

ALGUNS ERROS GROSSEIROS QUANDO DA APRESENTAÇÃO DA AV

Como é do conhecimento geral, em 13 de Dezembro passado, o MOPTC organizou uma sessão de esclarecimento para apresentação pública das novas linhas ferroviárias de Alta Velocidade. Foram escolhidas e convidadas algumas centenas de pessoas, possivelmente mais ou menos interessadas (envolvidas) nestes futuros empreendimentos.

No que me diz respeito, só há poucos dias fiquei na posse do CD mandado elaborar por esse ministério, contendo os estudos e soluções apresentadas, mediante a gentileza da Ordem dos Engenheiros a quem, desde já, apresento os meus melhores agradecimentos.

Iniciada a sua leitura, logo deparo com um Documento de Trabalho apresentado pelo Vice-Presidente da A.T. Kearney, empresa de consultadoria bem conhecida e considerada, intitulado "Alta-Velocidade – Realidade europeia".

1. A página 3 desse documento, com grande admiração minha, verifico a existência de alguns erros grosseiros de difícil explicação que, pela sua importância, não poderão ficar sem emenda. Passo à sua análise, baseado na minha experiência pessoal e na leitura dos mapas e horários da conhecidíssima Thomas Cook; elementos estes da mais alta credibilidade e sempre actualizados em sucessivas edições, no ano a que se reportam. Assim:

- a) Itália. Roma / Firenze. O comprimento desta linha é de 316 e não os indicados 248 km;
- b) França. TGV Paris / Lyon. Deve ler-se 431 e não 417 km;
TGV Lyon / Valence. Deve ler-se 96 e não 121 km;
TGV Lille / Fr. Belga. Deve ler-se 22 e não 26 km;
- c) Espanha. Madrid / Sevilha. Nada a observar;
Madrid / Lérida. Deve ler-se 447 e não 470 km;
Lérida Barcelona. Nada a observar;
- d) Alemanha. Hannover / Würzburg. Nada a observar;

Hannover / Berlim. Deve ler-se 254 e não 152 km; a velocidade máxima oscila entre os 250-300 km/h (ICE) e as velocidades comerciais variam entre os 146-156,5 km/h;

Frankfurt / Köln. Deve ler-se 180 e não 215 km/h;

- e) Holanda. Amsterdam / Fr. Belga. Nada a observar;
- f) Reino Unido. Eurotunel. Este tem, aproximadamente, 50 km de comprimento e não os 88 km indicados; esta distância corresponde à que separa Londres de Ashford, a poucos km da entrada do túnel, do lado inglês;
- g) Bélgica/França. Bruxelas / Paris. Deve ler-se 313 e não os 120 km indicados; o erro é de tomo e, caso curioso, esta é uma das linhas de AV mais frequentadas pelos portugueses, por motivos óbvios.

2 – Passando à pág. 4 do citado documento, pode ler-se:

- a) Lisboa / Porto. Os 300 km indicados estão em desacordo com os 313 km avançados pela RAVE (v. pág. 4 do Relatório do seu Presidente);
- b) Madrid / Sevilha. Nada a objectar;
- c) Paris / Marseille. O erro é colossal: são 750 km de percurso e não os 263 indicados;
- d) Hannover / Berlin. A distância é de 254 km em vez dos 152 indicados;
Köln / Frankfurt. São 180 km em vez dos 215 indicados;
- e) Amsterdam / Rotterdam. São 82 km e não os 70 indicados.

Alguns comentários julgados indispensáveis

Neste documento diz-se que “A elevada densidade populacional, a importância relativa das cidades e a óptima distância tornam o corredor Lisboa-Porto muito atractivo para a Alta-Velocidade”. Porém, há muitos outros elementos (argumentos) a considerar que, penso eu, não devem ser sonegados à opinião pública. Entre eles:

- PIB/hab em 2004, relativamente ao poder de compra UE 25 = 100

Portugal – 73; Espanha – 98; Itália – 105; Alemanha – 109; França – 111; Bélgica – 119; Reino Unido – 119; Holanda – 120; ... Fonte: Le Monde. Bloomberg.

- População de alguns países (nº habitantes; milhares)

Alemanha – 82.500; França – 59.500; Reino Unido – 59.300; Itália – 57.700; Espanha – 41.000; Holanda – 16.200; Bélgica – 10.300; Portugal – 10.200.

- Densidade populacional (hab/km²)

Holanda – 476; Bélgica – 314; Reino Unido – 245; Alemanha – 231; Itália – 192; Portugal – 109; França – 108; Espanha – 81.

- Países mais urbanizados (% da população)

Bélgica – 97,4; Holanda – 89,6; Reino Unido – 89,5; Alemanha – 87,7; Espanha – 77,8; França – 77,5.

