

LISBOA: A PLATAFORMA PORTUÁRIA E AS LIGAÇÕES FERROVIÁRIAS

Gilberto Gomes

Consultor da Área do Património Histórico da CP – Caminhos de Ferro Portugueses, EP

1 – Introdução

Em meados do século XIX, após o movimento da Regeneração (1851), o programa apresentado pelos partidos políticos para o desenvolvimento do país foi relativamente consensual. A necessidade de apanhar a Europa, levou-nos a importar o projecto de desenvolvimento, bem como, o modelo de financiamento que fazia escola. O caminho de ferro e as infra-estruturas portuárias formavam grandes consensos nos programas políticos da época. O estabelecimento duma rede ferroviária e a construção dum porto para Lisboa eram corolários aceites há muito, sob as vantagens que Lisboa apresentava como a «porta da Europa».

Com a concessão da construção ferroviária de Lisboa a Santarém à Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, Thomaz Rumball, o engenheiro responsável pelos estudos do traçado, escolheu a zona de Arroios, perto do Largo do Intendente em Lisboa, para o estabelecimento da estação principal.

Partindo da estação Central, no traçado entre os vales Chelas e de Xabregas, sairia um ramal que dirigindo-se ao Tejo, asseguraria uma estação para mercadorias, a ligação ao transporte marítimo e aos serviços aduaneiros, bem como, instalações oficiais de apoio ao caminho de ferro. Uma vez o projecto submetido ao Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, este foi do parecer que «achava mais conveniente, para a exploração económica da linha de ferro, que o seu ponto de partida fosse na margem do Tejo, próximo do Cais dos Soldados».¹

Estava, assim, definido claramente o interesse na conjugação da rede ferroviária nascente com a futura ligação ao porto de Lisboa.

2 – “Lisboa a porta da Europa” - Os projectos portuários oitocentistas

Com o início da construção ferroviária surgem diversos projectos de linhas à volta de Lisboa, em especial para Sintra e Cascais. Sendo a prioridade apontada para os grandes eixos estruturantes, como Lisboa e Porto, ou para as ligações à fronteira, caso da Linha do Leste, as linhas suburbanas foram sistematicamente proteladas para uma segunda fase da construção nos anos 80. Contudo, vale a pena salientar na sua matriz inicial que o aliciante das propostas não advinha do apoio dado pelo Governo por cada quilómetro construído, ou na garantia duma taxa de juro. Para o conjunto das propostas de linhas suburbanas à volta de Lisboa, o atractivo financeiro para o investimento residia nos

¹ Consulta do CSOPM, de 23.02.1853, acerca das diferentes directrizes, propostas para ligar o Cais dos Soldados com Sacavém. Boletim das Obras Públicas, 1853, p. 46 e sgs.

terrenos a recuperar ao Tejo, tanto para o traçado da linha, como para a rectificação da margem do Tejo e consequentes terrenos para o porto de Lisboa.

Dir-se-ia que se conjugava no projecto do porto de Lisboa a solução para o saneamento da cidade, com a instalação duma rede de esgotos,² a regularização do rio que permitia uma navegação mais segura,³ a plataforma necessária para a via férrea, o estabelecimento das infra-estruturas portuárias⁴ e, acima de tudo, a expansão da cidade, permitindo a construção duma faixa ribeirinha por onde passavam as soluções desafogadas de ligação a Belém. Os terrenos a ganhar ao Tejo apresentavam – se, à partida, com uma multiplicidade de formas de uso, o que iria conferir toda uma carga de conflitualidade futura, não só entre os grandes proprietários da zona ribeirinha, caso da Companhia Real, a Administração do Porto de Lisboa e o Ministério da Marinha,⁵ mas, inclusive, com os pequenos proprietários instalados na antiga margem, e que, após os aterros, perderam a serventia directa ao rio.

Os graves inconvenientes para a saúde pública da situação das praias lodosas da Boa Vista levaram a Câmara Municipal de Lisboa a encarregar, em 1852, uma comissão «para estudar as providências a adoptar, a fim de obstar a que os donos dos terrenos marginais ao Tejo, procedessem a obras na frente dos seus prédios».⁶ Ainda, no mesmo ano foi nomeado o Eng. Pedro J. Pezerat que se encarregou da planta da margem. Em 1858, sob a orientação do Eng. José Vitorino Damásio,⁷ iniciaram-se os aterros entre a zona de S. Paulo e a praias de Santos.

