

Modernização do Troço entre Alverca e Castanheira do Ribatejo

Tendo por base os documentos apresentados pela IP na Reunião de Câmara realizada no passado dia 05-05-2023, venho apresentar o meu contributo, naturalmente limitado à reduzida informação disponível, sobretudo no que se refere aos edifícios das estações.

Estação de Alhandra

Parque de estacionamento automóvel do lado poente

A proposta para a criação de um parque de estacionamento automóvel com 215 lugares, no espaço situado junto à Casa Peixoto, limitado longitudinalmente pela EN10 e pelas vias-férreas; e nos extremos pelo atual viaduto rodoviário e por um edifício junto ao Campo da Hortinha (após a demolição de 4 edifícios supostamente desocupados), parece bem enquadrada e com boa acessibilidade, graças à rotunda que será construída no local.

Porém, não foi considerada uma área reservada a veículos de duas rodas – bicicletas e motociclos, que têm tido uma adesão crescente por parte da população, motivada pelas preocupações ambientais, por razões de economia e de prática de atividade física. Esta opção por meios complementares de mobilidade mais amigos do ambiente, menos exigentes na ocupação de espaço (que é um bem limitado) deve ser promovida e incentivada pelas entidades públicas com responsabilidade pelas infraestruturas – IP e Município, não desperdiçando estas oportunidades extraordinárias de investimento para o colocar em prática.

O acesso dos passageiros à estação é feito através de escadas fixas e elevadores, não estando aparentemente prevista a construção de rampas. Atendendo a que os elevadores, previsivelmente, nem sempre estarão disponíveis, devido a avarias – tendo em consideração a atual realidade das estações – seria fortemente recomendável que as escadas fixas fossem substituídas, ou complementadas, por rampas, pese embora ser necessária uma maior extensão para cumprir com as exigências regulamentares. Porém, com uma cuidadosa inserção, tendo como referência os bons exemplos de outras PS existentes no concelho (vidé, p.e., PS pedonal junto ao LIDL em Alverca) será possível criar um acesso permanentemente disponível para todas as pessoas, designadamente carrinhos de bebé, cadeiras de rodas, bicicletas, etc. Esta preocupação estende-se também aos restantes dois acessos (lado rio e plataforma central).

É de salientar que a CP tem sido confrontada com vários casos de passageiros que não conseguem aceder às estações, ou que, tendo saído dos comboios, não conseguem depois sair da estação devido à avaria dos elevadores, tendo os serviços da CP de recorrer a expedientes alternativos, tais como possibilitar aos passageiros afetados o seguimento da viagem até outra estação onde tal seja possível, com recurso a transportes complementares até ao seu destino final.

Parque de estacionamento para automóveis e acesso do lado nascente

O pequeno parque de estacionamento com 33 lugares para automóveis e respetivo acesso, tendo em conta as limitações de espaço, parece igualmente bem inserido. No entanto, não é perceptível que tenha sido salvaguardado espaço para veículos de duas rodas – bicicletas e motociclos, ao contrário do que hoje existe neste local e que tem tido boa adesão por parte dos utilizadores.

Reformulação da Av^a. Afonso de Albuquerque

Embora a IP tenha colocado o ênfase no estacionamento, é, todavia, a avenida que parece sofrer um considerável estreitamento, com a agravante de ser removida a barreira arbórea ali existente.

Não havendo outra alternativa viável ao alargamento do canal ferroviário na adjacência à avenida e praticamente em toda a sua extensão, a solução de mitigação que me parece claramente a mais adequada, é a criação de uma cortina arbustiva a revestir, do lado da avenida, as barreiras acústicas que ali terão de ser instaladas para atenuar os impactos negativos da maior proximidade das vias-férreas às habitações. Esta solução de revestimento arbustivo, com espécies de trepadeiras mediterrânicas adaptadas ao nosso clima (p.e. madressilva, eras, etc.), permitirá reduzir consideravelmente o impacto visual e paisagístico de uma via quádrupla tão próxima dos edifícios, criando ao mesmo tempo um ambiente visual de natureza, dado que só ficará visível a vegetação. É de referir que não poderão existir árvores na proximidade das catenárias, ao contrário de uma vegetação mais baixa, como sejam arbustos ou trepadeiras.

Edifício da estação

Não são fornecidos elementos que permitam apreciar, sabendo-se apenas que será sobrelevado em relação às linhas e à plataforma. Não é possível compreender como é feita a ligação da escada e do elevador existentes na plataforma central à passagem superior.

Estação de Vila Franca de Xira

Interface a nascente com 65 lugares de estacionamento

A solução apresentada possui o grave inconveniente de afetar uma parte considerável do Jardim Constantino, desde a sua entrada até ao edifício do Grupo de Artistas e Amigos da Arte, que terá de ser demolido. Contudo, uma grande parte da área afetada parece ser destinada a espaços verdes integrados no novo acesso nascente para os passageiros à estação. Esta reformulação do jardim carece de um estudo cuidadoso de arquitetura paisagística para assegurar uma boa integração.

