

O TGV E A ALTA VELOCIDADE, PERDURAM AS CONFUSÕES

1. O Senhor Ministro das O.P. e Transportes – engenheiro muito conceituado no campo da hidráulica – teve o bom-senso de nomear uma Comissão de Reavaliação do projecto de Alta Velocidade e, sobre esta matéria, ouvir várias entidades para o efeito.

Atitude esta tanto mais de louvar porquanto a RAVE/REFER, na pessoa do seu Presidente, encontra-se muito fragilizada na medida em que sempre procurou sobreviver mediante a adopção de políticas rigorosamente alinhadas com a “his master’s voice” e, além disso, baseadas num secretismo exagerado envolvendo as soluções encontradas; o que lhe permitiu, até à data, chegar mais facilmente ao facto consumado.

Nesta ordem de ideias, ao longo dos meses e dos anos, apareceu a defender projectos, por vezes aberrantes, como sucedeu ainda há bem pouco tempo com a proposta mirabolante de uma linha de AV Norte/Sul, salpicada de intercambiadores e terminando nas cidades de Lisboa e Porto, sabe-se lá como. Este mistério perdura e, até hoje, ainda não foi desvendado, muito embora a RAVE tenha sido criada em Dezembro de 2000.

Como já vem sendo hábito, não faltaram alguns especialistas de transportes a louvar esta ideia tão genial que, evidentemente, seria construtivamente criticada e rejeitada por qualquer maquinista com um mínimo de prática.

2. Num manifesto elaborado por 13 economistas e tornado público em 27 do passado mês de Julho, afirma-se que “o país não pode embarcar em mais experiências fantasistas” ao contestarem a concretização de “grandes obras públicas cujo mérito não tenha sequer sido devidamente demonstrado por estudos publicamente divulgados, credíveis e contraditáveis”. Julgo que têm razão ao alertarem para a possibilidade de eventuais problemas que dizem respeito a todos nós, problemas estes que não poderão ser devidamente debatidos à falta de dados e, além disso, irão onerar muitas gerações.

Contudo, as objecções aduzidas, de forma genérica e num contexto académico, por isso mesmo, dificilmente atingem o alvo e diluem-se nos considerandos aí tecidos. Surge, então, uma pergunta que julgamos pertinente: onde estavam estes senhores quando, por exemplo, foram tornados públicos os acordos assinados na cimeira luso-espanhola de

Novembro de 2003 que deu a conhecer as grandes obras públicas a que (segundo parece) fazem referência?

Direi que não menos importante do que essas obras enunciadas é a sua calendarização que, desde logo, em 18.11.03 o autor destas linhas procurou contestar neste mesmo sítio, de forma muito concreta e apoiada em números dificilmente refutáveis.

Apresentado desta maneira, o chamado manifesto dos 13 não é mais do que um documento politiquero que pouco ou nada adianta sobre estas questões pese, muito embora, a categoria de alguns dos seus subscritores.

3. Pessoalmente, lamento que não se tenha definido – há muito – um conceito estratégico de desenvolvimento no qual o Ministério da Economia deveria ter tido uma acção destacada e bem visível. Refiro-me mais concretamente, à inexistência que um Plano Nacional de Transportes e, em paralelo, ao Plano Ferroviário Nacional englobando as redes clássicas, de velocidade elevada e de alta velocidade; não esquecendo aquilo que é mais importante, premente, inadiável, ou seja **a adopção faseada da bitola europeia sem a qual estaremos condenados a ficarmos emparedados nas nossas fronteiras terrestres.**

Concordo, como se depreende claramente a partir da leitura dos textos que tenho escrito, que Portugal não pode adiar sistematicamente a sua integração nas redes europeias de transporte de mercadorias e de passageiros. O que não significa a adopção de alta velocidade, a todo o custo, e para já.

Penso, além disso, que as linhas mestras de uma política ferroviária nacional deverão ser objecto de um pacto, nas suas linhas orientadoras, para o médio e longo prazo, de forma a evitarem-se alterações drásticas ao sabor dos sucessivos governos. Assim o disse em Maio de 2003 (e penso que ainda se mantém actual), dada a forma “muito pessoal” como têm vindo a ser encarados estes problemas pelos responsáveis.