No séc. XIX, ao longo dos anos 50 até 80, sucederam-se múltiplos projectos de construção para o porto de Lisboa, em conjugação com planos de linhas férreas, dos quais salientamos:

- O projecto do Conde Clarange du Lucotte, (1855) com um caminho de ferro para Sintra, que incluía a rectificação da margem entre São Paulo (Cais do Sodré) e São José de Ribamar (Algés), ao qual foram concedidos os terrenos que conquistasse ao Tejo.⁸ Este projecto foi responsável por um conjunto aterros na margem do Tejo, em especial a partir de Algés, bem como, pela construção da ponte de alvenaria na ribeira do Jamor e da plataforma sobre o mar, entre a Cruz Quebrada e Caxias, actualmente utilizada pela linha de Cascais. Em 1861 foi rescindido o contrato de concessão.

- O projecto designado por Chemin de fer et docks de Lisbonne (1861), que incluía um caminho de ferro para Sintra e a obtenção de terrenos do Tejo para instalações portuárias e particulares.

² As febres endémicas de Lisboa, nos anos 1855 e 1857 andavam associadas ao problema dos dejectos em putrefacção nos lodos, com as marés baixas, em especial na zona do Aterro da Boavista.

³ Em especial para as pequenas embarcações sujeitas as correntes das reentrâncias da margem.

⁴ Até à construção do porto de Lisboa os navios fundeavam no Tejo, com o transbordo das cargas e dos passageiros para pequenas embarcações que faziam a ligação à margem.

⁵ A Marinha detinha fortes interesses na margem do Tejo através de: Instalações da Aeronáutica no Bom Sucesso, Cordoaria Nacional em Belém e o Arsenal junto à Praça do Comércio.

⁶ Adolfo Loureiro, Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes. 1906. Lisboa. Imprensa Nacional. Vol III. Parte I, p 218.

⁷ José Vitorino Damásio foi um dos mais brilhantes engenheiros portugueses da 2ª metade do séc. XIX.

⁸ «Onde se propunha abrir docas, construir praças e jardins e montar em Pedrouços, um grandioso estabelecimento para banhos» in Adolfo Loureiro. Obra cit. Vol. III, Parte I, p. 229

- No início da década de sessenta, novas propostas foram apresentadas por Notman e Clear, J. D. Powels, Conde de Lucotte, Herbert Debrousse e João Evangelista de Abreu.

- Em 1870, Thomé de Gamond com um projecto de linha férrea para Sintra, saindo da estação da linha do Leste, percorrendo toda a frente do Tejo até Caxias, com a recuperação de vastos terrenos ao rio (Fot, 1).⁹

Dos exemplos indicados, interessa reter que a integração das propostas de construção de linhas suburbanas ferroviárias em Lisboa, apareceu sempre associado à construção do porto de Lisboa, logo, era através dos terrenos conquistados ao Tejo que advinham as mais valias do investimento realizado.¹⁰

Em 1883, foi nomeada uma comissão com a responsabilidade de elaborar um projecto para o porto de Lisboa e, de algum modo, fazer a síntese e a compatibilidade das anteriores propostas apresentados desde os anos 50.¹¹

A comissão apontou um conjunto de medidas, de modo a reforçar a centralidade do porto no contexto do território, fazendo convergir a Lisboa, todas as linhas férreas que lhe trouxessem tráfego, para além de salientar a necessidade de estabelecer uma convenção com a Espanha para o tráfego internacional.

A comissão estabeleceu como prioridade de construção:

1ª Secção - entre o caneiro de Alcântara e a ponte oeste dos caminhos de ferro do Norte e Leste, em Santa Apolónia. Nesta secção deveriam ser construídas as infra-estruturas portuárias, como docas, cais e acessórios; (Fot. 2.2)

2ª Secção - desde o caneiro de Alcântara a Belém; (Fot. 2.1)

3ª Secção - de Santa Apolónia ao Beato. (Fot. 2.3)

O parecer da Junta Consultiva de Obras Públicas (21.10.1884), sobre o relatório da comissão, veio confirmar as propostas apresentadas: necessidade de construir um terraplano de 70 metros de largura com quatro faixas, sendo a terceira para as linhas férreas de circulação geral, estabelecendo, assim, a ligação da rede do porto com as estações terminais de linhas de penetração na cidade. A construção duma linha de cintura apresentava-se, pois, necessária, de modo à inserção fácil da zona portuária de Alcântara com o resto da rede.¹²

A 25.04.1884 foi apresentada a proposta de lei para os melhoramentos do porto de Lisboa, sendo posteriormente publicada a Carta de Lei (16.07.1885), que autorizou o Governo a adjudicar em hasta pública a construção das obras da 1ª Secção do porto de Lisboa.

⁹ M. A. Thomé Gamond. Memória sobre o Projecto de Engrandecimento da Cidade de Lisboa. Paris. 1870.

¹⁰ Vejam-se os debates parlamentares de 1884.

