



Título: Executar as acessibilidades para uma melhor mobilidade.

A área metropolitana de Lisboa, não sendo excepção relativamente ao que se passa no restante País, sofre desde há várias décadas uma considerável erosão das suas infraestruturas, de que são exemplos notórios as escolas, centros de saúde, hospitais, mas sobretudo os importantes eixos destinados à mobilidade. Constatamos que há várias e relevantes vias rodoviárias e ferroviárias que ou carecem de manutenção ou de uma significativa melhoria.

As sucessivas governações de Portugal têm descurado o investimento na preservação e o reforço dos equipamentos existentes. A degradação é preocupante e pode colocar em risco o funcionamento e até a segurança dos nossos concidadãos.

Com exclusão da ponte Vasco da Gama, cujo concessionário a tem conseguido manter razoavelmente, quase todas as restantes infraestruturas estão carentes de uma intervenção de fundo que as possa manter dentro dos desejados parâmetros de segurança e operacionalidade necessária. Veja-se o caso da ponte 25 de Abril (ex-ponte Salazar) eixo viário e ferroviário estratégico que, por via do seu alargamento para veículos e utilização do comboio, tem sofrido enorme desgaste da sua estrutura, com alguns danos visíveis, e perdido muitos dos seus fixadores mecânicos, necessitando por isso de uma constante manutenção.

Provindos de todo o Distrito de Lisboa, especialmente de Cascais, Oeiras, Amadora, Loures, Odivelas, Vila Franca de Xira, acedem diariamente à cidade capital centenas de milhar de pessoas, aos quais acrescentamos outras tantas através dos concelhos ribeirinhos do Tejo do Distrito de Setúbal: Almada, Seixal, Barreiro, Montijo, Alcochete, Palmela. Todas estas pessoas utilizam uma panóplia de transportes, sejam eles veículos automóveis, pesados de passageiros, de mercadorias, barcos, comboios, sendo que a tendência é que o número se acentue.

A carência de oferta na habitação tem provocado um aumento sucessivo das rendas e do preço dos terrenos e das casas, que se verifica de forma mais clara na cidade de Lisboa, cujo valor de subida em 2023 orçou os 7%, com efeito de contágio na respetiva área metropolitana.

Pese embora se preveja um abrandamento dos preços nos anos vindouros não se estima um retrocesso nos mesmos. Quer pelos custos com a habitação, quer pelos baixos salários, a consequência tem sido o êxodo de milhares de residentes para zonas com preços mais acessíveis mas também mais longe dos seus locais de trabalho.

Os poderes públicos não podem ficar indiferentes a esta realidade que se adensou nos últimos anos e, como tal, torna-se essencial promover melhores e mais adequadas acessibilidades, para localizações cada vez mais afastadas.

Outro aspecto a considerar é a intermodalidade. Na política de investimento público deve estar sempre contemplado que qualquer transbordo deva ocorrer de forma célere para que os utilizadores possam optar pelos transportes públicos não só por uma questão de poupança de custo mas sobretudo por ser mais eficaz. Ou seja, a distância pode ser mitigada se a rede de



transportes públicos e dos operadores privados for mais bem dimensionada, planeada e aproveitada.

O mercado de trabalho assim o exige e, não sendo possível nem desejável adulterar as regras do sector da promoção e da construção civil, forçando a fixação de preços ou baixando os critérios, a solução passa por investir na mobilidade e na qualidade dos transportes.

É, assim, chegado o momento de estabelecer prioridades e objectivos que permitam aos habitantes do Distrito poderem circular com rapidez e conforto, eliminando barreiras e congestionamentos.

Quase todas as possibilidades de novas acessibilidades estão estudadas, muitas têm inclusive aprovação quanto ao seu impacto ambiental e algumas até já iniciaram as obras. Devemos por isso aproveitar os estudos existentes, alguns deles com décadas, para se investir e executar finalmente uma rede intermodal e eficiente de transportes.

- Linha ferroviária Cascais – Cais do Sodré e ligação à linha de cintura.

Esta ligação é fundamental para que os residentes da linha do Estoril possam continuar a deslocar-se por ferrovia para o Cais do Sodré, com ligação à linha verde do metropolitano de Lisboa.

