



Arménio Matias

Engenheiro

Novas linhas ferroviárias: que bitola?

Tenhamos consciência de que quando concebemos e construímos uma nova rede ferroviária estamos a projetar o futuro a muito, mesmo muito, longo prazo.

Como administrador da CP responsável pelos primeiros estudos de novas linhas de alta velocidade e bitola europeia, realizados há três décadas, (Lisboa – Porto, Lisboa – Badajoz e Porto – Valladolid), como membro do primeiro conselho de administração da RAVE e como fundador e, várias vezes presidente da direção, da ADFER, sinto ser meu dever pronunciar-me sobre os novos eixos ferroviários que o País parece, finalmente, querer construir.

Faço alguns considerandos prévios.

A comparação económica e financeira das diferentes opções

Quando as entidades públicas nacionais fazem a comparação entre diferentes alternativas, fazem-no sempre numa perspetiva de curto prazo, esquecendo que no longo prazo a solução mais barata se traduz quase sempre num gigantesco esbanjamento de recursos públicos. Pelo contrário, a construção faseada de um empreendimento com futuro será quase sempre mais vantajosa para o país.

Cito como exemplos:

a) Sistema aeroportuário de Lisboa

Quando se tornou premente reforçar a capacidade da Portela, necessário foi comparar a opção (de curto prazo) que constituiria a Base Aérea (BA) do Montijo com a primeira fase do Novo Aeroporto de Lisboa -NAL (adiante explicarei que discordo frontalmente da localização do NAL no extremo Leste do Campo de Tiro de Alcochete).

Coisa diferente seria prever, como outros países fizeram em situações equivalentes, investimentos mínimos na BA do Montijo para receber provisoriamente os voos sem correspondência.

Ora o investimento, numa primeira fase, de um novo aeroporto criteriosamente localizado seria sempre um investimento com futuro. Pelo contrário, um investimento vultoso no Montijo, cuja capacidade de tráfego ficará esgotada em poucos anos, será um enorme desperdício de recursos.

b) Sistema portuário de Lisboa

Há muitos anos que alguns dos melhores especialistas do país consideram que a melhor opção para o porto de Lisboa e para a cidade é a sua construção na Trafaria/Cova do Vapor.

Em vez de assumirem a sua construção faseada, bem como das infraestruturas de transporte complementares, os governantes têm preferido apostar em soluções controversas de curto prazo (Barreiro, Alcântara, etc.)

c) Sistema ferroviário

No âmbito ferroviário, o eixo Lisboa-Porto ilustra, lamentavelmente, esta situação. A RCM 6/88 fixou o cenário de reconversão e de modernização da velha rede ferroviária. Nela se contemplou um investimento moderado na linha do Norte (de 70 milhões de contos, pouco depois revistos para 120 milhões). A RCM 52/88 previu a construção das novas linhas em bitola europeia e mandou fazer o estudo da migração dos principais eixos da velha rede para bitola europeia. Foi com este enquadramento que se realizaram os estudos das novas linhas referidos no início deste texto. Procurávamos, como sempre deveríamos ter continuado a fazer, acertar o passo com Espanha. A simples mudança do ministro permitiu a Ferreira do Amaral e aos seus fiéis subverter toda a estratégia e assumir uma imediata modernização profunda da linha do Norte com um propósito declarado, o da dispensa da nova linha de alta velocidade e bitola europeia. Como muitas vezes sublinhou o Dr. Manuel Moura, foi como se Portugal tivesse construído a A1 no leito da EN1! Ferreira do Amaral tornou-se no primeiro líder dos negacionistas, para utilizar um termo em voga, em face do que ia acontecendo em Espanha e o que seriam os interesses mais profundos e mais permanentes do país. Os efeitos nefastos dessa opção, prosseguida por sucessivos dirigentes, são hoje evidentes para quem quiser ver. Apenas Carmona Rodrigues, Jorge Coelho e Ana Paula Vitorino somaram contributos redentores. Uma comparação rigorosa e séria entre a modernização profunda da linha do Norte (que pretendia ser um projeto de curto prazo) e o cenário definido por aquelas RCMs, com a construção faseada, se necessário, do novo eixo, teria outros

resultados.

2 A integração modal e o novo aeroporto

Um sistema de transportes, digno desse nome, tem que assegurar a mais perfeita possível integração modal. A construção de novas linhas ferroviárias tem que obedecer a esse requisito básico. Na lógica do transporte de passageiros tem que assegurar a perfeita integração com os principais aeroportos e com os transportes metropolitanos e regionais. Na ótica do transporte de mercadorias tem que conseguir a integração com os principais portos, com o tecido empresarial exportador, com os principais polos de consumo/importação e, concomitantemente, com as principais plataformas logísticas.