¹¹ Desta comissão faziam parte engenheiros e hidrógrafos notáveis, dos quais registamos: Francisco Maria Pereira da Silva, Manuel Afonso Espregueira, Bento Fortunato de Almeida de Eça, Miguel Carlos Correia Pais e João Veríssimo Mendes Guerreiro.

¹² Tal como para a Companhia Real que necessitava de interligar as duas linhas de penetração radial na cidade: a linha do Oeste em Alcântara e as linhas do Norte e Leste amarradas em Santa Apolónia.

Em 1885, o Eng. H. Hersent¹³ apresentou uma proposta e um projecto para as obras do porto, que contemplava o estabelecimento da infra-estrutura ferroviária com linhas de chegada, de partida e de triagem.

O programa do concurso estipulava «A largura das vias férreas para o serviço das docas será igual à das linhas que convergem na capital (1,67 metros entre as faces interiores dos carris) a fim de poderem ser com elas ligadas nas estações de Santa Apolónia e Alcântara».¹⁴

Na proposta de Hersent, as estações de Alcântara e Santa Apolónia ficavam ligadas por uma dupla linha férrea marginal, que corria ao longo dos seus cais e frente ao Arsenal da Marinha e à Praça do Comércio. Estas linhas teriam serviço geral e de passageiros e permitiriam o embarque ou desembarque de 1.500 a 2.000 ton. de mercadoria por dia.

A 26.03.87 foi conhecido o projecto vencedor das obras da 1ª Secção do Plano Geral de Melhoramentos do Porto de Lisboa e, após a adjudicação ao empreiteiro Hersent, as obras foram finalmente inauguradas em 31.10.87.

Pela Portaria de 26.06.1892 o Estado tomou a posse administrativa dos trabalhos realizados, entregando a continuação dos mesmos à responsabilidade do Eng. Adolfo Loureiro.

3 – A ligação da rede ferroviária e o porto de Lisboa

Pelo Alvará de 9.04.1887 o Estado concedeu à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses autorização para construir uma linha férrea entre as estações de Santa Apolónia e Cascais.¹⁵ Assim, a Companhia Real conquistou ao Tejo, entre Alcântara Mar e o Bom Sucesso, extensas zonas de terreno que, nos termos do referido Alvará, ficaram pertencendo exclusivamente à Companhia, na posse do domínio perpétuo da mesma, com a faculdade da livre transmissão, com exclusão dos terrenos necessários ao serviço do rio, à abertura de uma avenida de trinta metros de largura, e mais dois hectares na antiga secção entre Alcântara e o Porto Franco,¹⁶ bem como, quatro hectares entre o Porto Franco e o Bom Sucesso, para fins de utilidade pública.

Pelas Portarias de 8.02.1892 e de 1.07.1895, o Governo aprovou a entrega ao Estado de:

- Uma faixa marginal de 10 metros, como terreno necessário para o serviço do rio;
- Terrenos para a abertura de uma avenida marginal de 25 a 30 metros de largura;
- Doca do Bom Sucesso, com acessos e serventias, numa área total de 3 hectares;
- Recepção da área ocupada pela doca de Belém e suas serventias, bem como, pelas serventias da doca de Santo Amaro.

¹³ Empreiteiro francês de grandes infra-estruturas portuárias nos portos de Anvers, Marselha, Toulon, Filadélfia e Saigão.

¹⁴ Art 6º do Programa para o concurso do projecto definitivo da 1ª secção das obras do porto de Lisboa. Diário do Governo nº 188, de 25 de Agosto de 1885.

¹⁵ No contrato de concessão da Companhia Real ficara estipulado que esta podia construir qualquer ramal, não superior a 30 quilómetros, que lhe canalizasse tráfego para as suas linhas principais, o que se enquadrava com o ramal de Cascais a entroncar na estação de Santa Apolónia.

¹⁶ Na zona da antiga FIL

Foi ainda estipulado que a Câmara Municipal de Lisboa indemnizaria a Companhia Real pela importância dos terrenos que foram ocupados com as novas ruas, praças e dependências municipais.

Assim, a Companhia entregou ao Estado todos os terrenos a que era obrigada pelo Alvará de 9.04.1887,¹⁷ ficando na posse dos restantes terrenos conquistados ao Tejo, com o livre direito de os alienar.

As condições contratuais obrigavam a Companhia Real a construir por sua conta e risco,¹⁸ sem subvenção ou indemnização por parte do Estado, os trabalhos de rectificação da margem direita, entre o Caneiro de Alcântara e a Torre de Belém. Estas obras, definidas como complementares das obras do porto de Lisboa, enquadradas na 2ª Secção do porto¹⁹ ficaram sujeitas a aprovação governamental, de acordo com o Decreto de 22.12.1886 que serviu de base ao concurso das obras do porto de Lisboa.

