

área do rio.

Noto que quando nos anos 50 se construiu o canal de acesso a Cabo Ruivo, frente a Xabregas, as simples poitas das bóias, que se colocaram para sinalizar o canal, contribuíram para o seu assoreamento obrigando a continuas dragagens.

O estuário do Tejo é o maior espelho de águas marinhas interiores da Europa. De registar que esse espelho proporciona o melhor contributo visual do alto das colinas de Lisboa. A nossa capital tem a mais extensa e esplêndida visão aquática de todas as capitais europeias. O rio, na sua maior largura, proporciona, das suas margens, um ambiente de beleza similar a qualquer dos grandes lagos suíços.

d) As três principais consequências na navegação marítima — A primeira grande consequência das construções duma ponte entre o Barreiro e Chelas são a de impedir o fundear de grandes navios naquela área, praticamente o único local para tal operação. A área usualmente utilizada para grandes navios de carga a granel para aliviarem a carga antes de puderem atracar. Área que na década de 50 do século passado permitiu por várias vezes o fundear de grandes esquadras. Área que igualmente foi “limpa” das bóias do quadro de amarração dos navios da nossa armada para melhor segurança da navegação.

A segunda consequência será a de impedir a manobra de atracção dos navios nos cais da margem norte aquando da maré enchente. Não só lhes impossibilitar ou muito reduzir a manobra de rotação pelo montante do local de atracção como nos casos em que essa permissão fosse possível, em caso de paragem da máquina do navio em manobra, ser de imediato arrastado (pelas águas enchentes) de encontro aos pilares.

A terceira consequência seria a impor à navegação, que utiliza as várias calas navegáveis, em especial as da margem sul, horários de acordo com a menor força das correntes de água do rio, preferencialmente nos períodos de preia-mar, de modo que a passagem dos navios de faça em segurança para si e para os pilares.

Muitas outras consequências para a navegação no estuário poderão ser anotadas (dificuldades aos trens de reboque, execução de regatas, festivais náuticos em especial com veleiros, etc.) mas as três primeiras são básicas para a nossa recusa da construção naquele local.

Em resumo, uma liquidação estratégica do porto de Lisboa.

e) As duas principais consequências na navega-

ção aérea — A primeira grande consequência será a de impedir amaragens de hidroaviões no estuário. Foi o local escolhido pelos grandes “Clippers” nas primeiras décadas do século passado.

Considerar-se que esse período acabou, é um pouco como se fez com os paquetes nessa época. Estavam acabados! Diziam o “entendidos”. Os aviões tinham posto fim a tal tipo de navios. E Portugal foi um dos muitos países que apressadamente se desfez deles. Depois viu-se o que veio de volta.

Nunca no momento presente os mares foram sulcados por tantos e dos maiores paquetes de sempre.

Daí que não tenhamos a certeza do fim dos hidros. Será? Alguém tem?

De qualquer modo a ponte neste local acaba com o seu “poiso” natural seguro existente no País e por demais na sua capital.

A segunda consequência será o impedimento da utilização da pista Leste-Oeste da base do Montijo e fortes restrições à utilização das restantes.

f) Custos — Não temos elementos para nos pronunciarmos sobre qualquer custo para este empreendimento. Pontes de objectivos e utilização similares estão a ser projectadas com valores superiores a 2 mil milhões de Euros. Um valor elevadíssimo para o orçamento português mesmo com comparticipação da EU.

Construir uma ponte de tão elevado custo para



tão poucos utilizadores, não lembra o diabo!

Concluindo: — Face aos factos apresentados, de graves consequências para a sustentabilidade do porto de Lisboa e por consequência da sua cidade, a jusante da ponte Vasco da Gama nenhuma ponte deverá ser construída e muito menos para a exclusiva passagem do TGV.

Façam-na a montante, ou em túnel.

Joaquim Ferreira da Silva