Acrescentei, na altura, citando o grande especialista Philippe Rouvillois, a propósito das perspectivas criadas com a implementação de novas linhas ferroviárias de grande velocidade: ... ainda está por fazer o estudo da rentabilidade socio-económica dos projectos, assim como o estudo da realização progressiva dos mesmos, com o fim de facilitar o seu financiamento; e por último, mas não menos importante, a avaliação da existência de sinergias com a rede actual, de forma a melhorar a oferta global e contribuir para um arranjo mais equilibrado de todo o território.

Em épocas de “vacas magras” é natural que se cortem determinadas despesas; de acordo, sim, mas com critério? E quais as consequências na rede de transportes existente?

Ao investirem-se somas tão elevadas na AV, limito-me a perguntar: o que tencionam fazer com os restantes comboios? Será que só irão considerar a AV, numa visão elitista, esquecendo que esta infra-estrutura é paga com o dinheiro de **todos** os portugueses, aliás como **todas** as outras?

4. Quando, por decisão política, se definiram directrizes – pontos obrigatórios de passagem das linhas de caminhos-de-ferro – podem, então, iniciar-se os estudos dos traçados (materialização das linhas no terreno) mediante acções de reconhecimento e estudos de viabilidade técnica.

Prosseguem, depois, os estudos prévios de topografia e outros, nos quais se incluem os estudos geológicos, hidráulicos (medição de caudais, linhas de máxima cheia, etc.) de impacto ambiental, de viabilidade económico-financeira, etc., dando-se então, início ao anteprojecto, e finalmente, ao projecto completo.

Por vezes, depara-se com surpresas desagradáveis que **não podem nem devem ser escondidas**; a título de exemplo: ao considerar-se, por hipótese, uma entrada de AV em Lisboa, seguindo em boa medida a falha sísmica existente na margem Sul do Tejo, até Setúbal, será que isso foi tomado devidamente em linha de conta? E, de igual modo, como serão ultrapassados os problemas – **de grande impacto para o país** – motivados pela ocupação dos solos da RESERVA ESTRATÉGICA DE ÁGUA, na margem esquerda do Tejo? E, também, será que não haverá uma certa fragilidade dos solos sobre os quais irá passar uma parte do traçado? E qual o agravamento em termos de distância e tempos de percurso, no trajecto Lisboa/Porto, em zig-zag e com dois atravessamentos do rio Tejo?

É possível, quem sabe, que tudo isto já esteja devidamente estudado quando for comunicada a decisão governamental relativa ao traçado definitivo das linhas de AV Lisboa/Porto e Lisboa/Badajoz. Assim o espero.

E, já agora, esquecendo o evidente exagero dos responsáveis da RAVE, será que não é possível quadruplicar **totalmente** a linha actual entre Lisboa e Azambuja? Encontrar, portanto, uma solução técnica aceitável, nomeadamente entre Alhandra e Vila Franca de Xira (≈ 3 km) guardando um dos canais para a AV?

Claro está, salvaguardando estas zonas urbanas da poluição sonora mediante a construção de um túnel (passe a aparente contradição) à superfície? Além do que seria possível, sem grande dispêndio, adoptar sistemas de absorção do ruído motivado pela

passagem dos rodados; lembro-me, entre outros, da francesa Socitec, da alemã Schrey & Veit e da inglesa Corus Rail Products sobejamente conhecidas no estrangeiro.

Já pensaram na vantagem, excepcional, em dispormos de uma VE que partisse do Porto, Campanhã, e chegasse a Lisboa, Sta. Apolónia, praticamente centro a centro das cidades, o que permitiria ganhos de tempo consideráveis, sem grande aumento das velocidades máximas?

5. A propósito de AV, julgo que seria útil para todos nós que se definisse, de uma forma muito clara, o que isso significa. Em Portugal – **mesmo ao mais alto nível dos responsáveis, acolitados por especialistas e académicos de vários graus** – aplica-se a sigla TGV como sinónimo equivalente; é um erro crasso que, penso eu, tem-nos prejudicado e muito nas conversações com os nossos vizinhos espanhóis. Isto, na medida em que a AV espanhola só se destina a passageiros e, conseqüentemente, os parâmetros técnicos dos traçados são fixados em conformidade.

