

## Medidas dirigidas a reduzir o efeito de barreira

Entre todos os impactes negativos que resultam do alargamento para 4 vias do atual corredor ferroviário, o efeito de barreira é, sem dúvida o mais gravoso. No caso de Vila Franca de Xira este efeito é ainda mais significativo pelo facto de dificultar o acesso à zona ribeirinha e o seu usufruto pleno. Por isso importa colocar toda a atenção e todos os esforços no sentido de o reduzir o mais possível.

Como já referi no documento anterior, as soluções de PI (Passagem Inferior) são sempre as mais adequadas porque vencem um desnível muito inferior. Basta pensar que as PS (Passagem Superior), além da altura dos comboios têm ainda de vencer a altura das catenárias, mais uma distância de segurança, devido à tensão de 25.000 V.

Não por acaso, todas as estações da Linha de Sintra, com exceção das estações terminais do Rossio e Sintra (porque não necessitam) e da estação de Massamá-Barcarena, onde do lado de Massamá os arruamentos têm uma cota tão elevada que se acede de nível para a PS. Também na Linha de Cascais, sempre foram privilegiadas as PI, construídas há muitas décadas e por isso com alguns erros que hoje seriam evitados.

Porém, a maior vantagem das PI é que, podendo ser dotadas de rampas, ficam permanentemente acessíveis para toda a população, com particular vantagem para quem se desloca em cadeiras de rodas, ou com o apoio de canadianas, ou carrinhos de bebé, troleys, etc, sem necessitarem de meios mecânicos de apoio. Estas rampas devem desenvolver-se paralelamente às linhas férreas, porque assim não terão limitações de espaço. Contrariamente, as PS terão de ser dotadas de elevadores e, desejavelmente, também de escadas rolantes, equipamentos suscetíveis de avarias e que, por essa razão nunca asseguram uma acessibilidade permanente.

Sabemos, porque tal já foi referido pela IP, que há algumas condicionantes, sobretudo o nível da preia-mar e a fraca qualidade dos terrenos sob as vias, havendo algum risco de inundação e de infiltrações. Uma PI pedonal não precisa de uma cota de fundo significativa, por isso não apresenta grandes dificuldades. Os reduzidos riscos podem, mesmo assim, ser consideravelmente minimizados se forem adotadas as medidas mais adequadas, como sejam:

- Estrutura em betão armado hidrófugo, impermeabilizada.
- Um sistema de drenagem com Poço Coletor e bombas submersíveis que permitam bombear as águas que, apesar de tudo, ali possam afluir.
- As entradas de ambos os lados – lado rio e lado terra, sobre-elevadas e com soleiras, tal como nas estações de Metro, mas rampeadas.
- Muros-ala a proteger as entradas para evitar que as águas da superfície possam afluir.

A PI de Alcântara-Mar, que está situada ao lado do Caneiro de Alcântara e próximo da sua foz no Tejo e está dotada de quase todos estes meios e raramente teve inundação, salvo em caso de avaria das bombas.

A minha experiência de muitos anos na conservação e manutenção das estações da Grande Lisboa, levou-me a concluir que as inundações em PI só ocorriam quando alguma destas condições não foi cumprida, nos casos mais graves quando era permitido que as águas pluviais que correm ao longo dos arruamentos se escoassem sem obstáculos para o seu interior, sobretudo em ocasiões de forte precipitação.

A minha proposta vai, pois, para a construção dos dois tipos de travessia, nas estações de Alhandra e Vila Franca de Xira, a exemplo do que hoje sucede em Queluz-Belas e em Santa Cruz-Damaia, sendo de assinalar que nestas estações a preferência dos utilizadores, sejam passageiros ou moradores, vai claramente para as PI.

Se as estações forem dotadas com estas duas alternativas de travessia, as pessoas poderão escolher a que preferem e, mais importante, haverá sempre alternativa no caso extremo de inundação da PI – a menos que, em simultâneo, os elevadores da PS se encontrassem também avariados. Idêntica solução deverá ser adotada no local da atual PN de acesso ao cais de Vila Franca de Xira, que vai ser encerrada. Como já existe uma PS junto à Fábrica das Palavras, faltaria apenas construir a PI.

Sendo esta a melhor solução para minimizar o efeito de barreira, julgo que, quer os órgãos autárquicos, quer a Infraestruturas de Portugal, deveriam concentrar os esforços em oferecer soluções que mostrem claramente serem superiores à realidade atual, permitindo, não apenas não aumentar, como diminuir o atual efeito de barreira.

Desta forma será possível atenuar a enorme onda de protestos que se observou na Reunião da Assembleia Municipal, realizada em 27-06-2023, subordinada inteiramente ao projeto de quadruplicação do corredor ferroviário entre Alverca e Castanheira do Ribatejo.

A redução dos custos previstos para a terceira fase, em resultado do abandono da solução do novo corredor a oeste, justifica plenamente este investimento adicional.

Vila Franca de Xira, 28 de junho de 2023