Mas, para que possam também ter a alternativa de ir directamente para a linha de cintura, com ligação aos comboios suburbanos, torna-se imprescindível a criação em Alcântara de um novo ramal de acesso, que já está estudado pela REFER desde outubro de 2009, na versão Alternativa D, que é a combinação da Variante 2 com a Variante 3 do referido estudo, opção essa que defendemos. Essa necessária derivação prevê um trajeto em paralelo ao caneiro de Alcântara para uma nova Estação Alcântara Terra e daí seguindo pela linha de cintura até à estação intermodal do Oriente.

Com esta opção, a utilização do comboio torna-se mais adequada, rápida, directa e eficiente para quem queira ir de Cascais a Azambuja.

Para tal, torna-se imperioso antecipar prazos que têm vindo a ser sucessivamente protelados e uniformizar de vez a tensão elétrica da Linha de Cascais para os 25.000 volts em corrente alterna, tal como a restante rede ferroviária nacional, substituindo a actual catenária que é única no País e que obsta à modernização das composições do comboio e a sua ligação à restante rede.

Esta obra está identificada no Plano Nacional de Investimentos 2030 Linha F10 com um investimento de € 200M. Está prevista mas ainda não executada e é crítico que a mesma seja feita. As novas composições encomendadas serão entregues em 2026.



- Terceira travessia do Tejo (Montijo, Alcochete, Poceirão)

A competitividade do Porto de Lisboa depende de uma ligação ferroviária expedita e robusta que possa entroncar no corredor internacional sul que não é possível efetuar-se através da ponte 25 de Abril.

Aos dias de hoje a utilização pelo Porto de Lisboa do comboio é residual, pouco prática, só possível por curtos períodos e em horários tardios, para não prejudicar o fluxo do tráfego das linhas de comboios de passageiro e o trânsito automóvel por Alcântara. Actualmente, ter de formar composições de mercadorias torna-o pouco eficiente e moroso. A expedição das mercadorias faz-se esmagadoramente por semirreboques, mais flexível na curta distância mas com custos operacionais, de congestionamento de tráfego e ecológicos mais desvantajosos.

Depois de mais de uma década parada por falta de financiamento, falta de estratégia e vontade política, a obra de ligação ferroviária do troço Évora – Caia (fronteira de Espanha) está finalmente perto da sua conclusão, sendo uma oportunidade de negócio e competitividade para os Portos de Sines, de Setúbal e também de Lisboa.

Entendemos que há toda a conveniência estratégica na concretização da Terceira Travessia do Tejo (TTT) como ponte ferroviária. A única forma de atrair operadores e mais rotas de tráfego marítimo das cadeias de abastecimento com destino à Europa, quer sejam providos do Canal do Panamá, quer pela rota do Cabo através de Lisboa, é criando condições logísticas para a expedição por comboio.

Sabemos que o Porto de Lisboa, por ser periférico, não tem a possibilidade de rivalizar com os grandes portos europeus. No entanto, se tivermos a montante uma boa ligação ferroviária, significativamente mais rápida e sobretudo bem mais curta do que a que existe atualmente, podemos ter aqui uma boa oportunidade de sermos competitivos e aumentar o volume de negócios para a economia local.

Sabemos que o Porto de Lisboa, por ser periférico não tem a possibilidade de rivalizar com os grandes portos europeus. No entanto, se forem criadas as condições para a rápida expedição das mercadorias e até alguma criação de valor através da assemblagem de alguns produtos que depois possam seguir por via terrestre para os destinos europeus via Espanha, em complemento com os portos de Setúbal e Sines, fomentaremos crescimento económico e criação de emprego e, consequentemente, receitas pelas taxas e impostos que poderemos cobrar.

Como a conclusão do referido troço (Évora – Caia) a partir de 2025 essa valência torna forma quer para Setúbal quer para Sines, através da estação confluyente do Poceirão, e Lisboa não pode ficar para trás, sob o risco de se tornar mais residual ainda.

Os portos portugueses, nomeadamente o de Lisboa, terão muito a beneficiar do ponto de vista económico pelo aumento da quota de mercado se tiverem as infraestruturas preparadas para um escoamento célere que justifique que o comércio internacional, que tem como destinos habituais os portos espanhóis e marroquinos, passe a ser feito na nossa região.