Esta conceção, só por si, define a nova rede necessária para o país, independentemente do faseamento da sua materialização temporal.

Esta conceção sempre presidiu à atuação da ADFER ao longo de toda a sua existência e foi mesmo ela que determinou a alteração formal da sua designação para ADFERSIT.

Ao mesmo tempo que decorria o intenso debate sobre a localização do NAL, na altura previsto para a Ota, questionei-me por muito tempo como conseguir a perfeita integração da nova rede ferroviária com o NAL, para que, no seu conjunto, proporcionassem o melhor serviço ao país. Isso só poderia ser conseguido se a nova rede tivesse um tronco comum para os três destinos (Porto, Madrid e Sul), que fosse também comum ao NAL. Transmitida esta aspiração a experientes e conceituados quadros do transporte aéreo, foi-me por eles indicado o Campo de Tiro de Alcochete (CTA). Depois de aprofundar essa solução e de a mesma ser trabalhada com a CIP, entidade com a qual se vinha

desenvolvendo profícua cooperação nestes domínios, acabei por lançar, em 2005, através do Expresso e graças ao Sr. Jornalista João Palma Ferreira, a defesa da localização do NAL no CTA. A localização oficial que viria a ser adotada merece, como já disse, a minha total discordância, por ser desnecessariamente distante de Lisboa. Essa localização foi escolhida para prevenir a contestação ambiental. Porém, a localização no sítio onde existe a pista aérea do CTA, aproximando muito o NAL de Lisboa, será muito mais apropriada e deve ser reexaminada.

3 A Espanha e nós

Com a Exposição de Sevilha, a Espanha lançou a primeira linha de alta velocidade e bitola europeia, apta para tráfego misto. Desde então prosseguiu uma caminhada imparável na construção de uma nova rede e na reconversão da antiga. Há dias, por ocasião da inauguração de mais um troço da ligação para a Galiza, anunciou que já tem 3600 quilómetros em bitola europeia. Construídos com uma percentagem elevada de financiamentos comunitários a fundo perdido, muitos deles numa percentagem de 85%. Ao mesmo tempo, apostou na investigação, envolvendo os setores privado e público. Uma qualificada e poderosa administração pública tem dado coerência e dinamismo a todo este processo, o que, associado a uma ideia de Nação e de Futuro comungada pela esquerda e pela direita moderadas, tem permitido que essa caminhada se venha fazendo sem sobressaltos. Comboios de alta velocidade bi-bitola concebidos pela Talgo e pela CAF percorrem os novos itinerários em simultâneo com os antigos, com o auxílio de intercambiadores igualmente desenvolvidos em Espanha. Troços algaliados contribuem para a gestão da transição.

Portugal foi geralmente fraco nas negociações com Espanha sobre os itinerários internacionais. E quando os primeiros-ministros dos dois países assumiram uma ousada estratégia conjunta, foi Portugal que não cumpriu. E lá vêm depois os negacionistas de cá dizer que na Espanha não se passa nada.

Há 30 anos, em termos ferroviários, Portugal tinha o mesmo nível de desenvolvimento da Espanha. Hoje, o nosso atraso é gigantesco. E perdemos e esbanjámos fundos comunitários!

A visão conservadora das nomenclaturas ferroviárias, o predomínio dos interesses particulares e partidários e a inépcia da maioria dos políticos que tutelaram o setor conduziu-nos a este desastre.

Proporcionemos, ao menos, ao distrito mais excêntrico do país, o acesso fácil ao mundo desenvolvido. Em Puebla de Sanábria, a poucos quilómetros de Bragança, já hoje circula o comboio de alta velocidade que liga a Galiza a Madrid. Construa-se já uma via rodoviária rápida que ligue Bragança a Puebla de Sanábria!

4

Eixo Norte-Sul

Nos objetivos do atual Governo, graças ao contributo esclarecido do Prof. António Costa e Silva, está a construção de uma nova linha da alta velocidade Lisboa-Porto, complementada com prolongamento a Vigo e a Sines. Na ideia inicial tratava-se de uma linha nova, integralmente construída de raiz e de uma só vez, tal como aconteceu noutros países.

A opção pela sua construção faseada foi uma decisão acertada, em face dos recursos, da sua rendibilidade precoce e das indefinições que subsistem sobre o futuro.

