

Sonhando com um *shinkansen*



Arlindo Oliveira

Escrevo este artigo a bordo de um *shinkansen*, o Nosomi 219, um comboio de alta velocidade que me transporta confortavelmente entre Tóquio e Osaka, os dois maiores núcleos populacionais do Japão, numa distância de cerca de 500 quilómetros. Se tivesse decidido alugar um carro, teria de conduzir durante cerca de sete horas para fazer a mesma deslocação. Usando o emblemático comboio rápido japonês, conhecido em português e em inglês pela designação informal de “comboio-bala”, a mesma viagem é feita em 2h30m, a velocidades que atingem os 300 km/h. Pela janela vejo deslizar rápida, mas suavemente, a paisagem japonesa, intercalando campos de arroz, agregados populacionais (maioritariamente casas de madeira, por tradição e por segurança), instalações industriais, montanhas e florestas. Do lado direito pode ver-se, durante uns minutos, o majestoso monte Fuji, parcialmente coberto por nuvens, como é comum. A trepidação é quase inexistente e, no conforto de um lugar da classe turística escrevo, com tranquilidade e prazer, esta crónica.

Tenho de começar por declarar, de forma o mais explícita possível, que não sou especialista em transportes nem tenho quaisquer conhecimentos específicos que me permitam dar uma contribuição real para discussões relacionadas com mobilidade, em geral, e com a alta velocidade, em particular. O que escrevo é apenas o resultado das impressões e das sensações que, inevitavelmente, resultam do contacto com uma realidade profundamente diferente da nossa no que respeita a transportes públicos.

Mesmo não considerando o *shinkansen*, a infra-estrutura ferroviária do Japão é impressionante. Mais de 30.000 quilómetros de linhas férreas cruzam o país, que tem cerca de quatro vezes a área de Portugal. Porém, o sistema de alta velocidade do Japão, com 2700 quilómetros de linha férrea dedicada (equivalente ao total de ferrovia existente em Portugal) é, seguramente, a jóia da coroa. Um milhão de passageiros usam o *shinkansen* em cada dia e, de acordo com os registos oficiais, nunca houve um acidente mortal relacionado com os comboios de alta velocidade, após mais de 50 anos de operação.

O conforto, conveniência e comodidade associados à existência e utilização de uma infra-estrutura desta qualidade são difíceis de descrever. De várias das principais estações de Tóquio partem comboios deste tipo, tipicamente com 16 carruagens cada um, a intervalos de poucos minutos, para

dezenas de destinos em todo o país. As linhas de Tokaido e de Hokkaido, que ligam a capital ao Sul e ao Norte do país, respectivamente, representam a espinha dorsal da infra-estrutura, mas estão ligadas a diversas outras linhas complementares. Inaugurado em 1964, para os jogos olímpicos, o troço Tóquio-Osaka tornou-se rapidamente o centro de um sistema que se tem expandido, em abrangência e qualidade, desde então. Um passageiro que se queira deslocar entre estas duas cidades (uma distância apenas ligeiramente inferior à que separa Lisboa de Madrid), tem apenas de se deslocar a uma das grandes estações centrais de Tóquio, comprar um bilhete, e apanhar o próximo comboio dentro de poucos minutos, uma experiência semelhante à de apanhar o metro ou um comboio suburbano em Portugal.

Mas, dirá o leitor, que me interessa a mim a qualidade de um sistema ferroviário num país distante, rico e muito maior que Portugal, tanto em dimensão como em número de habitantes? De facto, o Japão tem cerca de 125 milhões de habitantes e é a terceira economia mundial. Portugal não pode, seguramente, almejar ter uma infra-estrutura comparável, com menos de 10% dos habitantes e uma fracção do poder económico. Isso é, seguramente, indiscutível.

Porém, se pensarmos não em Portugal mas na Península Ibérica, a comparação já não é tão disparatada. Com pouco menos de 60 milhões de habitantes, a população da

Península Ibérica é quase metade da do Japão e o PIB *per capita*, normalizado pela paridade do poder de compra, é apenas 10% inferior ao do Japão. Acresce que a Península Ibérica é geograficamente muito mais compacta que o Japão. Lisboa dista de Barcelona apenas metade do que Kagoshima dista de Sapporo, porque o Japão é um país longo e estreito, ao contrário da Península Ibérica, cuja forma se aproxima da de um quadrado.

Portanto, é possível sonhar com um mundo onde as grandes cidades da Península Ibérica estivessem interligadas por linhas de alta velocidade, onde fosse possível chegar de Lisboa ao Porto em pouco mais de uma hora ou de Lisboa a Madrid em menos de três horas. Embora estas opções tenham



A infra-estrutura ferroviária do Japão é impressionante. Mais de 30.000 quilómetros de linhas férreas cruzam o país, que tem cerca de quatro vezes a área de Portugal



já sido discutidas até à exaustão pelos engenheiros, políticos e economistas que são especialistas no assunto, é difícil, para o cidadão comum, intuir o efeito transformacional que uma infra-estrutura destas teria. Para além de permitir realizar, confortavelmente, deslocações de ida e volta entre Lisboa e Porto num único dia, interligaria Madrid aos principais núcleos habitacionais portugueses, permitindo simples e rápidas deslocações entre as cidades portuguesas e as cidades do Oeste espanhol. A diferença na qualidade de vida das populações que uma infra-estrutura destas permitiria não é, talvez, facilmente perceptível, até que se experimente uma realidade alternativa, como aquela que constato no Japão. Outros países têm infra-estruturas ferroviárias muito boas, como os Países Baixos, a Bélgica ou a Suíça. Mas nenhuma delas é tão eficaz, eficiente, abrangente e pontual como a japonesa. O *shinkansen*, tal como os outros comboios japoneses, são de uma pontualidade imaculada, sendo que o atraso médio destes comboios é inferior a um minuto. Há uns anos, uma empresa que explora uma das linhas férreas no Japão emitiu uma desculpa pública por um comboio ter saído 20 segundos antes da hora. Esta é uma realidade com a qual apenas podemos sonhar, em Portugal.

Os investimentos necessários para termos uma infra-estrutura comparável são, naturalmente, enormes. O projecto japonês tem mais de meio século e ainda não está concluído, uma vez que a linha do *shinkansen* para Sapporo ainda não está terminada, assim como as previstas expansões para outras cidades. Mas, com o devido planeamento de longo prazo e uma adequada colaboração entre Portugal e Espanha, não seria uma tarefa impossível, e representaria seguramente uma utilização eficaz dos fundos europeus, que, adicionalmente, contribuiria para o aumento da eficiência energética do país.

Numa altura em que a eficiência energética e o impacto ambiental são critérios cada vez mais importantes, a interligação das principais cidades portuguesas entre si e com Espanha, por uma linha de alta velocidade, deveria ser uma das nossas maiores prioridades. E, no entanto, do ponto de vista de um observador pouco informado, como eu, nada parece estar a acontecer. Os jornais publicam regularmente notícias, especulações e polémicas sobre as possíveis futuras ligações ferroviárias de alta velocidade, mas, para o cidadão comum, a informação é parca e limitada. Vamos ou não ter um *shinkansen* (ou TGV ou ICE) na Península Ibérica? Qual o trajecto e quais as fases do projecto? Quando estará concluído? Se fôssemos capazes de planejar, orçar e executar esse projecto, ele representaria, seguramente, uma das mais importantes infra-estruturas que poderíamos deixar aos nossos filhos. Se não o conseguirmos fazer, resta-nos sonhar com um *shinkansen* em Portugal.

Professor do IST e presidente do INESC