A conflitualidade gerada pela posse dos terrenos do Tejo, entre o seu legítimo proprietário (a Companhia Real) e os grandes confinantes, caso da Administração do Porto de Lisboa e o próprio Estado através do Ministério da Marinha, levou à nomeação de uma comissão²⁰ para tratar da distribuição dos terrenos conquistados ao Tejo na 2ª Secção das obras do Porto de Lisboa. O resultado dos trabalhos dessa comissão encontra-se no relatório de 27.09.1897, onde se estipula que ficam pertencendo ao Estado 223.292,64 m², entregues pela Companhia Real.

Quanto aos restantes terrenos, a Companhia elaborou um mapa com os talhões a alienar (Fot. 3) e foi vendendo gradualmente a diversas entidades, das quais se destacam:

- Em 1888, a Companhia do Gás, 4.000 m², junto à Torre de Belém;
- Em 1896, foram vendidos à Companhia dos Açúcares 2.500 m², tendo a mesma companhia em 1897 adquirido nova parcela de 1.000 m²;
- Em 1899, foram vendidos 2.250 m² a Pedro Maria da Fonseca Araújo;
- A Vacuum Oil Company adquiriu, em 1902, 3.300 m²;
- Em 1908, a Companhia do Gás e Electricidade comprou aproximadamente 6.500 m², tendo feito aquisições posteriores, onde veio a instalar a Central Tejo;
- Em 1922, a Companhia de Petróleo Shell comprou uma área aproximada de 3.000 m².

Além de tais vendas, a Companhia alugou inúmeros terrenos, com uma ocupação precária, a diversas entidades e para múltiplos fins. Os terrenos recuperados ao Tejo entre Alcântara e Pedrouços representaram para a cidade uma área de expansão de fácil acesso, com a localização de instalações industriais de sectores estratégicos (gás, electricidade, petróleo), de armazenamento (madeiras), de indústrias tradicionais (refinação de açúcares, fiação e tecelagem, conservas, construção civil) e terrenos de

¹⁷ O Estado recebeu os seguintes terrenos: de Alcântara ao Porto Franco 21.572,50 m² e entre o Porto Franco e Belém 26.603,00 m².

¹⁸ A condição 34ª do contrato estipulava “A Companhia obriga-se a ceder ao Estado. Dos terrenos que conquistar ao Tejo, aqueles que forem necessários para o serviço do rio e para a abertura de uma avenida de largura de 30 metros em toda a extensão da margem conquistada, e além destes entregará ao Governo a superfície de 2 hectares na secção entre Alcântara e o Porto Franco, e 4 hectares entre o Porto Franco e Belém, separados ou reunidos, que o Governo

¹⁹ A 1ª secção ia do caneiro de Alcântara ao Cais dos Soldados, a 2ª secção do caneiro à Torre de Belém e a 3ª secção do Cais dos Soldados a Xabregas.

²⁰ Portaria de 11 de Junho de 18897

apoio às actividades de empresas de pesca e a associações e clubes desportivos para a prática do futebol.

A construção da estação de Alcântara Terra como estação terminal da linha do Oeste, veio proporcionar a ligação ferroviária projectada ao porto de Lisboa.

A Companhia Real assumiu a cobertura do Caneiro de Alcântara (entre Alcântara Terra e o rio) como investimento necessário para complementar a ligação quer ao porto de Lisboa, quer à ao ramal de Cascais.

A solução encontrada foi colocada pelo empreiteiro das obras da 1ª secção do porto de Lisboa, da responsabilidade do Estado, mas com o qual a Companhia Real contratualizou, quer a rectificação da margem entre Alcântara e Belém, com a recuperação de toda a plataforma ribeirinha, quer o fornecimento pela Companhia dos materiais para a execução do aterro nas obras da 1ª Secção.²¹ Aliás, foi a passagem, condicionada pela Câmara Municipal de Lisboa, dos comboios de serviço, entre a estação de Alcântara Terra e as obras do porto, que levou a Companhia a desactivar a estação de Alcântara para passageiros, transferindo o seu serviço para o Rossio, reservando todo o espaço de linhas disponíveis para a formação dos comboios balastreiros,²² que em dupla tracção transportavam os inertes para as obras do aterro.²³

Na medida em que a construção do Ramal de Cascais, que deveria ligar Cascais a Santa Apolónia, ficou condicionado ao andamento das obras do porto, o seu avanço para a cidade ficou implícito nas obras portuárias.²⁴ A ligação de Alcântara Terra com o porto de Lisboa, bem como, com a linha de Cascais, foi projectada em viaduto metálico, correndo sobre o conjunto da estação, ao longo do caneiro já coberto, de modo a não interferir com o trânsito intenso das estradas que ligavam as duas zonas da cidade. O projecto foi executado pela Casa Eiffel, orçando aproximadamente em 130 contos de réis. A conjuntura da Companhia Real, em «suspensão de pagamentos», e a sua dependência futura ao Comité obrigacionista sediado em França, levou a adiar o problema fundamental da ligação do porto de Lisboa com a rede ferroviária.

