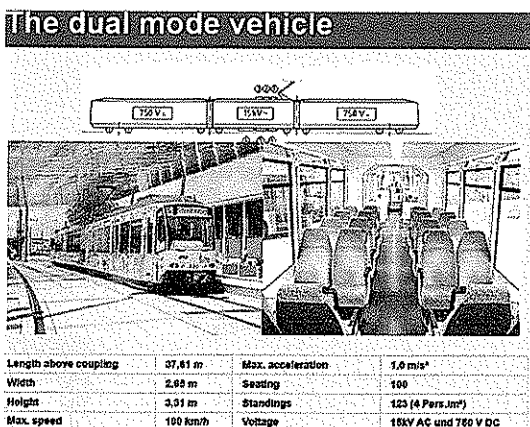


CONSTRUIR UMA SOLUÇÃO SUSTENTÁVEL PARA O NÓ FERROVIÁRIO DE ALCÂNTARA: COM INTEGRAÇÃO E COERÊNCIA TERRITORIAL E SOCIAL, COM ECONOMIA DOS DINHEIROS PÚBLICOS E BOA GOVERNANÇA URBANA.

Existe uma alternativa à solução de desnivelamento ferroviário apresentada pela REFER e que representa para a própria REFER e CP, para a CML e para toda a comunidade de Alcântara uma evolução sustentável, de como devem ser aplicados os dinheiros públicos. Esta solução passa por responder a todos os anseios e objectivos de todas as entidades envolvidas, principalmente quando evita tornar o leito de cheia de Alcântara, num estaleiro de obras por 7 anos (mínimo), com incómodos para as pessoas e toda a actividade socioeconómica, agravamentos no comércio, interrupções nos serviço dos TP urbanos e sem garantia de controlo de custos (obras complementares), ou seja, estamos a falar de em vez da tecnologia do betão trazer uma solução inovadora de tecnologia ferroviária.

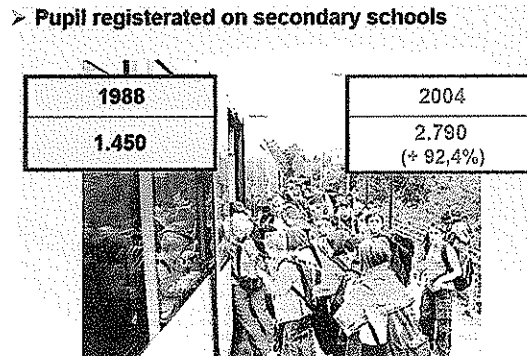
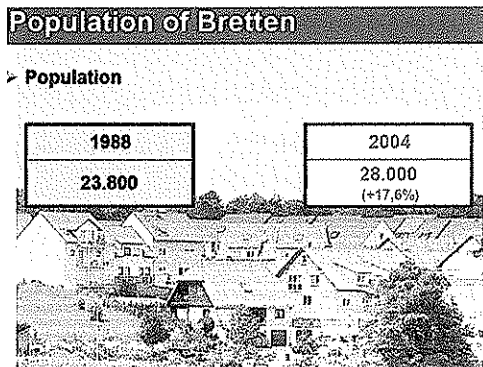
Estamos a falar duma solução que hoje é aplicada na Alemanha, Holanda, França, Suíça, Áustria, Inglaterra, etc. e que permite evitar, por exemplo, a substituição da rede de tracção da Linha de Cascais, a construção duma estação subterrânea em leito de cheia ou uma rasante de sobe e desce para comboios de mercadorias e de passageiros, com mais viadutos a passar junto aos prédios da Avenida de Ceuta, para além de ser considerada uma zona de elevado risco sísmico. Mas, a solução apresenta ainda mais vantagens pois, como se sabe, é preciso começar a construir soluções para uma alternativa à utilização excessiva do automóvel e, portanto, é preciso reduzir os volumes de circulação e de estacionamento nas deslocações diárias na AML e, particularmente, na cidade de Lisboa, dando condições às pessoas para utilizar o TP de forma rápida, segura, confortável (sentados e sem transbordo) e de qualidade.

A tecnologia ferroviária que naqueles países é utilizada, é uma solução que permite fazer, em simultâneo, três tipos de serviço de oferta (urbano, suburbano e regional com o mesmo veículo) e que por ser mais ligeira, permite uma maior inserção urbana e mais soluções de ordenamento do território. É a solução dum veículo eléctrico que por utilizar conversores pode circular na infra-estrutura ferroviária pesada e a rede ferroviária ligeira no meio urbano, sem necessidade das pessoas fazerem transbordo. Ora esta solução traz consigo a possibilidade de boa inserção no meio urbano e, portanto, ajudar a construir soluções mais coerentes e integradoras do território e da reabilitação urbana, requalificando o espaço à superfície.



Em relação ao tráfego de mercadorias, a REFER tem uma alternativa que deveria ter sido estudada e não foi: a ligação entre a Cruz Quebrada e Barcarena/Monte Abraão e que permitia uma expansão estratégica da rede ferroviária da AML, potenciando para mais tarde soluções ferroviárias de interligação com todo o tecido urbano que se tem expandido entre a Linha de

Cascais e de Sintra. Como se sabe, nas matrizes O/D, os pares de fluxos de tráfego são cada vez mais difusos, com tendência de aumento de fluxos entre periferia e periferia, por causa da evolução entre a localização dos pólos de emprego e de residência¹.