Deste modo, é evidente que quando se fala de AV o significado não é o mesmo para os dois lados. Há quem diga que se baralham os termos para se baralharem as ideias. Eu não acredito, mas o facto é que a AV gera à sua volta muitos mal-entendidos.

Assim, parece-me vantajoso fixar algumas noções de forma a evitar que se discutam conceitos que não têm o mesmo significado para ambas as partes, o que fiz no já recuado mês de Maio de 2003, sublinhando, porém, que se trata de um ponto de vista pessoal que, naturalmente, poderá estar sujeito a outras leituras; o mais importante é fixar ideias para se evitar a confusão.

– Às vias de caminho-de-ferro actuais proponho que se chamem **linhas clássicas ou convencionais** como é hábito; melhorando as existente (que bem precisam) e introduzindo algumas variantes para “adoçar” os perfis, nelas será possível atingir-se **velocidades médias comerciais** aceitáveis, entre os 80 e os 150 km/h; refiro-me, evidentemente, aos grandes eixos inter-regionais destinados ao transporte de carga e passageiros;

– Para **velocidades elevadas**, isto é, para **velocidades máximas** entre os 200 e os 250 km/h, será necessário (ou não) construir algumas variantes ao traçado inicial, ou mesmo alguns troços, com especial cuidado no que se refere ao raio das curvas, à estabilidade da via, sinalização e segurança dos comboios estes, igualmente, para carga e passageiros;

– Para a **alta velocidade**, quer dizer, para **velocidades máximas** superiores a 250 km/h, são indispensáveis infra-estruturas inteiramente novas, protegidas lateralmente em todo o seu percurso, sem passagens de nível, só admitindo curvas muito abertas,

susceptíveis de serem percorridas por comboios ligeiros e de baixo perfil, poderosamente motorizados (quase sempre duas motrizes, uma à frente e outra atrás), de tal modo aerodinâmicos que, exteriormente, dificilmente se distinguem as carruagens das motrizes.

Estas linhas, geralmente, são unicamente percorridas por comboios de passageiros, muito embora determinados troços – túneis, viadutos e algumas ligações internacionais, por exemplo – possam aceitar tráfego misto, para um seu melhor aproveitamento. É o que sucede com o Eurotúnel da Mancha onde, todos os dias, a “ferroustage” transporta 250 camiões.

Esclarece-se, ainda, que algumas linhas clássicas, na continuação das chamadas LGV (Ligne à Grande Vitesse), depois de devidamente melhoradas e preparadas, dão passagem ao chamado TGV (Train à Grande Vitesse), por razões de ordem comercial, enquanto não se justifica (ou ainda não há) uma nova linha exclusiva. Os exemplos que conheço são às dúzias...

As linhas mistas não deverão admitir velocidades superiores a 250 km/h, por exemplo, Berlin / Halle / Leipzig – 200 km/h. Os espanhóis estabeleceram o limite de 220 km/h. A circulação de comboios a velocidades superiores impõem restrições que ultrapassam a capacidade das linhas clássicas (convencionais), nomeadamente no que diz respeito ao fornecimento de energia e, também, quanto aos sistemas de sinalização e de frenagem.

Falo, naturalmente, em termos genéricos.

A velocidade elevada e a alta velocidade – muito especialmente esta última – em virtude dos seus custos muito altos exigem um aumento considerável do rendimento do material rolante, o que implica diminuição dos tempos de rotação dos comboios; em consequência, aumenta a sua produtividade. Acrescente-se que a AV custa, normalmente, três a quatro vezes o da velocidade elevada.

A propósito do tão badalado TGV, a conhecida revista da especialidade “Le Rail” (do passado mês de Junho) relata, em editorial assinado pelo seu Director – conferencista de renome – que um amigo português de passagem em Paris deu-lhe recentemente conhecimento do debate que anima a classe política do seu país para saber se as futuras linhas de AV, a construir, deverão ser mistas ou somente destinadas ao transporte de passageiros. Claro está que a resposta foi que em França – **país origem do TGV, sigla registada pela SNCF** – “ a escolha fez-se muito rapidamente. As linhas de TGV são unicamente utilizadas pelos comboios de passageiros. Aliás como em Espanha e noutros países”...

A Suécia, país detentor de um dos mais elevados PIB da Europa, optou exclusivamente pelo uso dos comboios pendulares (210 km/h) para evitar ter de construir novas linhas; mas, claro está, não se tendo esquecido de construir as variantes necessárias ao traçado, a sua rectificação (sendo caso disso) e o tratamento das curvas.

