

Ponte só ferroviária não favorece a acessibilidade

► LNEC quer rodovia na ligação Chelas-Barreiro para descongestionar a Vasco da Gama

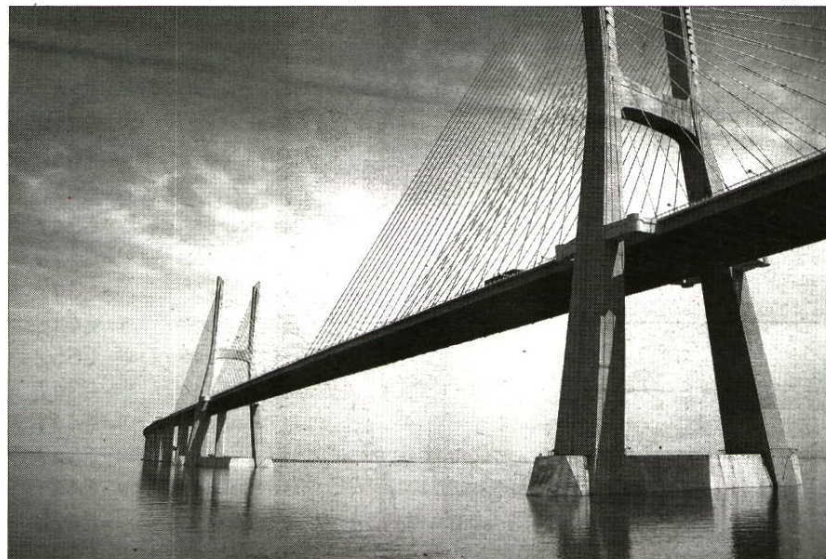
Paulo Martins

A introdução de mais uma faixa de rodagem em cada sentido na ponte Vasco da Gama não resolve o problema da acessibilidade rodoviária ao futuro aeroporto internacional de Lisboa, sustenta o estudo do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) que fundamentou a opção governamental pelo Campo de Tiro de Alcochete. Daí a necessidade de juntar à ferroviária a valência rodoviária na terceira travessia do Tejo, que ligará Chelas ao Barreiro.

Ao contrário do que parte da comunicação social tem afirmado, o LNEC não propôs o corredor Chelas-Barreiro. Esta opção fora já assumida pelo Governo em 2006, no âmbito das orientações estratégicas para o sector ferroviário. Em projecto, uma ligação com duas vias de bitola europeia, para servir o TGV, mais duas de bitola ibérica, para a ferrovia convencional.

O LNEC, afastando de imediato a travessia Algés-Trafaria em túnel, entende que deve ser também contemplada a rodovia na ponte Chelas-Barreiro. Uma hipótese já em estudo, que a concretizar-se obrigará a reformular o Plano Rodoviário Nacional.

O facto de permitir aliviar a pressão sobre a Vasco da Gama é o principal argumento. Os riscos



Com quatro faixas em cada sentido, velocidade autorizada na Vasco da Gama seria de apenas 80 km/hora

Aeroporto 6 km a sudoeste melhoraria acessibilidades rodoviária e ferroviária, segundo o LNEC

de congestionamento desta ponte, mesmo que passe a quatro faixas em cada sentido, são elevados. É que teriam de ser mais estreitas – duas com três metros de largura e outras duas de 3,25 – obrigando a reduzir dos actuais 120 km/hora para os 80 o limite de velocidade. Em caso de acidente, a situação poderia tornar-se mesmo grave, porque com bermas de apenas meio metro de largura não sobriaria espaço para corredores de emergência.

O estudo do LNEC admite a existência de "factores de incerteza" susceptíveis de alterar as diversas estimativas de tráfego que elaborou. A saber: a evolução demográfica e económica, o preço do combustível e a even-

tual adopção de medidas de incentivo ao transporte colectivo, para afastar veículos da cidade.

Por outro lado, como o JN divulgou antontem, defende que o aeroporto seja instalado seis quilómetros a sudoeste da localização prevista no estudo apresentado pela Confederação da Indústria Portuguesa. A translação aproximaria a infra-estrutura da freguesia montijense das Faias, proporcionando uma melhoria nas acessibilidades, quer rodoviárias, quer ferroviárias. A redução de custos no consumo de energia e a poupança de tempo nos percursos são duas razões fortes a favor da opção, também vantajosa do ponto de vista do impacte ambiental. ◀

Cravinho insiste na defesa da Ota

Com aeroporto em Alcochete, ex-ministro socialista vaticina "explosão demográfica" na península de Setúbal. E diz que a região do Porto só teria a ganhar com opção rejeitada

► A escolha de Alcochete para implantar o novo aeroporto de Lisboa é o culminar de "uma avassaladora campanha de manipulação da opinião pública para forçar o Governo a mudar a localização para a península de Setúbal". A acusação é assumida, em documento ontem colocado na internet por João Cravinho.

Para o deputado socialista, ex-ministro do Equipamento Social que em 1999 decidiu optar pela Ota, a campanha, "tão persistente e tão cheia de contradições", não é obra do acaso; traduz interesses económicos "ocultos".

No documento "Ota, a melhor solução nacional", disponível no site do Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra, Cra-

vinho reconhece que em investimento directo a Ota é uma alternativa mais onerosa, por implicar complexas operações de preparação do terreno. Porém, sustenta que o critério não deve ser estritamente económico, antes responder a uma lógica de desenvolvimento sustentável. O que implica comparar os impactes territoriais na Ota e em Alcochete à luz dos objectivos do Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território, vertido em lei publicada em Setembro.

É neste contexto que o antigo governante vaticina uma "explosão urbanística sem precedentes", na Península de Setúbal, capaz de duplicar a densidade populacional, já próxima dos 500 ha-

bitantes por km quadrado, bem acima da média nacional (115).

Garantindo que os efeitos ambientais negativos não são em Alcochete inferiores aos de Rio Frio, localização chumbada há anos por essas razões, Cravinho sublinha que, se vingar a opção pelo Campo de Tiro, a Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo terá de ser alterada, processo que carece de autorização da Comissão Europeia.

Na sua óptica, a Região Norte ganharia com o aeroporto na Ota. Valorizando sinergias e em cooperação, Lisboa e Porto poderiam promover um modelo de desenvolvimento assente numa "grande aglomeração metropolitana polinucleada". Um território com cinco a sete milhões de pessoas, massa crítica que nenhuma das regiões, por si só, está em condições de atingir. Paulo Martins

Alcochete obriga a alterar zona de protecção do Tejo, processo que a Comissão Europeia tem de autorizar