- Aglomerados urbanizados na Europa Ocidental (milhões de habitantes)

Paris – 9,8; Londres - 8,0; Bacia do Ruhr – 6,5; Madrid – 5,1; Milão – 3,8; Barcelona – 2; Lisboa – 2; Frankfurt – 1,9; Porto – 1,8.

- População de algumas cidades mais significativas de Espanha (nº habitantes)

Madrid – 5.200.000; Barcelona – 1.530.000; Valência – 762.000; Sevilha – 705.000; Málaga – 536.000; Bilbao – 354.000; Valladolid – 319.000; Córdoba – 315.000; Alicante – 294.000; Vigo – 288.000; L'Hospitalet – 244.000; Corunha – 242.000; Vitória – 221.000; Leon – 148.000; Badajoz – 137.000; Ourense – 109.000; Cáceres – 84.000; Mérida – 51.000.

- População de algumas zonas urbanas em Portugal destinadas, eventualmente, a ponto de passagem da AV (concelhos)

Viana do Castelo – 36.200; Braga – 109.500; Porto – 263.100 (distrito: 1.788.000); Aveiro – 55.300; Coimbra – 101.000; Leiria – 42.800; Viseu – 45.300; Guarda – 26.100; Lisboa – 564.700 (distrito: 2.200.000); Évora – 41.200; Faro – 58.000 habitantes.

Todos estes números que apresentei foram lidos, certamente, com algum enfado pela maioria dos leitores; porém, eles são indispensáveis para uma análise crítica que possa vir a justificar – ou não – a adopção da AV com as características pretendidas pelo Governo, ou seja, **a muito alta velocidade**. E sendo assim, não podem ser ignorados e deverão ser corrigidos, sendo caso disso; quanto aos índices que apresento, como é evidente, haverá toda a vantagem em serem sistematicamente actualizados.

Portugal, com a forma aproximada de um rectângulo estreito comporta, unicamente, dois pólos regionais de relativa importância – Porto e Lisboa – cuja distância não ultrapassa os 400 km, de Braga a Setúbal. No sentido transversal, o afastamento que existe entre o eixo ferroviário longitudinal Lisboa/Porto e a fronteira espanhola não deverá exceder os 180 km na maioria dos casos.

Concluimos que nem as distâncias nem, tão pouco, a importância das concentrações urbanas existentes em Portugal justificam a AV; muito menos o baixo nível económico das populações que se apresentam com densidades cada vez mais fracas à medida que caminhamos para a fronteira hispano-portuguêsa; tanto de um lado como do outro.

Aliás, a escolha já foi feita pelos espanhóis **ao optarem pela velocidade elevada (VE) permitindo o tráfego misto nas quatro linhas transfronteiriças com Portugal**. Esta opção parece-nos tecnicamente muito bem fundamentada na PEIT – Plano Estratégico de Infra-estrutura de Transporte para o ano 2020. **Resta-nos, em nome da interoperabilidade prosseguir.**

Lembro que o traçado e as características de uma linha de caminhos-de-ferro são problemas especificamente técnicos; muito embora as directrizes, as escolhas ou as alternativas, assim como as prioridades sejam, claramente, da responsabilidade política.

A integração dos mercados num mundo globalizado, de que tanto se fala, pouco tem a ver com o que erradamente se denomina TGV, exclusivamente destinado ao transporte de passageiros; a deslocação das empresas no espaço geoeconómico resulta de factores bem conhecidos, nomeadamente os baixos salários praticados, a ausência ou forte limitação do apoio social, a posição geográfica das nações relativamente aos mercados e, também, a sua estabilidade política previsível.

Admitindo, sem esforço, que a UE venha a ser policêntrica, o facto é que ela continuará a ocupar a mesma posição no continente europeu e, os mares oceânicos, de modo idêntico;

só que, se continuarmos a atrasar, poderão atenuar-se ou desaparecer os trunfos de que ainda dispomos. Haja em vista o que sucedeu (sucede) com o porto de Lisboa e as tímidas propostas, tardiamente concretizadas, no que se refere à ligação ao porto de Sines com o seu “hinterland” insuficientemente internacionalizado.

Portugal, tudo leva a crer, será o país mais prejudicado pelo alargamento da UE; é um Estado periférico, com um baixo nível estrutural das suas empresas (na generalidade) e, também, com um baixo nível de mão-de-obra, maioritariamente pouco qualificadas em termos académicos e profissionais.

O problema agrava-se quando se sabe que não existe uma estratégia, ou melhor, ela existe sim, mas na cabeça de cada um dos ministros o que leva a mudanças e alterações bruscas à medida que esgotam os seus cargos ou são substituídos.

3 – Na página 5, em relação ao “Mapa da rede”, esclareço que o AVE Madrid / Sevilha faz o percurso à velocidade comercial de 201,8 km/h (sem paragens intermédias); ou, então, a 188,4 km/h com uma só paragem em Córdoba.

