

ECONOMIA

# Quatro anos depois, só 11% do Ferrovia 2020 está concluído

A empresa Infra-Estruturas de Portugal garante que o Ferrovia 2020 estará concluído em Dezembro de 2023. Programa estava avaliado em 2,7 mil milhões de euros, com metade proveniente de fundos europeus

Carlos Cipriano

Faz hoje quatro anos que foi apresentado o Ferrovia 2020, um ambicioso programa que iria revolucionar as linhas férreas portuguesas com um investimento de 2,7 mil milhões de euros, metade dos quais financiados por fundos comunitários. A extensão de linhas a modernizar, electrificar ou construir seria de 1193 quilómetros. Todos os projectos deveriam estar concluídos em Dezembro de 2020, com excepção da nova linha Aveiro-Mangualde (entretanto retirada do programa por ter sido chumbada por Bruxelas) e da electrificação do Algarve.

Mas os resultados em dia de aniversário do Ferrovia 2020 ficam muito aquém dos objectivos. Em núme-

ro de quilómetros, só 11% foram interaccionados. Em valor, o grau de execução financeira quedou-se pelos 12,2%. E, dos 20 "empreendimentos" em que foi dividido o programa, só três estão concluídos. Destes últimos, em rigor, só um está realmente terminado: a renovação integral de via do troço Alfargem-Pampilhosa, na linha do Norte, que não se traduziu em qualquer aumento de velocidade.

Os outros dois troços interaccionados são o Caide-Marco (linha do Douro) e Nine-Viana do Castelo (linha do Minho), que foram renovados e electrificados, mas falta-lhes ainda a sinalização electrónica. Por isso, também não houve ganhos de velocidade, até porque a exploração continua a ser feita em regime de cantoneamento telefónico, totalmente dependente de meios humanos.

Dos restantes 17 "empreendimentos", há obras em apenas três. Trata-

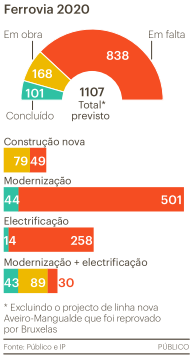
se da construção da nova linha entre Évora e Elvas e da modernização e electrificação dos troços Viana do Castelo-Valença e Covilhã-Guarda. Os restantes projectos somam anos de atraso. Para este ano, a Infra-Estruturas de Portugal espera consignar três empreitadas: a construção do troço Évora-Évora Norte mais o assentamento da via e catenária em toda a extensão da linha até à fronteira de Badajoz, a modernização do troço Cerdeira-Villar Formoso e a modernização da linha do Oeste entre Meleças e Torres Vedras.

## Linha do Norte só em 2023

Fonte oficial da Infra-Estruturas de Portugal (IP) diz que todas as obras do Ferrovia 2020 deverão estar terminadas até 31 de Dezembro de 2023. É o caso dos troços em falta na linha do Norte (Braço de Prata-Alverca, Vale de Santarém-Entroncamento e Ovar-Gaia), a qual só nesse ano verá



Modernização da linha do Norte começou em 1997 e só terminará no final



terminada uma modernização que teve início em 1997. Mas também aqui não se trata propriamente de uma modernização, visto que os investimentos previstos se destinam apenas a substituir equipamentos degradados para evitar baixar a velocidade dos comboios. Em resposta a um conjunto de perguntas colocadas pelo PÚBLICO, a IP reconhece que "não estão previstas alterações de traçado, pelo que os aumentos de velocidade são apenas pontuais e resultantes de optimizações passíveis de ser efectuadas no canal ferroviário existente". Nesse sentido, prevê-se no final das obras um tempo de percurso de 2 horas e 39 minutos entre Santa Apolónia e Porto Campanhã.

A empresa sublinha que os aumentos de velocidade na linha do Norte dependem da melhoria do traçado (que não está prevista) e da segregação do tráfego. E explica que "fazer



do ano de 2023

coexistir no mesmo canal ferroviário tipologias de serviços tão diferenciados em velocidade e número de paragens como são os serviços de longo curso (Alfa e Intercidades), regionais, suburbanos e mercadorias, exige uma complexa compatibilização de horários, recorrendo por vezes à introdução de tempos de trajecto adicionais nos diversos serviços, inclusivamente nos mais rápidos". Deixa, porém, em aberto a possibilidade de viem a ser construídas, no futuro, variantes a esta linha para permitir a tão desejada segregação de serviços e aumentar a velocidade dos comboios.