Claro que, com a conclusão das obras da 1ª Secção em 1894, o aterro feito frente a Santa Apolónia, até ao Cais da Alfândega, junto à Praça do Comércio, permitiu estabelecer ligações ferroviárias desde o Jardim do Tabaco que entroncavam na estação. Contudo, a zona mais importante do porto, quanto à profundidade das águas (de Santos a Alcântara), ficou servida por uma deficiente ligação ferroviária, entre Alcântara Mar e Alcântara Terra, sendo necessário cortar o trânsito rodoviário para a passagem das composições.

Em 1938, foi celebrada a escritura do contrato no qual o Estado adquiriu à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os terrenos entre o Caneiro de Alcântara e a Torre

²¹ A Companhia Real contratou com a Empresa Hersent as seguintes obras: Aterros do Tejo, Caneiro de Alcântara (desde a ponte de São Pedro de Alcântara até ao desembarcadouro), Canos de esgoto (para o saneamento dos terrenos recuperados), Aterro de Santa Apolónia (frente à estação) e Doca de Belém.

²² Composições utilizadas no serviço de construção ou manutenção, com vagões próprios para o transporte de pedra britada para a linha (balastro), transporte de terras, pedra e outros materiais.

²³ A Câmara Municipal de Lisboa levantou sérios obstáculos à passagem de comboios, cortando as ligações por estrada entre as duas zonas da cidade. A forma da Companhia Real contornar o problema consistiu na formação de comboios em dupla tracção, rebocando o dobro dos vagões que se acumulavam na área de triagem da estação. Os matérias eram fornecidas das pedreiras de Monsanto.

²⁴ Inauguração Pedrouços e Cascais em 30.09.1889; Alcântara-mar e Pedrouços a 6.12.1890 e Cais do Sodré e Alcântara-mar em 4.09.1895.

de Belém, pela importância de 16.683.505\$00. Os terrenos adquiridos tiveram o seguinte destino:

- A sul da linha férrea foram incorporados na área de jurisdição da administração Geral do Porto de Lisboa (AGPL);
- A norte da linha férrea, foram cedidos à Câmara Municipal de Lisboa; (CML)
- Os terrenos de serventia da doca de Santo Amaro foram desanexados da área do porto;
- No vale de Alcântara desanexaram-se ao domínio ferroviário um conjunto de terrenos para a futura avenida de Ceuta.

As entidades envolvidas (CML, CP e AGPL) executaram um conjunto de trocas de terrenos e prédios, como compensações das permutas efectuadas, assim como, a ripagem da linha de Cascais na zona portuária, ficando a Autarquia com a responsabilidade da cobertura restante do Caneiro de Alcântara.

Com o dinheiro dos terrenos, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ficou obrigada a aplicar «o produto da venda dos seus terrenos ao Estado, na amortização integral de todas as suas obrigações [com] a garantia dos terrenos do Tejo» destinando o remanescente «à aquisição de automotoras que permitam promover a melhoria dos serviços de exploração».²⁵

Encerrava-se, assim, para a CP, um ciclo extremamente importante, trabalhado e desenvolvido pelo Ministro das Obras Públicas, Eng. Duarte Pacheco, procurando «nacionalizar» o capital obrigacionista da CP, detido pelo Comité de Obrigacionistas em França e fonte de fortes reivindicações pelos franceses, com a exigência do pagamento dos juros em francos-ouro.

4 – A expansão da 3ª Secção do porto de Lisboa

Em 1938, o movimento ferroviário no porto de Lisboa distribuía-se por dois grandes grupos de infra-estruturas, ocidental e oriental, sem ligação ferroviária pelas instalações do porto e que comunicavam com a rede geral através, respectivamente, das estações de Alcântara e Santa Apolónia:

- Grupo ocidental,²⁶ movimentou 32.856 vagões, com 376.063 toneladas;
- Grupo oriental²⁷ com 7.807 vagões e 56.161 toneladas

Do total de mercadorias movimentadas no porto, só um quinto utilizou o caminho de ferro a montante ou a jusante do transporte marítimo. Com o início da guerra demonstrou-se que nem o porto de Lisboa possuía capacidade de armazenamento para as mercadorias em trânsito, nem tão pouco o caminho de ferro detinha gares de triagem que lhe permitissem organizar a formação das composições.