Para além disso, este eixo liberta o nó de Campolide e a Linha de Cintura da incidência do tráfego de mercadorias, e no plano de exploração da infra-estrutura ferroviária salvaguarda os prováveis cenários de aumento de nível de serviço de todos os comboios nacionais, regionais e suburbanos que passem pelo nó de Campolide, para além de salvaguardar a possibilidade de entrada de comboios Lisboa - Madrid pela Ponte 25 de Abril².



The Karlsruher model - TramTrain



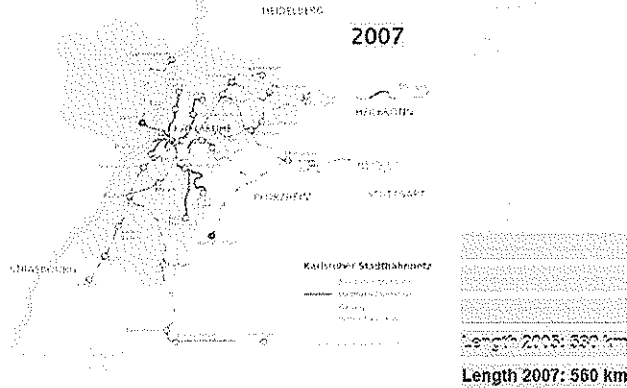
Se em termos estratégicos de rede ferroviária, o princípio de precaução (Relatório de Brundtland, 1987 à ONU) já recomenda que devemos cuidar dos custos e da oportunidade de decisões de investimentos não colocando em causa as decisões das gerações futuras, perante as recomendações da actual revisão do Livro Branco dos Transportes e das estratégias de sustentabilidade que Lisboa se compromete através do Pacto dos Autarcas (Covenant of Mayors), de desenvolvimento de políticas de redução de carbono, com a actual proposta da REFER isso é posto em causa e deve exigir-se uma total revisão do PUA. E, neste sentido, as propostas de ordenamento do sistema de transportes do PUA devem ser revogadas pois, não é coerente estar a propor-se aquele desnivelamento e, ao mesmo tempo, estar a considerar-se o prolongamento da Linha Amarela do Metro a Alcântara, da Linha Vermelha ao Alvito, tudo obras de elevados volumes de investimento e que entrarão em concorrência com o próprio comboio, para além dum conjunto de erros de ordenamento rodoviário. A interoperabilidade

¹ Ficou-se a saber na sessão de 2 de Junho que a previsão de tráfego é de 120 mil pax/dia, muito aquém da necessidade duma solução pesada como o comboio. A linha 1 de eléctricos de Nantes em 2002, transportava já 125 mil pax/dia. Curiosamente, Nantes está a construir a expansão da sua rede de eléctricos em Tram-Train. Em Karlsruhe, entre 1992 e 2007, a AVG juntamente com a DB, construíram uma rede que passou de 25 km para uma rede de 600km, tendo como estratégia o aproveitamento da infra-estrutura pesada que havia.

² Um exemplo de como essa nova linha poderia servir desde já para se evitar a entrada de tráfego rodoviário na cidade, é o P+R que poderia ser construído junto ao Estádio Nacional, onde existe já hoje espaço para estacionar o automóvel, nas proximidades do Alto da Boa Viagem,

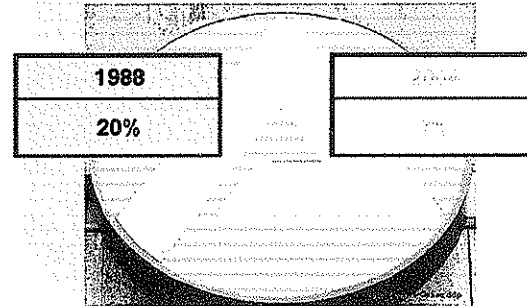
da nossa proposta de rede ferroviária ligeira, elimina o transbordo e promove a conectividade da rede e dos serviços, além de que a partir do eixo pesado pode ter prolongamentos no tecido urbano ao longo da Linha de Cascais, solucionando o problema do estacionamento junto às estações como os que existem actualmente à Linha de Cascais.

➤ TramTrain Network development between 1992 - 2007



Job market

➤ Unemployment rate in Bretten



Há neste PUA e neste projecto um nítida incongruência de decisões sobre a articulação entre urbanismo e transportes e que deve ser avaliada de forma integrada e coerente.

Property market Bretten

➤ Plot value

1988	
Bretten: 160 Euro/m ²	
Gölshausen: 70 Euro/m ²	
Bauerbach: 40 Euro/m ²	



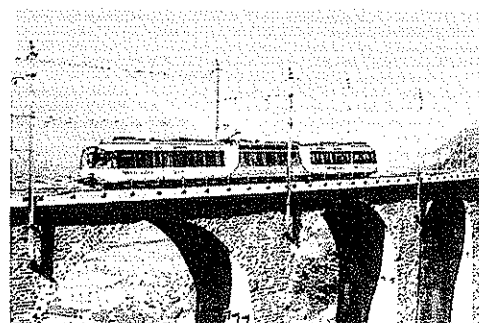
Tax yield

➤ Taxes in Bretten

1988	
13.7 Mio. Euro	



Pelo nosso lado, estamos dispostos a contribuir para a construção dessa solução e com maior economia dos dinheiros públicos e já agora a preservar a memória da cidade, como por exemplo, não destruir a estação ferroviária de Alcântara Terra, tal como se faz nas cidades daqueles países europeus, como por exemplo, em Groninguem (Holanda) ou na continuação das ligações em Karlsruhe (80km; Heilbron).



Carlos Gaivoto, MSc em Transportes.

Fotos: apresentação do meu colega Oliver Glaser em Paris, seminário Urbanismo e Transportes em 30.11.2007 (GART)