F

MOÇÃO

Pela alteração da linha circular do Metropolitano de Lisboa numa linha em laço a funcionar em todo o período de exploração

Em outubro de 2024 a Câmara Municipal de Lisboa, por proposta do PCP, aprovou uma moção dirigida ao Governo: "Pela implementação de medidas efetivas que garantam a transformação da linha circular do Metropolitano de Lisboa numa linha em laço a funcionar em todo o período de exploração".

Esta moção seguia-se a um vasto conjunto de ações e posicionamentos públicos, tendo em vista minimizar os efeitos negativos da Linha Circular e que exigiam a alteração ao traçado da rede futura do Metro, mantendo as estações terminais: Telheiras e Odivelas.

Essas ações, dinamizadas por autarcas da cidade de Lisboa, Odivelas e Loures, por movimentos de utentes e associações de moradores, por trabalhadores do setor dos transportes e organizações representativas desses trabalhadores, por técnicos especialistas em mobilidade e ordenamento do território, assentavam no princípio de que não sendo já possível travar a obra em curso, de ligação da estação Rato à estação do Cais do Sodré, era – como é – ainda possível e determinante executar alterações que minimizem o efeito negativo que a Linha Circular implicaria.

A este vasto conjunto de entidades individuais e coletivas associaram-se depois autarquias locais de Lisboa, Odivelas e Loures, aprovando propostas, moções e recomendações, promovendo e dinamizando debates especializados e sessões públicas, procurando influenciar decisivamente o Governo no sentido de se promover tal alteração de traçado.

Defendendo a solução da transformação da linha circular do Metropolitano de Lisboa numa linha em laço a funcionar em todo o período de exploração, além das diversas ações acima referidas, foram produzidos e publicados diversos estudos e pareceres que fundamentam tal solução para minimizar o efeito nefasto da solução preconizada e imposta, de construção de uma linha circular que, a ser efetivada, viria introduzir uma nova barreira, através da criação de um interface e obrigando a um novo transbordo, para quem se desloca de Telheiras e da zona norte da cidade de lisboa – freguesias do Lumiar e de Santa Clara – e de Odivelas e Loures para a o centro da cidade.

Estando comprovado que com a introdução de cada interface que obriga ao transbordo de meio de transporte, ou linha dentro do mesmo modo de transporte, se perdem muitos milhares de passageiros do sistema de transportes públicos, já que obrigam a maiores tempos de espera e desconforto, a organização do sistema de transportes e o desenvolvimento da malha urbana

deve ser organizada tendo presente a necessidade de serem eliminados, ou reduzidos ao mínimo indispensável, estes obstáculos.

Ora a Linha circular, contrariando esta premissa técnica, vem introduzir, sem necessidade, um novo interface, criando um obstáculo à utilização rápida e eficiente do meio de transporte que dá acesso ao centro da cidade, a uma população, muito numerosa, que hoje não tem tal dificuldade.

Se houvesse dúvida sobre o impacto profundamente negativo que a linha circular traria às populações acima identificadas, o caos instalado aquando das obras na Estação do Campo Grande, realizadas em 2024, que obrigaram à interrupção da ligação direta de Telheiras e de Odivelas ao centro da cidade, tornou evidente aquilo que passaria a ser o futuro: todos os dias do ano, a todas as horas do dia.

Assim, e porque a linha circular do Metro está a entrar na fase de conclusão da sua obra, estando anunciado o início da exploração ao público para o próximo ano, é ainda possível alterar este traçado, com efeitos financeiros diminutos, se o compararmos com os efeitos brutais que a linha circular iria provocar em milhares de pessoas todos os dias do ano e no número de passageiros que se iriam transferir do transporte público para o transporte individual.

Acresce que, com a alteração da linha circular em linha em laço, aproveitar-se-á o investimento feito nos novos comboios adquiridos, havendo apenas necessidade de proceder à alteração do sistema de sinalização contratado, de modo a garantir a operação em laço em todo o período de exploração.

Entretanto, existem dúvidas sérias sobre a segurança da operação do Metropolitano, seja com o material circulante existente, seja com o recém-adquirido, em resultado da existência de pendentes e de raios de curvatura, associados à linha circular, superiores ao estabelecido nas normas regulamentares vigentes, circunstância que poderá implicar negativamente com velocidades comerciais da rede e com a frequência de composições.

Assim, **a Assembleia de Freguesia da Ajuda, reunida a 16 de setembro 2026,** delibera instar o Governo e o Metropolitano de Lisboa a iniciar o processo que garanta a transformação da linha circular do Metropolitano de Lisboa numa linha em laço, a funcionar em todo o período de exploração (06:30h às 01:00h), assim salvaguardando da melhor forma possível as condições de mobilidade das populações e a segurança da operação.