Em 1946, foi publicado o Decreto - Lei nº 35.716 de 24.06.1946 com o Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa. Complementavam-se as obras da 3ª Secção com intervenções na doca do Poço do Bispo, regularização da margem entre Xabregas e o Poço do Bispo, com as docas do Poço do Bispo e de Olivais, promovendo-se, ainda,

²⁵ Art. 11º da escritura de 2.07.1938

²⁶ Compreendia os entrepostos de Santos e Alcântara e os cais de Santos, Alcântara e Santo Amaro.

²⁷ Compreendia o entreposto de Santa Apolónia e os cais de Santa Apolónia e da 3ª secção.

obras na doca de Pedrouços, para o serviço de pesca e a regularização entre Cacilhas e o Alfeite na margem esquerda do Tejo.

O Plano de 1946, independentemente do esforço de investimento realizado, não conseguiu ultrapassar o constrangimento da falta de ligação ferroviária entre as duas zonas do porto e, conseqüentemente, evitar a passagem por Alcântara Terra e o «gargalo» da linha de Cintura, sobrecarregada de todo o tráfego suburbano, médio e longo curso.²⁸

Nos finais dos anos 60, mais concretamente em 1967, apareceram no porto de Lisboa os primeiros contentores ISO de 20 pés, pesando até 22 toneladas. A primitiva descarga destes contentores fazia-se por um guindaste flutuante, até que em meados de 1968, com o aparecimento dos primeiros navios porta-contentores, passou-se a utilizar na sua descarga, guindastes eléctricos a trabalharem acoplados, atingindo-se fluxos de carga e descarga de 14 contentores por hora.²⁹ Para a movimentação de carga e descarga dos contentores para camião, vagão, bem como, para o seu empilhamento, a AGPL adquiriu empilhadores de carga lateral. Em 1970, iniciou-se a exploração do terminal de contentores de Santa Apolónia, com gruas porta-contentores, directamente explorado pela AGPL, com «870 metros de cais, com cerca de 8 ha de terraplenos anexos, além de 5 ha de áreas de apoio»³⁰ Quanto ao terminal de Alcântara, na época concessionado à Liscont, apresentava-se com 620 metros de cais e vocacionado para o *transshipment* e para o tráfego *roll-on/roll-off*.

A evolução e a standardização das cargas marítimas³¹ obrigou ao aparecimento de novos modelos de material circulante para o transporte ferroviário, colocando assim, novas exigências às ligações do caminho de ferro com as plataformas portuárias.

Na década de oitenta, o porto possuía 35 quilómetros de via férrea, com ligações à rede por Santa Apolónia, Sacavém e Alcântara.

5 – A evolução do problema da ligação ferroviária ao porto de Lisboa

Com a realização da EXPO 98 foi necessário repensar a ligação ferroviária que se fazia pela zona oriental do porto de Lisboa com Sacavém. A extinção dos vários terminais rodo-ferroviários de contentores na zona de intervenção da exposição, bem como, do terminal de mercadorias de Beirolos, obrigou à criação de parques de contentores de 2ª linha, assim como, a novas infra-estruturas ferroviárias de ligação à linha da Matinha que serve a área portuária de Santa Apolónia – Matinha.³²

Com a finalidade de se estudarem as diversas soluções de ligação à linha do Norte, da zona Oriental do porto de Lisboa, constituiu-se um grupo de Trabalho (CP, CML, APL e EXPO 98), de modo a ponderar-se a relação custos/impactos/benefícios, para a ligação

²⁸ A estação do Rossio funcionou até 1957 como a estação principal de Lisboa. Com a electrificação, o tráfego médio e longo curso passou para Santa Apolónia, ficando a estação do Rossio como estação terminal do tráfego suburbano, em especial da Linha de Sintra.

²⁹ Contentorização no porto de Lisboa. Administração-Geral do Porto de Lisboa. Fev. 1973.

³⁰ António Nabais e Paulo Ramos. Porto de Lisboa. AGPL. 1985. p48

³¹ Em 1971 o porto de Lisboa já manipulava 23.300 contentores e o porto de Leixões 12.543.

³² A Linha da Matinha rebate parte do tráfego do porto de Lisboa, da zona oriental, sobre a Linha do Norte. Foi integrada na rede ferroviária nacional pelo Dec. Lei nº 116/92 de 20 de Junho.

da rede ferroviária mais adequada. Das três opções consideradas, ligação à estação de Braço de Prata, ligação à estação do Oriente ou ligação à estação de Santa Apolónia com atravessamento de nível pela Av. Infante D. Henrique, optou-se³³ por esta última solução, apesar da oposição da CML.