**Os aumentos de velocidade são apenas pontuais e resultantes de optimizações**

Infra-Estruturas de Portugal  
Fonte oficial

As mais atrasadas Oeste, Douro e Algarve são as linhas onde o comboio do Ferrovia 2020 está mais atrasado. Há quatro anos foi anunciado que a linha do Oeste deveria estar integralmente modernizada entre Meleças e Caldas da Rainha, em meados deste ano, mas as obras nem sequer começaram. O troço entre Meleças e Torres Vedras aguarda adjudicação, mas daquela cidade às Caldas da Rainha ainda nem sequer foi lançado o concurso público. Em Julho de 2019, o secre-

tário do Estado dos Transportes, Jorge Delgado, anunciou-o para Novembro desse ano, mas tal não aconteceu. No Douro, o Ferrovia 2020 previa que a electrificação chegasse à Régua no terceiro trimestre de 2019. Mas, de acordo com a IP, tal só deverá acontecer em 2023. A empresa explica que rescindiu o acordo com o anterior projectista e só agora retomou o desenvolvimento do projecto.

No Algarve, onde a linha já tem sinalização electrónica e bastaria instalar a catenária — naquela que seria uma das obras mais baratas e fáceis de executar do Ferrovia 2020 —, as obras deveriam ter começado em meados de 2018. Mas a IP, que só há pouco meses concluiu o projecto, foi surpreendida pela exigência da Agência Portuguesa de Ambiente em sujeitá-lo a avaliação de impacto ambiental, pelo que o lançamento das empreitadas teve de ser adiado.

## Portugal nunca cumpriu um plano

Ferrovia mudou de ministro a meio do programa

Quando em 12 de Fevereiro de 2016 o então presidente da IP, António Ramalho, apresentou o Ferrovia 2020, já sabia que não havia capacidade para realizar os projectos dentro dos prazos previstos porque a empresa (e o país) estava desfalçada de engenheiros. Pedro Marques (na foto), o ministro da Infra-Estruturas, rapidamente se apercebeu das dificuldades, mas isso não o impediu de propalar os poucos projectos que arrancaram, visitar obras de manutenção e até anunciar obras que ainda não tinham saído do papel. Três anos depois, quando Pedro Marques é substituído por Pedro Nuno Santos na pasta da Infra-Estruturas, o novo governante começa por pedir desculpa aos portugueses pelo funcionamento do serviço público da CP e admite que o Ferrovia 2020 está atrasado porque o "o planeamento feito em 2016 foi demasiado ambicioso e irrealista". No Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, o ministro explicou que a IP perdeu recursos nas últimas décadas, não tendo os seus engenheiros capacidade para fazer muito mais do que a fiscalização. Em entrevista recente ao PÚBLICO, o especialista em Transportes Francisco Furtado dizia que o surpreendia o atraso no Ferrovia 2020, pois todos os seus colegas do curso de Engenharia estavam no estrangeiro ou tinham mudado de actividade. "É preciso ter consciência da razão e da forma como a Engenharia Civil foi dizimada neste país na sequência da crise", diz.



Além de atrasado na execução, o Ferrovia 2020 dificilmente revolucionará a forma como se viaja de comboio em Portugal. Grande parte dos projectos são investimentos de substituição, com ligeiras melhorias ao nível da sinalização e da segurança, mas sem proporcionar aumentos de velocidade. As electrificações não foram acompanhadas de rectificações nos traçados, não se eliminaram curvas nem se construíram variantes. A IP optou por intervenções minimalistas com nulo impacto na velocidade dos comboios e na diminuição nos tempos de viagem. Por outro lado, a construção de variantes, por pequenas que fossem, exigia por vezes expropriações e estudos de impacto ambiental, que tornariam mais onerosos e morosos os projectos. Uma outra razão de fundo: o Ferrovia 2020 é herdeiro do PETI+ (Plano Estratégico dos Transportes e Infra-Estruturas), do governo de Passos Coelho, essencialmente vocacionado para o transporte de mercadorias, baseado num paradigma em que a ferrovia deveria privilegiar a actividade económica e as empresas, em detrimento da coesão social e do transporte de passageiros. O executivo de António Costa foi pragmático e, apesar da crescente procura de passageiros que começava a verificar-se na CP e das dificuldades em responder-lhe (que punha a nu as fragilidades do sector), optou por não perder tempo e "comprar" o PETI, transvestindo-o em Ferrovia 2020. Na história da democracia nunca um plano ferroviário foi cumprido em Portugal.

RICARDO CAMPOS