

Túnel do Rossio



O túnel do Rossio é uma infraestrutura ferroviária, que permite o acesso das composições à Estação do Rossio, no centro de Lisboa, em Portugal, a partir da estação de Campolide, perfazendo o segmento inicial da Linha de Sintra.

Caracterização

O túnel tem via dupla com 2613 m de comprimento (o mesmo comprimento da Ponte 25 de Abril) e com um perfil abobadado de 8 m de largura por 6 m de altura até ao fecho da abóbada. O túnel tem um declive de aproximadamente 1%, descendo 24,26 m desde a boca do túnel em Campolide.

Este túnel é a única forma de estabelecer uma ligação ferroviária à Baixa de Lisboa, desde a periferia da cidade, visto que permite cortar a direito pelos arruamentos urbanos que o mesmo atravessa. A distância na vertical entre a soleira da abobada do túnel e, a superfície não é toda igual. Eis as distâncias para as vias mais importantes que o mesmo atravessam (sentido Campolide-Rossio).

Avenida Calouste Gulbenkian - 11m

Rua Marquês da Fronteira - 62,5m

Avenida Engenheiro Duarte Pacheco (Túnel do Marquês) - 57,1m

Rua Braancamp - 26,5m

Linha Amarela (metropolitano) - 3m

Calçada da Glória - 2m

História

Antecedentes

Desde meados do Século XIX que se planeava a construção de uma ligação ferroviária, que unisse Lisboa à fronteira com Espanha; o primeiro troço do Caminho de Ferro do Leste, entre Lisboa e o Carregado, foi inaugurado em 28 de Setembro de 1856, tendo a linha chegado até à fronteira, em Badajoz, em 24 de Setembro de 1863. Em 31 de Janeiro de 1882, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses apresentou, no Parlamento, um projeto para outra ligação ferroviária, entre Alcântara, em Lisboa, e Figueira da Foz, com ramais para Alfarelos, na Linha do Norte, e para Sintra; o troço até ao Cacém e o ramal até Sintra abriram à circulação em 2 de Abril de 1887, e a linha entre o Cacém e Torres Vedras foi inaugurada no dia 21 de Maio do mesmo ano. A Companhia Real procurou, então, construir uma linha que unisse o Caminho de Ferro de Leste e a Linha do Oeste; um alvará, publicado em 23 de Julho do ano seguinte, autorizou que, neste ramal, fossem construídos dois ramais, que ligariam à futura Estação Central de Lisboa (futura Estação do Rossio), a ser edificada no Terreiro do Duque. A linha entre Benfica, na Linha do Oeste, e Santa Apolónia, na Linha do Leste, entrou ao serviço em 20 de Maio de 1888.

Construção e inauguração

Os estudos geológicos para o túnel foram efectuados pelo professor Paul Choffat, e, no mês de Abril de 1889, o túnel já se encontrava completamente perfurado, e a Estação Central já estava construída; a primeira composição atravessou o túnel em Maio de 1889. A cerimónia de inauguração teve lugar em Maio de 1891, e, em Junho seguinte, este troço entrou ao serviço.

Século XX

No orçamento da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses para 1902, encontravam-se incluídas obras de instalação de iluminação eléctrica no interior do túnel; previa-se que a energia eléctrica fosse fornecida pelos geradores da Estação do Rossio, que teriam de ser, provavelmente, aumentados para poder assegurar este serviço. Calculava-se, igualmente, que este fosse o primeiro passo para a implementação de mais equipamentos eléctricos nesta interface, como os aparelhos de mudança de via, gruas, elevadores, e transportadores de bagagens. O túnel em si deveria ser adaptado a tração eléctrica, provavelmente através da instalação de uma terceira via electrificada; isto permitiria substituir as locomotivas a vapor, cujas emissões poluentes incomodavam os passageiros nas gares e no interior das carruagens.

Remodelação

O túnel esteve encerrado ao tráfego entre 22 de Outubro de 2004 e 15 de Fevereiro de 2008, para obras de reabilitação.

Durante as obras de reabilitação e beneficiação realizadas entre 2005 e 2007 (período durante o qual o túnel esteve encerrado ao tráfego e a estação do Rossio descativada), houve necessidade de proceder a uma intervenção nas paredes do túnel, com um novo revestimento estrutural em betão armado nos troços críticos. O túnel foi dotado em todo o comprimento de uma plataforma de via em betão com carris embebidos, permitindo, se necessário, o fácil acesso de veículos de serviço ou de socorro. Em consequência destas mesmas obras, o Elevador da Glória esteve parado entre Abril de 2006 e Fevereiro de 2007, pois temia-se o perigo de derrocada nos terrenos entre a Calçada da Glória e a Rua de Artilharia.

O túnel foi ainda dotado de um poço de escapatória para a superfície sensivelmente a meio do percurso, junto ao cruzamento com a Rua Alexandre Herculano.