Chegamos, assim, ao início do século XXI com o porto de Lisboa servido, quer na zona ocidental, quer na oriental, por ligações ferroviárias com atravessamentos de nível sobre estradas com enormes fluxos de trânsito e com necessidade de se alterar o modo de tracção, na medida em que as linhas de penetração no porto não se encontram electrificadas, penalizando-se deste modo os custos unitários da exploração ferroviária com múltiplas manobras acessórias.

Nos anos 90, um século após a conclusão da 1ª fase das obras do porto de Lisboa, as acessibilidades ferroviárias ao porto consistiam na:

- Frente Portuária Algés/Alcântara /Santos, com uma ligação ferroviária de nível, por via não electrificada, com mudança de tracção em Alcântara – Terra e com grandes constrangimentos de tráfego, tanto no eixo ferroviário (Linha de Cascais), como no rodoviário, obrigando à circulação ferroviária preferencialmente de noite;
- Frente Portuária Santa Apolónia Matinha, com uma ligação ferroviária de nível, por via não electrificada, com mudança de tracção em Santa Apolónia, com um percurso suplementar para inversão do sentido da composição, devido ao desenho da linha de acesso, apresentando, igualmente, grandes limitações no atravessamento da Av. Infante D. Henrique.

Perante este contexto, em 1996, foi nomeada uma nova comissão³⁴ para o desenvolvimento das acessibilidades rodo-ferroviárias das frentes portuárias da Alcântara e Santa Apolónia, cujo relatório foi apresentado em Junho de 1997, no qual se destacam as seguintes propostas:

- Frente Portuária Algés/Alcântara /Santos, através do vale de Alcântara:
 1. Um viaduto que saindo de Alcântara Terra atravessasse os eixos rodoviários e a linha de Cascais, atingindo o nível do solo no feixe de linhas junto à antiga FIL;
 2. Um túnel, que saindo de Alcântara - Terra, contorna o caneiro a nascente e atinge a plataforma portuária;
 3. Construção de uma nova linha, a partir da encosta do Casal Ventoso, que atravessasse em viaduto a Av. de Ceuta e que entre posteriormente em túnel, atravessando o largo de Alcântara, a Av. 24 de Julho, a Av. da Índia, a linha de Cascais e volte à superfície junto às linhas da triagem perto da antiga FIL.

Sendo esta última a proposta mais consensual, acabou por ter novos desenvolvimentos com as soluções, posteriormente preconizadas, de aproveitamento da ligação ferroviária

³³ Ligação Ferroviária da Linha da Matinha á Linha do Norte. CP – Caminhos de Ferro Portugueses, EP. 1994.

³⁴ Presidida pelo Eng. António Martins e que detinha a participação de diversos organismos da Administração Central, assim como, da CML, JAE. CP, GNFL, EXPO 98 e APL (Desp. do MEPAT, nº 139/96).

ao porto, em simultâneo com a ligação da Linha de Cascais à linha de Cintura, através do ramal de Alcântara³⁵

- Frente Portuária Santa Apolónia/Matinha, com o atravessamento da Av. Infante D. Henrique, sem restrições devido a construção dum viaduto rodoviário, agora em via electrificada, sem necessidade de alteração da tracção.

Estas propostas acabaram por não vingar, devido a cenários alternativos surgidos com as pretensões da Câmara Municipal de Lisboa às restrições ao atravessamento da linha férrea marginal, ao envolvimento do Metro de Lisboa na solução de Alcântara, ou, ainda, às novas soluções rodoviárias encontradas para a Av. Infante D. Henrique.

Em 2008, foi adjudicado à Liscont³⁶ a nova plataforma de manobra de carga/descarga de composições ferroviárias em articulação com o Terminal de Contentores de Alcântara.³⁷ A solução proposta inclui a ligação em túnel, sob o caneiro, a Alcântara – Terra, da responsabilidade da REFER, permitindo, igualmente, o rebatimento da linha de Cascais com o ramal de Alcântara e linha de Cintura.

6 – Conclusão

No processo de formação do território da cidade, a rectificação da margem do Tejo com a recuperação dos terrenos ganhos ao rio, desempenhou um conjunto alargado de funções (segurança da navegação, saneamento da cidade, zona de expansão do tecido urbano e industrial), importando destacar, as mais valias acumuladas dos terrenos que funcionaram como retorno do investimento. Dos diversos projectos ferroviários de linhas suburbanas, os terrenos do Tejo foram o elemento determinante, como o demonstra a concordata da Comp. Real com os credores franceses, onde os terrenos ficam consignados nos novos estatutos como garantia das obrigações em circulação.