Julgo que o espaço previsto para ampliação futura do estacionamento automóvel, nos terrenos do antigo Vassalo, deveria ser desde já contemplado no projeto, tanto mais que já hoje se revelam claramente insuficientes os lugares existentes, com longas filas de automóveis estacionados ao longo da Av^a. Gaibéus, as quais muitas vezes se prolongam para além do viaduto da Ponte Marechal Carmona.

Novo EP, Interface Rodoviário e Praça da Estação

Trata-se aqui de uma reformulação ambiciosa, que é se saudar, de um espaço atualmente muito desqualificado. Mas, ao mesmo tempo, traz a responsabilidade de não se desperdiçar a oportunidade para ser criado um interface completo, simples e funcional, que satisfaça as necessidades da população da cidade e das povoações limítrofes que a utilizam nas deslocações pendulares diárias, sobretudo para Lisboa.

Não é perceptível como se irão processar os acessos entre o interface rodoviário e a estação, sendo que a partir do exterior parece ser direto. Tal como já referi em relação à estação de Alhandra, devem, sempre que possível, ser privilegiados meios de acesso que apresentem uma disponibilidade permanente, tendo presente que o transporte ferroviário é utilizado para servir também uma faixa da população com dificuldades de mobilidade, ou mais idosa, ou com mobilidade reduzida ou condicionada. Num dos slides é visível uma pessoa que se desloca em cadeira de rodas, que certamente não conseguirá aceder à estação em caso de avaria de um dos elevadores. Considerando o

histórico de avarias dos atuais elevadores da estação, esta é uma preocupação que não pode deixar de ser tida em conta na escolha destes equipamentos, em termos do seu nível de fiabilidade e disponibilidade.

A larga escadaria prevista para o alçado principal tem seguramente importância para conferir maior expressão à imagem do edifício. Mas, estando destinada a ser utilizada por milhares de passageiros de todas as condições, pode potenciar o risco de acidentes em virtude de não possuir corrimão acessível numa largura muito considerável. Em alternativa a esta escadaria, deveria ser estudada uma solução de rampas formando uma espécie de anfiteatro, idêntica à que foi concebida para as extremidades da PI da estação da Amadora.

PN ao Km 29.887

A solução de passagem inferior para tráfego ligeiro a inserir no Largo 5 de Outubro, junto à Praça de Touros, afigura-se algo intrusiva. Além disso não permite o acesso de carros de bombeiros. Contudo, nas imagens que mostram a sua pré-visualização, esta solução não parece descaracterizar o largo nem a praça, face ao seu atual ordenamento. Apresenta, no entanto, a grande vantagem de assegurar uma mobilidade pedonal e ciclável muito suave, face ao desnível muito mais reduzido do que numa solução alternativa de viaduto sobre as linhas férreas, tendo em conta a altura das catenárias.

A solução alternativa de passagem superior de mobilidade suave, a inserir também no Largo 5 de Outubro, com duas rampas em espiral, apresenta um maior impacto visual do que a anterior, ainda que este possa ter uma conotação positiva pela ideia arrojada e de modernidade. Mas, em contrapartida, não permite o acesso de tráfego ligeiro, pelo que tem menos utilidade do que a solução anterior.

Para qualquer das soluções será sempre necessário criar uma via do lado do rio, atravessando o jardim longitudinalmente, para acesso a carros de bombeiros em situação de emergência, sendo que no caso de ser escolhida a solução de passagem superior, esta via seria também utilizada por veículos ligeiros, mesmo que condicionada, o que é uma grande desvantagem desta opção.

Efetuando o balanço entre as vantagens e os impactos negativos, a opção pela passagem inferior para tráfego ligeiro e mobilidade suave é, em minha opinião, claramente mais vantajosa.

Proposta de alteração do traçado na Rua 1º de Dezembro

São apresentadas duas opções – com ou sem Passagem Superior Pedonal – para o local onde se situa a atual PN que vai ser encerrada. Atendendo a que já existe próximo do local uma PS pedonal junto à Fábrica das Palavras, não parece que se justifique a construção de uma outra. Por isso, em meu entender, seria de considerar apenas a opção 1.

Deste modo, haveria que analisar a forma de ordenamento do novo largo que vai ser criado. Na minha opinião não deve ser privilegiada a ocupação do espaço público com estacionamento automóvel, devendo este ser preferencialmente destinado ao usufruto por parte da população, designadamente com a criação de uma esplanada e um quiosque, em vez de uma das bolsas de estacionamento.

Modos suaves de mobilidade

Em ambas as estações, devem ser criados parques de estacionamento para veículos de mobilidade suave, cuja tendência de utilização tem vindo a acentuar-se, com grandes vantagens ambientais e também de reduzida ocupação do espaço público.