6. Quando o Sr. Ministro da Economia, em artigo de opinião publicado no “Expresso” em 30 de Julho findo, afirma que vai aí rebater ponto por ponto as críticas feitas ao Plano de Investimentos Prioritários (PIIT), iniciei a leitura do texto esperando algo de substancial que me elucidasse, **concretamente**, acerca dos argumentos usados para enfrentar essas críticas, feitas ao novo aeroporto da Ota e à alta velocidade ferroviária.

Nada disso. O argumento que apresenta em primeiro lugar baseia-se em estudos elaborados por dois economistas portugueses, onde se pretende demonstrar que o investimento público em infra-estruturas de transporte se paga a si mesmo, sob a forma de receitas fiscais adicionais durante a vida útil dos activos, e ainda gera fundos adicionais.

Falta demonstrar, penso eu, que estas receitas se aplicam, de forma automática, **a todo e qualquer** empreendimento relativo a infra-estruturas, nomeadamente à AV que, sabe-se, se enquadra em parâmetros socio-económicos que nada têm a ver com o nosso país.

Para já, numa situação financeira difícil e sem grandes perspectivas, a concretização da AV irá fazer derrapar ainda mais o défice público e impedir que o país coloque as contas públicas dentro dos limites impostos pelo Pacto de Estabilidade.

Acrescentar, seguidamente, que “o novo aeroporto é financiado quase exclusivamente pelo sector privado portanto, é um projecto rentável” é, pelo menos, uma afirmação pretensiosa e, quiçá, extemporânea. Como pode garantir que assim seja ao povo português? Tanto mais que ainda não existe um projecto nem, tão pouco, aquilo que se possa chamar um anteprojecto...

Em relação à alta velocidade ferroviária, é verdade que a Espanha iniciou a exploração da sua primeira linha em 1992 (data da Exposição Universal, em Sevilha) e não o seu projecto como afirma o Sr. Ministro. Esquece, porém, de nos informar que já tinha sido aprovado pelas Cortes, em 1988, um Plano Ferroviário Nacional e que, um ano depois, estes também aprovaram o uso da bitola europeia e a sua progressiva adopção nas infra-estruturas da RENFE.

Também é verdade que “não vivemos isolados do resto do mundo”, felizmente.

Não é verdade, porém, que a desejada abertura se faça unicamente com a rede de AV ou pelo “aumento de capilaridade das redes” (o que significa isso? Será mais uma “solução pessoal” de mais um Sr. Ministro?).

Não ignora, estou certo, que o problema fundamental do país, neste campo, **consiste em construir uma rede de bitola europeia, devidamente faseada**, que nos ligue à Espanha e restante Europa, a partir dos nossos portos.

E como não será possível, de uma só assentada, mudar a bitola que temos e que alguns (ir)responsáveis tentam conservar – veja-se, entre outros, os casos da modernização das linhas de Guimarães e Braga – será que se justifica iniciar prioritariamente a linha AV Lisboa/Porto? E quais as implicações que daí advirão para a rede existente, **sendo ela a espinha dorsal do caminho-de-ferro português?**

Continuo a aguardar que algum economista responsável se pronuncie sobre o custo provável deste empreendimento (e a sua exploração), o número de passageiros/ano previsível e o custo dos bilhetes, tudo isto numa perspectiva realista que nada tem a ver com as fantasias a que nos habituou a RAVE e que eu procurei rebater em variados textos, entre outros, o de 5 de Março de 2004.

Há, porém, algo em que todos estamos de acordo:

Sabe-se que o projecto de AV só para passageiros, não será rentável e obrigará a custos de exploração elevadíssimos. Dificilmente admito que os privados estejam dispostos a “embarcar” nesta aventura cujos contornos técnicos desconhecem, em grande parte; de igual modo a Comissão Europeia que só irá abrir os cordões à bolsa caso haja um projecto credível que, para os percursos internacionais seja, também, aceite pela Espanha.

A interoperabilidade obriga a determinadas características comuns no traçado das infra-estruturas; idem, no que se refere às correntes de alimentação e, também, à harmonização dos sistemas de sinalização e de segurança. Além do que exige acções comuns no domínio da exploração, regulamentação e, cada vez mais, nos aspectos humanos ligados a este tipo de exploração internacional.