Interessa, ainda, reter na moldura jurídica dos mecanismos das concessões públicas, a conflitualidade do sistema entre proprietários e confinantes dos terrenos ganhos ao rio. Os antigos detentores da propriedade ribeirinha, comerciantes, armazenistas e utilizadores da margem, acabaram por ser indemnizados quando perderam o acesso directo ao rio. Por outro lado, a Companhia, detentora dos terrenos de Alcântara a Belém, teve historicamente uma relação de conflitualidade com os confinantes institucionais: o Ministério da Marinha, a Administração do Porto de Lisboa e Câmara Municipal de Lisboa.

A venda dos terrenos ao Estado, com a ripagem da Linha de Cascais e trocas e compensações de terrenos entre a Câmara Municipal de Lisboa, AGPL, a CP e o Ministério da Marinha, teve três importantes consequências, que de algum modo culminam na realização da Exposição do Mundo Português em 1940:

³⁵ Para o projecto de ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura, foi pedido à Bombardier um projecto de material motor bi-tensão, de modo a ultrapassar-se o problema da Linha de Cascais em corrente contínua e a restante rede em corrente alterna.

³⁶ Empresa concessionária do Terminal de Contentores de Alcântara

³⁷ Memória descritiva. Plataforma de Manobra e de carga/Descarga de composições ferroviárias. Liscont./ Grupo Mota - Engil Ambiente e serviços, SGPS. Lisboa. 2008

1. Neutralizar as emissões obrigacionistas detidas pelo Comité de Obrigacionistas sedeadado em França, num esforço de «nacionalização» do capital da principal empresa ferroviária portuguesa;
2. Uma acção profunda no território da cidade com novos eixos de penetração de tráfego, com a abertura da Av. de Ceuta (e a cobertura restante do caneiro de Alcântara), e a avenida marginal, desde Belém a Xabregas;
3. O processo de transferência das instalações industriais para a nova zona oriental da cidade, institucionalizando a margem da Alcântara a Belém, como zona de lazer e de fruição da frente ribeirinha.

Com a construção do porto de Lisboa, e com a função portuária centrada em Santos/Alcântara e Santa Apolónia, a sua ligação ferroviária à rede fez-se, no passado, por duas frentes, uma vez não concretizado o projecto de linhas ao longo da margem entre Alcântara e Santa Apolónia.³⁸ A inviabilização de linhas frente à Praça do Comércio acarretou uma solução que passa pelo vale de Alcântara na frente ocidental. A expansão do porto na zona oriental, a partir dos anos 40, e a sua regressão com a implantação da EXPO (em 1998), obriga a soluções, por concretizar, de ligações à rede ferroviária sem constrangimentos de tráfegos e de modos de tracção. O cancelamento da expansão portuária nos anos 80, para a margem esquerda (o fecho da Golada), e a actual disputa com a Cidade, sobre as áreas de competência das frentes ribeirinhas, coloca o porto de Lisboa na situação dum «porto cercado pela cidade». As soluções em curso de ligação ferroviária do porto de Lisboa em Alcântara, bem como, as soluções encontradas para a frente portuária oriental, visam responder a problemas bem concretos, de competitividade do porto de Lisboa e da viabilidade do transporte ferroviário.

Agradecimentos

Liscont/Mota – Engil Ambiente e Serviços, SGPS – Eng. Eduardo Pimentel, REFER/Direcção de Património – Dr. Rui Santos.

Fontes

REFER/Direcção do Património

Bibliografia

- Adolfo Loureiro – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ihas Adjacentes*. Vol. III. Partes I e II. Lisboa: Imprensa Nacional. 1906.
- António Nabais e Paulo Ramos - *Porto de Lisboa*. AGPL. Lisboa. 1985
- *Comissão para o Desenvolvimento das Acessibilidades Rodo-Ferrovíarias às Frentes Portuárias de Alcântara e santa Apolónia* – Relatório. Lisboa: MEPAT – Ministério do Equipamento do Planeamento e da Administração do Território 1997.
- *Da situação de facto e de direito dos terrenos, no domínio e posse da Companhia, conquistados ao Tejo, em execução do Alvará de 9 de Abril de 1887, entre o caneiro de Alcântara e a torre de Belém*. Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Lisboa: Oficinas Gráficas da CP. 1936.

³⁸ Aliás, esta ligação fora o objecto do Alvará de concessão à Companhia Real, ao atribuir-lhe o ramal de Cascais a Santa Apolónia.

- *Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa*. Ministério das Comunicações.
Administração Geral do Porto de Lisboa. Lisboa: Tipografia Portuguesa Lda.. 1948.