Serve esta lembrança para compararmos com o percurso Porto / Lisboa que se pretende fazer em 1h15m (directo); tomando como certa a distância indicada pela RAVE – 313 km – a velocidade comercial seria de 250,4 km/h, um pouco superior à actualmente praticada no trajecto Paris / Marseille, **actualmente a mais elevada da Europa**. Paris / Bruxelas percorre-se a 221 km/h, o que me leva a pensar que há um certo exagero naquilo que se pretende; tanto mais que as velocidades muito altas implicam despesas muito elevadas: consumo de energia, afinação das catenárias, conservação e manutenção das linhas mediante comboios / laboratórios permitindo efectuar controlos rigorosamente periódicos e, ainda, a verificação dos sensores colocados nos carris para a detecção dos mais pequenos movimentos sísmicos, etc.

Por outro lado, o ganho de tempo é despiciendo relativamente à velocidade elevada (dei sobejos exemplos em meus trabalhos de 25.09 e 07.11.05, entre outros). **Também a previsível pouca importância do tráfego de passageiros** – dado que o preço dos bilhetes é muito próximo dos de avião – **aponta, claramente, se recorra ao transporte de mercadorias para que se justifiquem as novas linhas, donde a escolha obrigatória da VE**. Como é sabido, a AV exige linhas inteiramente novas, de raiz, com

características muito especiais e de alta tecnologia, o que as torna muito caras, três a quatro vezes o custo das primeiras.

4 – Prosseguindo com a leitura do Documento de Trabalho da A.T. Kearney deparamos, a página 6 com o título: “O Lisboa-Madrid segue o padrão de ligar as grandes cidades europeias integrando Portugal na Europa”. Por baixo um quadro com os percursos, as distâncias e os tempos de viagem (considero um lapso de revisão o facto de as distâncias serem indicadas em km²). Analisemos:

- a) Lisboa/Madrid. 632 km a efectuar em 2h25m, o que corresponde a uma velocidade comercial de 261,5 km/h, **muito superior ao máximo actual praticado na Europa**, 250 km/h no percurso Paris/Marseille.
- b) Amsterdam/Bruxelles. Deverá ler-se 227 km e não os 206 indicados; o tempo de percurso é de 2h39m à velocidade comercial, modesta, de 88,6 km/h. Esta situação irá melhorar consideravelmente a partir do próximo ano uma vez terminada a nova linha em construção.
- c) Bruxelles/Paris. Deverá ler-se 313 km e não os 305 indicados. O tempo de viagem é de 1h25m a que corresponde uma velocidade comercial de 220,9 km/h.
- d) London/Paris. Deve ler-se 495 km e não os 407 indicados, o que corresponde a uma velocidade comercial de 185,6 km/h, muito baixa para o Eurostar, o que só irá mudar quando ficar completa a LGV do lado inglês.
- e) London/Amsterdam. Deve ler-se 608 km e não os 480 km indicados. O trajecto faz-se em 5h18m com um tempo de espera de 27m em Bruxelas.
- f) Berlin/Amsterdam. Deve ler-se 647 km e não os 666 indicados. Este percurso não é em AV (LGV), salvo no troço inicial de Berlin/Wolfsgurg; a partir daí pode seguir directamente para o Bad Bentheim (a opção mais curta) e Amsterdam, em linha clássica. A linha principal, clássica melhorada, passa por Dortmund/Essen Arnhem/Amsterdam mas é muito mais comprida. O mapa ao lado parece sugerir um percurso por Hamburg/Bremen ... Absurdo, a não ser para fazer turismo; assim não me é possível confirmar os tempos de viagem.

Permito-me lembrar o que escrevi por várias vezes e concretizei com alguns exemplos num texto apresentado em 07.11.05: ... na realidade, a AV pode, por vezes, dominar o mercado dos transportes de passageiros se a viagem não for além das três, quando muito quatro horas, a partir das quais o avião prevalece.

E sendo assim, é evidente que a área de influência da AV, a partir de Lisboa, pouco irá ultrapassar Madrid, o que significa que os passageiros provenientes de Barcelona (ou outro qualquer ponto da Europa) continuarão a privilegiar o avião. É bom que não se alimentem ilusões.

A título de esclarecimento dei alguns exemplos do que se passa em França. Assim, Paris / Brest em AV (4 horas de trajeto) só absorve 55% do mercado relativamente ao avião; Paris / Perpignan (4 horas e 49 minutos) já desce para os 48% e Paris / Toulouse (5 horas e 7 minutos) ainda mais vertiginosamente, para os 14%.

De salientar, ainda, que a política de preços concorrenciais com o avião nada tem a ver com o que aqui sucede no percurso Lisboa / Porto, onde essas diferenças são abissais.