Qual o ponto principal de articulação entre a nova linha e a velha linha do Norte? Coimbra, por uma multiplicidade de razões óbvias.

Quais as cidades que deverá poder servir? Além das que são o seu mercado hegemónico (Porto/Gaia e Lisboa)? Aveiro, Coimbra, Leiria e Santarém. Acrescentemos Braga, já na perspetiva do seu prolongamento a Norte.

Quais os aeroportos a servir? Aeroporto Sá Carneiro e futuro Aeroporto de Lisboa.

Como servir essas cidades e esses aeroportos? Por *by-pass*, ou seja, os comboios mais rápidos Porto-Lisboa, e vice-versa não se aproximarão dessas cidades ou desses aeroportos, percorrendo os *by-pass* consoante a lei de paragens. Que cidades a articular com a nova linha e prolongamentos? Setúbal e Viana do Castelo.

Deverá a nova linha ser exclusiva de passageiros ou apta para tráfego misto? Sem dúvida para tráfego misto, para gerir da melhor forma a sua articulação internacional no futuro e para facilitar a migração da bitola nas linhas antigas. Apesar de, no futuro, poder vir a ser utilizada para o tráfego exclusivo de passageiros após a migração da bitola na linha do Norte. O principal e histórico corredor das nossas ligações externas, que segue em direção a Valladolid e ao País Basco, tem que servir não só os portos de Leixões e de Aveiro, mas também a Área Metropolitana do Porto e a principal região exportadora, que se estende de Leiria a Braga. É fulcral articular esse novo eixo com a nova linha Norte-Sul para também servir as mercadorias.

Qual o traçado para a nova linha? De acordo com a análise feita pela CIP e pela ADFER, a Sul da região de Santarém, a linha deverá seguir em direção a Lisboa pela margem esquerda do Tejo, percorrendo um território orográfica, hidrográfica e demograficamente mais favorável. Proporcionando também uma boa interface com o NAL. A entrada em Lisboa deveria fazer-se, em minha opinião, por um túnel imerso, exclusivamente ferroviário, que serviria simultaneamente as ligações de Lisboa ao novo aeroporto, ligação a Madrid e ao Sul e suburbanos.

Que bitola aplicar na nova linha? Seguramente a europeia. Só a lógica da continuidade do material circulante ou dos negacionistas que não aprenderam nada com o que se passa em Espanha ou se recusam a ver, podem defender a adoção da bitola ibérica, mesmo que com travessas bi-bitola. A adoção por Portugal da bitola europeia exigirá sempre o recurso temporário, embora por um longo período, a comboios bi-bitola e a intercambiadores. Intercambiadores estes, que irão sendo instalados em diferentes locais à medida que a rede de bitola europeia se expanda. A frota dos comboios pendulares está esgotada! Reforce-se a frota com comboios bi-bitola que percorram o novo troço a alta velocidade e a velha linha a velocidade normal. Construa-se, portanto, o troço Porto-Coimbra em bitola europeia e coloque-se um intercambiador em Coimbra. Quando a nova linha tiver chegado a Norte de Santarém, mude-se para essa zona o intercambiador.

Conclusão

A adoção da bitola europeia nas novas linhas a construir, designadamente no troço Porto-Coimbra, é uma aposta no futuro da competitividade da nossa economia no seio da UE e um sinal inequívoco de que vamos romper o isolamento ferroviário a que nos votámos nas últimas três décadas.

Tenhamos consciência de que quando concebemos e construímos uma nova rede ferroviária, estamos a projetar o futuro a muito, mesmo muito, longo prazo.

Saibamos que não é possível projetar as previsões de tráfego para essas novas realidades com base na existência atual. Em quase todos os projetos desta natureza desenvolvidos no mundo, a realidade ultrapassou a visão mais otimista dos tráfegos induzidos.

Não demos demasiada relevância à opinião dos atuais operadores privados e públicos. Independentemente do importante papel que hoje desempenham, para eles o presente é que interessa, a mudança será sempre desconfortável e o futuro será outra realidade.

Não consintamos que novas autoestradas ferroviárias sejam construídas no leito das velhas linhas, como parece ser agora o caso da linha da Beira Alta.

Não permitamos análises de viabilidade económico-financeira feitos à medida, sistemas de transportes não perfeitamente integrados, nem que a voz dos negacionistas seja a única ouvida pelas autoridades.

Ajudemos os governos a tomarem as melhores decisões, à falta de uma administração pública qualificada que o faça.