Tendo havido uma aposta na criação de vias cicláveis na área do município de Vila Franca de Xira, este esforço de investimento não foi ainda acompanhado pela construção de parques com dimensão suficiente para um número crescente de utilizadores, onde as bicicletas fiquem estacionadas em segurança durante o dia, com suportes de

solo onde estas se possam fixar com cadeados, eliminando o receio de virem a ser furtadas, criando assim um sentimento de segurança e confiança nos utilizadores.

Do mesmo modo, também devem ser previstas docas para trotinetes elétricas e bicicletas elétricas, que podem ser úteis nas deslocações diárias, desde que complementadas com idênticas docas nas principais áreas residenciais, onde podem ser deixadas durante a noite e nas estações durante o dia.

Por último, apesar de não serem considerados modos suaves, salvo se forem elétricos, o que também começa a surgir como alternativa sustentável, os motociclos também devem ser contemplados em termos de estacionamento próprio, uma vez que têm uma pegada ambiental inferior aos automóveis e menos requisitos de espaço, havendo hoje grande carência de lugares que lhe sejam destinados junto destas duas estações.

Principais impactos e medidas de mitigação

O troço final da Alta Velocidade ferroviária – entre o Carregado e o Oriente – ficará, pelo menos temporariamente, acomodado no canal ferroviário existente, obrigando ao seu alargamento.

Não havendo viabilidade técnica para o desnivelamento no atravessamento da vila de Alhandra e da cidade de Vila Franca de Xira – dado que a elevação das linhas em viadutos iria criar uma barreira arquitetónica com um impacto visual extremamente negativo e o seu rebaixamento em trincheiras ou túneis obrigaria a interromper a circulação de comboios na Linha do Norte por um longo período de tempo, previsivelmente dois ou mais anos – sendo ambas as alternativas inaceitáveis, resta encontrar soluções de mitigação para os impactos negativos que esta solução apresenta. São eles:

- O efeito de barreira na transposição do canal ferroviário – mais grave no caso de Vila Franca de Xira por interferir com o usufruto pleno da frente ribeirinha por parte da população. A atual passagem de nível, que vai ser encerrada, apesar do risco da travessia e do tempo de espera a que muitas vezes obriga, permitia o acesso pedonal sem esforço.
- O possível aumento do nível de ruído derivado, não apenas do aumento da velocidade, mas também do número de circulações – de suburbanos, regionais, IC, AP, AV e mercadorias.
- A significativa alteração ao nível paisagístico, com a introdução de vedações altas de ambos os lados ao longo dos limites do canal ferroviário, indispensáveis face às velocidades das circulações, assim como de barreiras acústicas para redução do ruído. São também afetados alguns arruamentos adjacentes, assim como muitas árvores existentes nos passeios e uma parte do Jardim Constantino Palha.

Principais medidas que deverão ser consideradas:

- Para reduzir o mais possível o efeito de barreira é necessário que sejam adotadas as melhores soluções, isto é, aquelas que sejam mais “amigáveis” tendo em vista servir toda a população, incluindo as pessoas com dificuldades de mobilidade. Portanto, as soluções que apresentam menores desníveis – Passagem Inferior – as soluções de rampas em vez de escadas, a escolha de elevadores com alta fiabilidade e, quando possível também escadas rolantes.

Também uma correta intervenção na frente de rio pode permitir aumentar o interesse e atrair mais pessoas para estes locais, criando um incentivo para ajudar a vencer a barreira psicológica. Como forma de compensar a afetação do Jardim Costantino, seria recomendável que o atual muro cais que já não tem qualquer função, fosse reformulado, a exemplo do que sucede junto à Fábrica das Palavras, onde um muro baixo com um banco corrido em toda a sua extensão convida as pessoas a usufruir e contemplar o enorme espelho de água que é o Rio Tejo.

- A contenção, ou mesmo a possível diminuição do nível de ruído, começa pela intervenção nos veículos, ou seja, na origem da produção do ruído. Sendo verdade que os comboios Alfa Pendular são hoje os que

produzem menos ruído e que tal virá a suceder também com os novos comboios de AV, continuarão a circular os comboios mais ruidosos, que são os de mercadorias e os comboios suburbanos UQE 2300/2400, contrariamente aos de dois pisos que são bastante silenciosos. Será, pois, necessário introduzir barreiras de absorção e de reflexão sonora, para que o ruído não se propague para o meio envolvente exterior. Além das soluções técnicas com eficácia comprovada, as barreiras deverão se complementadas com revestimentos vegetais – cercas vivas, que amortecem o ruído e naturalizam o ambiente visual.

- O impacto ao nível paisagístico poderá ser mitigado com soluções arquitetónicas agradáveis, devidamente complementadas com a adoção dos revestimentos vegetais referidos no ponto anterior, que além de renaturalizar a paisagem pode contribuir para o seu embelezamento.