traçado coloca-o na diagonal do Jardim pelo que a intervenção foi no sentido de procurar limitar ao mínimo a intervenção no Jardim (utilização de um espaço que se pretendia eliminar – sanitário público- para a construção dos acessos de construção e futuros elevadores de acesso) com a menor perturbação no desenvolvimento arbóreo (limitação de retirada definitiva de 2 lódão e substituição de outros 4) e a criação de acessos respeitando a quadrícula do bairro efetuando a intervenção nos arruamentos evitando deste forma a interferência nas habitações existentes.

Recordo que o espaço referido para a localização dos acessos de construção, vulgarmente referidos como estaleiro, corresponde a uma criteriosa escolha entre os espaços existentes, as necessidades mínimas para a construção bem como a redução ao mínimo possível da perturbação não só no jardim como já referido mas também nas habitações circundantes. Recordo que o espaço a usar para instalar o estaleiro corresponde a 15% da área total do Jardim da Parada. O parecer do ICNF sobre a ausência de impactos nas árvores existentes no Jardim da Parada está anexo aos pareceres efetuados mas ainda assim iremos reforçar a preocupação comum sobre a qualidade das árvores do Jardim da Parada socorrendo-nos do apoio contínuo de técnicos florestais da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro que nos acompanharão durante toda a execução da obra. Não posso no entanto deixar de referir que recentemente atravessamos o Jardim da Estrela, do Liceu Pedro Nunes para a antigo Hospital Militar a profundidas semelhantes e em total segurança.

A localização da estação Infante Santo também resulta da necessidade de termos uma estação intermédia entre o Campo de Ourique e Alcântara de modo a permitir vencer o elevado desnível entre ambas e servir uma zona da Estrela também com deficit de oferta de transportes coletivos. A sua localização resulta da colaboração efetuada com a CML e a JF da Estrela ao sugerir a sua localização em terrenos municipais paralelos à Av. Infante Santo resultando, assim, uma menor intervenção no espaço rodoviário e a criação potencial de um melhor aproveitamento dos espaços sobrantes após a intervenção do ML. A localização dos acessos resultou também das reuniões efetuadas com a CML e resultam da procura de soluções que melhor sirvam os aglomerados populacionais da Infante Santo e da Travessa das Necessidades que são as vias envolventes da futura estação.

Finalmente Alcântara.

Ao concluirmos pela localização da estação no meio dos acessos à Ponte 25 de Abril sendo a estação aérea e exigindo a existência de um Viaduto fomos alertados pela anterior vereação da CML dos potenciais impactos visuais, ambientais e outros pelo que se justificaria uma atenção especial nessa envolvente.

Tendo presente estes fatores o ML decidiu contratar uma equipa de Arquitetos externa (gabinete Aires Mateus) a quem solicitou a análise da intervenção que se iniciava em túnel, passava a viaduto e terminava na futura estação.

Estamos muito satisfeitos com a solução encontrada pois corresponde a uma solução de arquitetura e engenharia que vai ter um forte impacto positivo na zona envolvente de Alcântara diminuindo potenciais impactos laterais e requalificando toda a malha urbana.

A solução encontrada potencia a recuperação do Baluarte do Livramento, uma adequada ligação entre o Largo das Necessidades, o seu Miradouro e a zona de Alcântara e a interligação e acesso entre os dois lado de Alcântara, atualmente cortados pelos acessos à ponte. Permite também a criação de um Terminal Intermodal de Transportes.

Cumprer referir que após a alteração da composição do executivo da CML de imediato desenvolvemos um conjunto de reuniões para apresentação do projeto ao novo Executivo das quais destacamos as reuniões efetuadas em finais de 2021 com o Gabinete da Presidência e Vereadores da Mobilidade e Urbanismo bem como com várias Direções Municipais.

No início de 2022 nos meses de janeiro, fevereiro e março efetuamos reuniões com os executivos das JF de Alcântara, Campo de Ourique, Estrela, Sto. António e Campolide para apresentação dos nossos projetos e proceder aos esclarecimentos pertinentes.

