

Prolongamento da Linha Vermelha entre São Sebastião e Alcântara do Metropolitano de Lisboa

Nota Técnica

S. Pompeu Santos*

O projeto prevê a construção de uma linha de Metro com cerca de 4 quilómetros de extensão e 4 novas estações: Campolide/Amoreiras, Campo de Ourique, Infante Santo e Alcântara. O projeto refere ainda o objetivo de melhorar as ligações com a Linha de Cintura (na estação Alcântara-Terra) e com a Linha de Cascais. O custo anunciado da obra é de cerca de 405 milhões de euros, um preço por km bastante elevado.

Trata-se de uma obra importante para o sistema de mobilidade da cidade de Lisboa, permitindo (finalmente) a rede de Metro atravessar o vale de Alcântara e dirigir-se para a zona ocidental da cidade, desejavelmente, até ao Restelo. Contudo, o projeto apresenta falhas graves, nomeadamente, quanto ao número e localização de algumas das estações intermédias, bem como da localização da estação término de Alcântara.

Quanto à distância entre estações, ela é, em geral, excessiva, em média superior a 1 km, sendo de 1,25 km entre São Sebastião e Campolide/Amoreiras, um absurdo. De referir que a maior distância entre estações da rede atual é de 1 km, entre Alvalade e Campo Grande, na Linha Verde, mas em circunstâncias excecionais, pois não há praticamente residentes entre essas estações. Este facto é escamoteado no projeto, omitindo que a última estação naquela linha não fica no início do troço a construir, mas, em São Sebastião, 650 metros mais atrás.

Quanto à localização das estações, é de salientar a muito controversa localização da estação Campo de Ourique no "Jardim da Parada" (Jardim Teófilo Braga), património classificado, cuja construção obriga à realização de poços de acesso de grande diâmetro dentro do perímetro do jardim (pondo em risco árvores centenárias, algumas delas classificadas como de interesse público) e a intenso tráfego de camiões, para a retirada dos materiais de escavação e o acesso dos materiais de construção.

Quanto ao troço final da linha e à localização da estação Alcântara, constituem verdadeiros atentados em termos paisagísticos e ambientais. O túnel irá passar por baixo do Palácio das Necessidades e atravessar o Baluarte do Livramento (monumento com grande valor cultural, pois fazia parte do sistema de defesa da cidade de Lisboa durante a Guerra da Restauração, em meados do século XVII), obrigando ainda à demolição de várias construções antigas, como a Casa de Goa. O cúmulo do absurdo é a implantação da estação Alcântara a meio do acesso à Ponte 25 de Abril. Receia-se, mesmo, que a construção da estação naquele local venha a levar ao encerramento do referido acesso à ponte. Contrariamente ao propalado, não estão previstas ligações à atual estação ferroviária Alcântara-Terra e à Linha de Cascais. Além disso, a localização da estação de Metro naquele local torna essas ligações muito difíceis ou praticamente impossíveis de concretizar no futuro.

O projeto tem sido objeto de enormes críticas, particularmente das populações mais afetadas, tendo inclusivamente sido apresentadas ações em tribunal para o travar. Às críticas, o Metro tem respondido que estudaram outras alternativas, mas que as soluções apresentadas são as melhores, só que nunca foi dito quais as alternativas estudadas. Ora, existem alternativas melhores, conforme consta de um documento enviado pelo autor à APA (Agência Portuguesa do Ambiente) no âmbito da consulta pública do EIA do projeto.

Assim, deverá ser criada uma estação adicional em Campolide, localizada na Rua Marquês de Fronteira, no cruzamento com a Av. Miguel Torga e a Rua Artilharia Um. Por outro lado, as estações Amoreiras e Campo de Ourique deverão deslocalizadas um pouco para diante, de modo que a distância entre elas passe a ser da ordem de 800 metros, como é recomendável.

A estação Amoreiras deverá ser localizada na Av. C. Mota Pinto (do lado nascente do reservatório da EPAL), enquanto a **estação Campo de Ourique deverá ser localizada na Rua Francisco Metrass (a nascente da igreja Santo Condestável)**, onde os impactes da sua construção serão insignificantes, comparados com os no “Jardim da Parada”. A estação Infante Santo poderá ficar no local preconizado no projeto, mas disposta paralelamente aos prédios ao longo da Av. Infante Santo.

Em termos comparativos, a redução de custos e de impactes desta solução em relação à solução do projeto, compensa largamente o acréscimo de custo resultante da construção de uma estação intermédia adicional.

Quanto à **estação Alcântara deverá ser localizada sobre a Estação Ferroviária de Alcântara-Terra** (sensivelmente a meio), integrada num grande Nó Intermodal (um “5 em 1”): **estação de Metro da Linha Vermelha; estação ferroviária da Linha de Cintura; estação ferroviária da Linha de Cascais; ligação pedonal à estação Alvito (no Eixo Ferroviário Norte/Sul) e terminal de autocarros da Carris.**

A integração dos projetos permite reduzir os custos e otimizar os benefícios. Além disso, a funcionalidade do sistema, tanto a nível local como territorial, melhora drasticamente.

O viaduto de atravessamento do vale (o qual inclui a estação) será relativamente curto (apenas 190 metros), entrando diretamente nos maciços rochosos existentes dos dois lados do vale. Os impactes ambientais, tanto durante a construção como no futuro, serão insignificantes, não havendo interferência com quaisquer construções existentes.

A **Linha de Cascais (em Alcântara-Mar) será ligada à Linha de Cintura (em Alcântara-Terra)** através de um túnel, associado à construção de uma nova estação (enterrada) em Alcântara-Terra, a qual passará a ser um término da Linha de Cascais alternativo ao Cais do Sodré. Os cais da atual estação Alcântara-Terra serão também reformulados. A interconexão dos comboios da Linha de Cascais com os da Linha de Cintura, bem como com os da Linha do Metro em Alcântara-Terra, permitirá fácil acesso à parte alta da cidade (Avenidas Novas, etc.), dispensando, assim, milhares de passageiros da passagem diária pelo Cais do Sodré.

O túnel ferroviário terá pouco mais 600 metros de extensão. Em Alcântara-Mar, a rampa de acesso inicia-se logo a seguir ao Caneiro, de modo a ganhar altura para passar por baixo da Av. 24 de Julho. Após passar junto do largo fronteiro ao Palácio das Necessidades, o túnel acede ao perímetro da atual estação Alcântara-Terra, passando por baixo da Rua Maria Pia. Ao lado da nova estação, uma linha em rampa fará a ligação entre a Linha de Cintura e a Linha de Cascais dos comboios de mercadorias de (e para) o Terminal de Contentores de Alcântara.

A ligação pedonal à estação Alvito será realizada através de um sistema de escadas rolantes, em princípio, dentro de um pequeno túnel escavado na rocha.

O projeto deverá, assim, ser reformulado e ser desenvolvido em duas fases:

1ª Fase- Troço São Sebastião - C. Ourique, que pode avançar de imediato, sendo criada a **estação Campolide** e alterada a localização das estações Amoreiras e **Campo de Ourique;**

2ª Fase- Troço C. Ourique - Alcântara, a estudar em conjunto com as outras entidades envolvidas, nomeadamente, Governo, CM Lisboa, IP, APL e Carris.

Lisboa, 8 de maio de 2024

(*) Engenheiro Civil

Membro Conselheiro da Ordem dos Engenheiros

ex Investigador Coordenador do LNEC (Laboratório Nacional de Engenharia Civil)

ex Presidente da Secção de Ordenamento do Território e Ambiente da SGL (Sociedade de Geografia de Lisboa)