É necessário e urgente esclarecer estes pontos, sem ambiguidades tanto mais que, repito, em Espanha as linhas de AV são exclusivamente destinadas a passageiros e só a rede de VE (com as restantes linhas clássicas) admite o tráfego misto, com velocidades de 220 km/h.

Recentemente, de forma hábil e para dourar a pílula aos fanáticos da AV, o PEIT espanhol preconiza:

- a) redes de alto desempenho {
rede básica exclusivamente para passageiros
rede básica de tráfego misto
- b) rede convencional actual

Anteriormente, tínhamos:

- Rede de alta velocidade (velocidade máxima de 350 km/h)
- Rede mista de passageiros e mercadorias (velocidade máxima de 220 km/h)

Como se vê, só substancialmente mudou **a designação** da rede mista que passou a ser considerada uma rede de alto desempenho. Porém, na prática, isto é, no terreno, muita coisa mudou nomeadamente no que se refere à estratégia que, agora, defende ligações directas entre as capitais das províncias e os chamados corredores, configurando uma malha de ligações transversais.

As linhas transfronteiriças com Portugal alteraram-se, todas elas, passando a ser de tráfego misto. O que muito me alegrou e motivou a escrever (14 de Janeiro findo) um texto pondo em destaque as implicações na nossa rede, texto este na sequência de um outro intitulado: Bons ventos sopram, agora, de Espanha.

Para terminar este capítulo direi que prevaleceu o bom senso, facilitando-se o tráfego de mercadorias a partir dos nossos portos, sem que isso inviabilizasse o de passageiros muito pouco penalizado pela redução da velocidade máxima a adoptar nestas linhas.

7. Queixei-me, anteriormente, da falta de rigor que leva personagens responsáveis a confundirem, sistematicamente, TGV com AV. Salvo melhor opinião, a este nível, isto só sucede em Portugal.

A falta de rigor, a imprecisão na linguagem e, também, nos números conduzem, por vezes, a situações que considero impróprias; deste modo, o Sr. Ministro das O.P.T. afirmou numa entrevista que deu ao Expresso em 23.07.05 que “Na Europa há vários aeroportos a mais de 50 km de distância da capital e bons, a começar pelo Charles de Gaulle, com 48 km, o de Milão e o de Estocolmo...”.

Posso afirmar que o ARN, de Estocolmo, fica a 44 km da cidade; o MXP, de Malpensa, a 45 km de Milão e o CDG somente a 25 km de Paris. Há, pois, dados ou informações erradas que lhe foram prestados e que não correspondem à verdade.

Direi, ainda, que mais importante do que a distância, o que conta é o tempo gasto por terra no acesso a esses aeroportos; assim, pela mesma ordem:

- 20 mn de trajecto em comboio expresso, com intervalos de 15 mn.
- 40 mn de trajecto em comboio expresso, com intervalos de 30 mn.
- 35 mn de trajecto em comboio expresso, com intervalos de 7 a 15 mn.

Convém destacar que o aeroporto da Portela fica a 7 km da cidade, muito embora necessite um percurso de 45 mn, mediante autocarro (20 a 30 mn de intervalo, entre eles, e 1 hora à noite).

Já agora e fornecendo argumentos ao Sr. Ministro, lembro a existência de alguns aeroportos bem conhecidos:

AMS, Schiphol, a 43 km da Haia e 65 km de Roterdão; FRL, Bolonha Forli, a 66 km da cidade; PIK, Glasgow, a 61 km; LGW, Londres, Gatwick a 44 km; STN, Londres, Stansted a 55 km; NRN, Nierdhein, a 70 km de Düsseldorf; OSL, Oslo, a 49 km da cidade e NYO e VST, servindo também Estocolmo, respectivamente a 103 e 107 km da cidade.

O Senhor Ministro não mentiu, estou convicto, enganou-se.

E sendo a crítica, fundamentada, um dos esteios da democracia,

Haja modéstia, paciência e moderação nos termos.

H. Oliveira Sá, 26 de Agosto de 2005

E mail : henrique.oliveira.sa@clix.pt

site : <http://caminhosferroaltavelocidade.planetaclix.pt>