5 – Como cidadão tenho o direito de ser informado, **correctamente**, como e onde irão ser gastas verbas importantíssimas que ficarão a cargo de muitas gerações; como técnico, não posso deixar de estranhar, protestando, **a leviandade e a forma como são omitidos ou apresentados de forma errada números fundamentais** – servindo para base e estudos de comparação – números estes que estou na disposição de discutir publicamente, caso assim se pretenda.

Tanto mais que estão previstos gastos de 50 milhões de euros no Orçamento do corrente ano, só para estudos; soma esta considerável que permitirá, assim o espero, apresentar os traçados das novas linhas, a localização exacta das Estações Centrais de Lisboa e Porto e, de igual modo, as indispensáveis travessias ferroviárias dos rios Tejo, Mondego, Vouga, Douro, ... E, quem sabe, talvez ainda sobre algum dinheiro para que se apresente, finalmente (!), o Plano Ferroviário Nacional (há mais caminhos-de-ferro para além da AV) e, também, para que se inicie o Plano de Mudança de Bitola (da via larga para a europeia), faseado, em completa sintonia com os espanhóis.

Só assim, penso eu, será possível fixar com segurança uma estratégia do médio/longo prazo, muito embora com prejuízos do protagonismo de alguns Ministros que irão ver diminuídos os seus desígnios e aspirações de momento, e as fantasias do costume.

6 – No dia 13 de Dezembro 2005, sublinho, numa sessão que se pretendia solene e digna, sob a égide do MOPTC e mais responsáveis, foi divulgado um CD com a chancela da RAVE no qual se podem constatar algumas afirmações demagógicas e muitos erros grosseiros. Logo que tive conhecimento destes factos denunciei-os procurando, também, esclarecer os meus pontos de vista.

Na verdade, com mais ou menos imaginação tem sido possível apresentar argumentos que justificam (ou não) as novas linhas de AV entre Lisboa / Porto e Lisboa / Madrid. Em tempo relativamente curto, reputados consultores de transportes defenderam números diferentes relativamente às previsões de tráfego e custo dos empreendimentos.

Possivelmente baseados em pareceres bem pagos – nem sempre às empresas mais adequadas – muitas vezes coarctadas por decisões que as condicionam à partida. Deste modo, sobre a mesma matéria, podemos constatar respostas (números) nem sempre concordantes, o que leva a pensar que não existem verdades absolutas e, por outro lado, **há empresas de consultadoria de caminhos-de-ferro bem conhecidas e, até, recomendadas por organismos internacionais, que nem sempre são ouvidas**, (apesar dos tais milhões de euros disponíveis para estudos).

No caso vertente, julgo que tantos erros não podem ser obra do acaso, mas sim da ignorância mesclada com uma boa dose de descaramento. É preciso não esquecer que o assunto em causa é de suma importância para o país e estavam presentes nessa sessão os seus responsáveis, ao mais alto nível.

Para além dos erros apontados e das consequências que possam vir a ter, há algo que me impressiona fortemente, de modo negativo, e que não posso calar: a presença de muitos convidados (certamente pretendiam-se os melhores) e o seu estranho silêncio crítico no que se refere aos erros evidentes, de tomo e não de pormenor.

Eram eles os elementos representativos da Comissão de Transportes da AR, da CP, RAVE, REFER, Instituto Nacional dos Transportes Ferroviários, ilustres professores universitários e economistas de renome (com Mestrado, Doutoramento e tudo o mais), já para

não falar das grandes empresas de consultadoria (interessadíssimos, como se compreende), as empresas vendedoras de material circulante, altas tecnologias e afins e, ainda, os inúmeros assessores, consultores, “advisers” e empresas de “outsourcing” (estão muito na moda), etc. etc.

Por último, mas não menos importante, a fina flor dos banqueiros que irão ter uma intervenção decisiva – assim se espera – nestes mega-negócios e na captação dos respectivos lucros (peço desculpa por alguma omissão involuntária).

É difícil compreender a falta de rigor dos apresentadores, a irresponsabilidade (preferia dizer ignorância) de alguns decisores e o fatalismo dos representantes da Banca que, penso eu, deveriam estar muito interessados em acompanhar estes projectos ab initio, na medida em que admitem investir fortemente. A não ser que estejam a sonhar com alguma Parceria Público-Privada (PPP) feita à sua medida e com lucros garantidos. Há exemplos disso...

No triste tempo do salazarismo havia a chamada “lei do silêncio”, mais conhecida como lei da rolha. Agora, mesmo tendo em conta as eventuais dificuldades na divulgação das ideias e críticas pelos media, há sempre, felizmente, o recurso à Internet. Esperemos que por muito tempo.

H. Oliveira Sá, 3 de Abril de 2006

e-mail: henrique.oliveira.sa@clix.pt

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