Ainda no decorrer de 2022, nos meses de junho e julho e já após o período de Consulta Pública do Estudo de Impacte Ambiental e por nossa iniciativa, efetuámos sessões públicas de esclarecimentos com os fregueses de Campo de Ourique, Alcântara, Sto. António, Campolide e Estrela justificando as soluções escolhidas e respondendo a todas as questões colocadas.

A questão da disponibilidade da documentação.

- a) A APA disponibilizou no “Portal Participa” para efeitos da abertura do período de Consulta Pública no dia 21 de Abril de 2022. O período de Consulta Pública decorreu entre as datas de 21 de Abril a 02 de Junho de 2022. A informação continua disponível para consulta no referido Portal na seção dos “Processos Encerrados-Documentos para Consulta”;
- b) No site do ML a documentação sobre a Linha Vermelha foi disponibilizada no dia 2 de novembro de 2022.

Creemos que o projeto da Linha Vermelha é um projeto relevante para o lado Ocidental de Lisboa. Os estudos de procura efetuados assim o justificam ao preverem um acréscimo de passageiros na rede do ML de 11 M de passageiros. Do mesmo modo a Análise de Custo e Benefício provam a grande relevância económica do nosso projeto, com um valor económico do dobro do valor do investimento e uma redução de emissão de mais de 6 mil t de CO₂.

Sobre este projeto importa também esclarecer que não estamos perante qualquer derrapagem de custos. O acréscimo verificado deve-se à subida acentuada dos preços da energia e matérias-primas e à inclusão de trabalhos que não estavam considerados na elaboração da estimativa inicial do investimento. Estes trabalhos decorrem do normal desenvolvimento do projeto e contribuem para melhorar a prestação do serviço público de transporte de passageiros, com ganhos acrescidos para o ordenamento urbano da cidade e das freguesias e para o cidadão.

Um exemplo: quando se lançou formalmente o procedimento de contratação pública para a empreitada de conceção e construção do Prolongamento da Linha Vermelha, em janeiro de 2023 os preços aumentaram cerca de 25% em relação às estimativas iniciais em fase de Estudo de Viabilidade, concluído em 2020. Esta subida traduziu-se num acréscimo de 57 milhões de euros.

Na reavaliação do custo de investimento foram ainda incorporados:

1. O custo de construção associada à infraestrutura do sistema LIOS (Linha Intermodal Ocidental Sustentável), que não foi incluído na estimativa inicial apresentada à Estrutura de Missão “Recuperar Portugal, da ordem de 10,4M€
2. Os custos associados à evolução da conceção do projeto, considerando o atual estado de desenvolvimento da maturidade do Programa Preliminar colocado a concurso, consubstanciado no desenvolvimento de um trabalho de grande proximidade com as entidades, tais como, Câmara Municipal de Lisboa e Juntas de Freguesia, Direção-Geral do Património Cultural (DGPC), Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), etc. O aumento do custo por via do aumento de quantidades de trabalho é na ordem dos 34,4 M€, a valores atuais.

5

Neste ano de 2023 a empresa completa 75 anos de existência.

Sempre pautamos a nossa intervenção na cidade pela grande preocupação de que o resultado seja uma mais-valia para a cidade.

Certamente que, em particular para os lisboetas, existem muitos e bons motivos que fazem esquecer o período menos bom de corte de ruas, de pó e ruído, impossíveis de evitar quando se faz obra.

A evolução do Metropolitano de Lisboa fala por si, desde que, por exemplo, desdobramos a antiga estação da Rotunda e criamos a estação dupla do Marquês Pombal. Ou quando chegamos à Baixa Chiado e ao Cais do Sodré ou a Sta. Apolónia. Ou quando descobrimos vestígios do Circo Romano de Olisipo no Rossio ou quando contribuímos para a estabilização das ruínas do Convento do Carmo

Ou quando chegamos à Expo e mais tarde ao Aeroporto.

Ou agora construindo a Linha Circular unindo a estação do Rato ao Cais do Sodré.

Continuaremos a trabalhar para continuar a ser o eixo estruturante da mobilidade de Lisboa.

Vitor Domingues dos Santos

09 de Março de 2023