

TRAVESSIA DO TEJO NO CORREDOR BEATO - MONTIJO

SOLUÇÃO PONTE

(estudo de Viabilidade)

A implantação territorial integrada das várias infraestruturas interdependentes de transportes na região de Lisboa com vista ao serviço de ligação nacional e internacional da região e do país, no médio e longo prazo, estruturada sobre a construção de um novo aeroporto na margem esquerda do Tejo no Campo de Tiro de Alcochete articulado eficientemente com a futura rede de AVF-Alta Velocidade Ferroviária Lisboa-Porto e Lisboa -Madrid e com a rede conexas de acessibilidades, induz e eleger naturalmente e historicamente como melhor alinhamento para a travessia ferroviária do Tejo , o corredor Beato-Montijo.(fig.8)

De facto, nesse alinhamento, diminui-se significativamente a dimensão da ponte sobre o rio (fig.5), o numero de canais de navegação a transpor, são muito menos gravosas as condicionantes geométricas à obra impostas pela APL-Administração do Porto de Lisboa para preservação da viabilidade e eficiência do porto, resultando destes factores de entre outros de igual relevo, uma significativa redução dos custos e do prazo de construção da travessia.

A viabilidade de construção de uma ponte Beato-Montijo está assegurada à partida pela existência próxima da ponte Vasco da Gama com a qual partilha por semelhança os elementos condicionantes de concepção e construção mais relevantes. Este estudo teve assim como objecto apenas e só uma análise cobrindo a sua implantação e ligações à rede ferroviária existente e futura, o seu aspecto visual e a estimativa do preço de construção.

ESTIMATIVA DE CUSTOS (PREÇOS 2007)

De acordo com as quantidades estimadas para cada um dos componentes da ponte e aplicação de preços unitários praticados actualmente em trabalhos com alguma afinidade, os custos a que se chegou para a ponte com uma extensão sobre o rio de 5.475mts e 5.810mts nas margens incluindo dois grandes vãos de 450mts e 250mts, foram os seguintes:

Ponte ferroviária para 4 linhas (1ª fase) Euros 1.150×10^6

Adição futura para comportar o modo rodoviário.... Euros 320×10^6

No quadro anexo discriminam-se estes custos pelos diferentes componentes da ponte.

Estes custos não incluem expropriações e serviços afectados.

6. PROGRAMA DE TRABALHOS

Dadas as dimensões da ponte, as semelhanças de contexto , e as proporções relativamente à Ponte Vasco da Gama, estima-se que a ponte Beato-Montijo será exequível num prazo de construção de 3,5 anos. (A Ponte Vasco da Gama demorou 3 anos a construir)

Lisboa, Outubro de 2007.

QUADRO 1 - ESTIMATIVA DE CUSTOS (EUROS)

(OUTUBRO 2007)

ESTRUTURAS E ELEMENTOS DE CUSTO	VÃO TOTAL (mts)	PONTE FERROVIÁRIA (1ª FASE)	PONTE RODOVIÁRIA (2ª FASE)	PONTE MISTA (1ª e 2ª FASES)
Ponte s/ Canal de Cabo Ruivo	900	154 400 000	30 000 000	
Viaduto entre Pontes	28 x 100 = 2800	307 300 000	78 400 000	
Ponte s/ o Canal de Samora	500	93 500 000	17 000 000	
Viaduto até à Margem Esquerda (4 linhas)	15 x 100 = 1500	165 000 000	50 400 000	
Viaduto na Margem Esquerda (4 linhas)	32 x 50 = 1600	121 100 000	21 000 000	
Viadutos na Margem Direita (2 linhas)	3985	119 600 000		
Construção de Via Férrea Balastrada, Tracção, Sinalização, Comunicação	GLOBAL	80 000 000		
Viadutos e acessos rodoviários (Margem Esquerda e Direita)	GLOBAL		72 000 000	
Acabamentos Rodovia incluindo: Praça de Portagem, Sinalização, Equipamento Elec- tromecânico, Comunicação, Pavimento Drenagem	GLOBAL		20 000 000	
TOTAL PARCIAL	11,285mts	1 040 900 000	288 800 000	
IMPREVISTOS 10%		104 090 000	28 880 000	
TOTAL GLOBAL (C/arredondamento)		1 150 000 000	320 000 000	1 500 000 000