O Programa Portugal Logístico identificou esse ponto para promover as ligações dos três portos Lisboa, Setúbal e Sines para a distribuição de mercadorias para Espanha. É de todo o interesse, inclusive nacional, que o Porto de Lisboa possa estar conectado a esse local.

Em conclusão, esta linha ferroviária através de uma nova ponte sobre o rio Tejo terá de funcionar para o modo pesado (mercadorias).

Em paralelo, terá igualmente de se prever uma linha dedicada para o modo ligeiro (passageiros), concretizando a tão ambicionada e prometida Alta Velocidade Lisboa – Porto. Por motivo de estrangulamento das vias existentes e enormes custos que implicaria o seu alargamento nos moldes existentes, a melhor resolução é que este faça um ligeiro desvio de 20 km e siga pela margem direita do Tejo, confluindo mais à frente com a linha do Norte na localidade de Soure. Partindo da Estação do Oriente, a ligação em Alta Velocidade Lisboa – Madrid irá necessitar de uma ponte ferroviária. Daí que é fundamental a concretização da mesma para a mobilidade do País e para o desenvolvimento do turismo nacional e internacional.

Este investimento está também previsto no anexo A.1. fichas de investimento transportes e mobilidade – ferrovia no ponto F1 do Plano Nacional de Investimentos 2030, tendo um custo estimado de € 4.500 M

Esta ponte ferroviária deverá desejavelmente contemplar a passagem quer junto ao aeródromo do Montijo quer junto ao campo de tiro de Alcochete, independentemente de o Novo Aeroporto de Lisboa ser escolhido para qualquer uma destas localizações ou até nenhuma.

- Ligação rodoviária Algés – Trafaria.

A enorme pressão rodoviária nos acessos a Lisboa por via da ligação a sul pela ponte 25 de Abril impõe uma nova solução de mobilidade que desvie o trânsito a montante da cidade.

A CRIL termina em Algés porque não tem continuidade. Essa continuidade poderia ser feita de duas formas: ou através de uma ponte, com os constrangimentos à circulação de navios na entrada da barra do Tejo o que a torna uma opção de difícil concretização, ou através de um túnel que afundasse após a rotunda junto ao IPMA e por baixo da praia de Algés. Esta ligação directa de Algés, onde termina a CRIL e a margem sul pela localidade da Trafaria, seria realizada por túnel sob o leito do rio Tejo. A técnica construtiva já foi testada noutras latitudes e a tecnologia é a mais adequada às circunstâncias do rio Tejo.

O novo trajecto que propomos é crucial para desviar todo o trânsito da linha do Estoril, bem como de Sintra, da Amadora e de quem pretenda evitar aceder a Lisboa com o propósito de para atravessar o rio para a margem sul. O actual obriga a utilizar a ponte 25 de Abril ou a ponte Vasco da Gama pelo Eixo Norte-Sul.

Esta ligação permitiria realizar o fecho da CRIL, que em vez de terminar em Algés, como agora, continuaria na outra margem do Tejo, na Trafaria, que já tem ligação à A33 pela N 377, em direcção a Coima, seguindo depois para o Montijo e, finalmente, entrando pela A12 em Lisboa,



através da ponte Vasco da Gama. Naturalmente, também permitiria a ligação a Sul, pela A2. As populações do Oeste do Distrito bem como as de Sintra, Cascais, Oeiras e Amadora teriam aqui uma alternativa fundamental para aceder aos concelhos dos Distritos a sul do Tejo, sem necessidade de utilizar as actuais vias que estão muito congestionadas.

Esta obra, não estando contemplada no já referido Plano de Investimentos 2030, estima-se poder custar cerca de 1.000 milhões de euros mas parece evidente que teria um enorme retorno para a área metropolitana de Lisboa e para o País.

Em conclusão: no momento em que tanto se discute a oportunidade de construção de raiz de um novo aeroporto internacional na região de Lisboa, entendemos que, face aos problemas identificados e às dificuldades crescentes das populações do Distrito de Lisboa em aceder aos seus empregos e em regressar às suas casas com conforto e de forma célere, podemos e devemos priorizar o investimento do Estado para um conjunto de obras mais urgente que poderá resolver muitos dos constrangimentos que os nossos cidadãos sofrem todos os dias para poderem fazer a sua vida.