

Intervenção no Debate Específico sobre a expansão do Metro, na Assembleia Municipal de Lisboa de 16 de Maio de 2017

Os Verdes têm trazido com frequência a esta Assembleia questões relacionadas com o Metro, por considerarmos que é fundamental na rede de transportes colectivos, defendendo que, em primeiro lugar, a prioridade deve ser a melhoria da qualidade do serviço prestado, tendo em vista as necessidades de mobilidade dos utentes da Área Metropolitana de Lisboa.

A verdade é que já por várias vezes houve anúncios de milhões para o Metro, mas muito pouco foi feito e os problemas foram-se avolumando.

Numa primeira fase, é urgente repor as quatro carruagens na Linha Verde e, posteriormente, as seis carruagens após a conclusão das obras de ampliação na Estação de Arroios; é fundamental reparar as carruagens que estão paradas nas oficinas e resolver o problema da falta de acessibilidades, como a construção do elevador na Estação Baixa-Chiado, uma das mais movimentadas e a mais profunda de toda a rede, e é essencial a contratação dos trabalhadores necessários ao bom funcionamento deste serviço.

Importa ter presente que só se conseguirá reduzir os automóveis que entram na cidade com o alargamento da rede do metro a áreas da cidade que não dispõem deste modo de transporte, privilegiando a ligação aos nós intermodais, existentes ou a constituir, às linhas de comboios e à rede de eléctricos, reforçando-a de modo a propiciar novos e fáceis transbordos para os utentes dos transportes colectivos de Lisboa e dos concelhos limítrofes.

No entanto, de acordo com o plano apresentado pelo Governo, está previsto o prolongamento da Linha Amarela do Rato ao Cais do Sodré, com duas novas estações na Estrela e em Santos, obras que ficarão concluídas entre 2021 e 2022. Este prolongamento ligará as linhas Amarela e Verde, transformando-se numa única linha circular.

Face ao descontentamento da população da zona ocidental da cidade, que continua sem metro, o Governo anunciou também o prolongamento da Linha Vermelha com duas estações nas Amoreiras e em Campo de Ourique, mas sem qualquer previsão de data, sem estudos e sem investimentos previstos.

Para Os Verdes, esta proposta do Governo apresenta opções erradas, pouco acrescenta em termos de melhoria da cobertura da rede e é contestada do ponto de vista técnico.

Também seria suposto que a Área Metropolitana de Lisboa e as autarquias servidas pelo Metro se tivessem pronunciado, e isso não aconteceu.

É um facto que a rede actual se encontra desequilibrada, abrangendo maioritariamente a metade central e oriental da cidade. Para haver equilíbrio, o futuro

prolongamento deve dirigir-se para ocidente, isto é, procurar novos passageiros, e convergir, por exemplo, com os transportes suburbanos e as estações da CP.

Com esta proposta, que não vai ao encontro das necessidades de mobilidade dos utentes, a população da zona ocidental continua, erradamente, mais uma vez à espera do Metro. Perante a oportunidade de ligar esta zona da cidade através do Metro, o Governo opta novamente por nada fazer em relação a isto e, ao longo de todos estes anos, Alcântara permanece inacessível, sem se conseguir perceber a razão.

Esta proposta tem ainda outro problema que é obrigar a população servida pela Linha Amarela, do Campo Grande até Odivelas, a mais um transbordo no Campo Grande para chegar ao centro da cidade.

Também a ligação de Loures à rede do Metro continua a ser adiada, não aparecendo sequer como prioridade ou objectivo.

Além disso, a eventual criação de uma grande linha circular com origem no Cais do Sodré, apresenta um conjunto de inconvenientes e põe em causa o equilíbrio da rede como uma malha estrutural de mobilidade na cidade, comprometendo o seu crescimento futuro.

Um dos actuais constrangimentos da rede do Metro é a estação Cais do Sodré, que é um dos pontos de interface de maior tráfego da rede, e que faz correspondência com a linha de Cascais e com os barcos da Transtejo.

A linha de Cascais é um eixo de grande tráfego, com comboios de capacidade muito superior aos do Metro, pelo que interessaria diversificar os pontos de correspondência para que os passageiros pudessem escolher o mais adequado. A proposta apresentada manteria concentrada num único ponto, a correspondência entre a linha de Cascais e o Metro, não resolvendo, antes agravando, o actual constrangimento. Isso já não acontece com a linha de Sintra, que tem várias correspondências com as quatro linhas do Metro.

Também por este motivo, seria claramente uma melhor opção o prolongamento a Alcântara, passando a haver duas correspondências com a linha de Cascais e possibilitando aos passageiros oriundos de Cascais escolherem a estação de Alcântara ou do Cais do Sodré, em função do seu destino.

E teria a vantagem de o Metro se prolongar para uma zona nova da cidade, captando novos utentes, nomeadamente na Estrela e em Alcântara, onde se situam vários empregos e zonas de lazer. Aliás, após a desconexão da Rotunda/Marquês de Pombal, em 1995, a expansão prioritária então considerada era a ligação a Alcântara.

Mas esta proposta do Governo tem mais inconvenientes:

É de mais difícil orientação para os utentes.

Em termos de operação, ao deixar de haver terminos, será mais difícil gerir os intervalos e os horários do metro, com consequências na regularidade e na pontualidade.

Para os maquinistas, uma linha circular implica uma condução mais monótona, sem pausas e mais cansativa, o que é negativo para a segurança.

Para o material circulante, uma linha com estas características desequilibra o desgaste das rodas, uma vez que as curvas são praticamente todas no mesmo sentido, obrigando a custos acrescidos de manutenção. Aliás, não é por acaso que muito poucas redes de Metro têm linhas circulares, sendo o caso mais relevante o do Metro de Londres, que decidiu reconfigurar a sua antiga linha circular.

A criação de uma linha circular terá também custos muito elevados, particularmente na reconfiguração das linhas na estação Campo Grande. Por outro lado, a rede passará a ter uma carga de passageiros muito desequilibrada, com a linha circular e a linha Azul com os tráfegos mais elevados, enquanto as linhas Vermelha e a Amarela terão um tráfego muito mais reduzido, comprometendo, de forma irreversível, um futuro crescimento equilibrado da rede de Metro.

Perante isto, convém reconhecer que os custos de investimento da expansão da rede de Metro são muito elevados e, por isso, as opções devem ser bem ponderadas para que uma relação custo/benefício possa ser otimizada. Não pode haver uma apressada decisão política, sem um válido suporte técnico.

Por tudo isto, para Os Verdes, é lamentável que depois do desinvestimento que tem afectado o Metro, se canalize o investimento para opções erradas, como é o caso da linha circular, que é mais dispendiosa, apresenta dificuldades técnicas e não faz falta, além de estar longe de responder às necessidades de mobilidade da população, adiando, mais uma vez, a expansão da rede para a zona ocidental da cidade, que esse sim, deveria ser o caminho.

É preciso seriedade e coerência e não pode ser o calendário eleitoral a definir o futuro do Metro de Lisboa. Por isso mesmo, este plano deve ser devidamente debatido e pode e deve ser melhorado, em função das reais necessidades das populações.

Cláudia Madeira

Grupo Municipal de “**Os Verdes**”