

FALANDO SOBRE TRANSPORTES. AS FALÁCIAS DO MOPTC (1ª PARTE)

Só é possível concretizar uma rede de caminhos-de-ferro se houver um consenso abrangendo, mais em particular, as suas especificações técnicas.

Esta exigência obriga à existência de sistemas ferroviários compatíveis, o que desde logo ficou estipulado no tratado de Maastricht, mediante os meios indispensáveis para assegurar a interoperabilidade das redes transeuropeias; mais concretamente, referimo-nos às características dos traçados e das suas infra-estruturas, às correntes eléctricas de alimentação, assim como à harmonização dos sistemas de sinalização e de segurança.

Além disto, a interoperabilidade obriga, também, a determinadas acções nos domínios da exploração, regulamentação e, cada vez mais, nos aspectos humanos ligados a esse tipo de exploração internacional.

Do que ficou escrito, depreende-se que Portugal tenha de apostar – com a máxima urgência – na concretização da bitola europeia de forma a não ficar isolado, dado que ela já constitui uma realidade com forte implantação, em Espanha.

Caso se mantenha por muito mais tempo a bitola actual, todos os produtos que importamos ou exportamos por via terrestre irão sofrer um agravamento de preços resultante de situações de rotura na fronteira, e que irá implicar atrasos, demoras, manuseamentos vários e, também, mudanças de pessoal e de material rolante.

Deste modo, os nossos portos correm o risco de serem votados ao esquecimento pelo comércio internacional, tanto mais que os nossos vizinhos procedem aceleradamente à recuperação e modernização dos seus. E com um sentido de oportunidade apreciável, entretanto, os espanhóis acabam de instalar mais duas plataformas logísticas perto das nossas fronteiras: uma em Badajoz e uma outra em Salamanca. Como consequência imediata, esta concentração pressupõe um tráfego acrescido de camiões, em Portugal, com os efeitos que facilmente se adivinham.

Optando pelos caminhos-de-ferro como meio preferencial de transporte de massas, lembro que a alta velocidade (AV), com velocidades máximas superiores a 250 km/h, não se coaduna, geralmente, com o tráfego misto de passageiros e mercadorias; outrotanto não sucede com as linhas de velocidade elevada (VE), com velocidades máximas entre os 200-250 km/h, essas sim, que o suportam. Sendo muito grandes as diferenças de custo no primeiro

estabelecimento e na exploração, num e no outro caso, são por demais evidentes as vantagens da VE, uma vez que o aumento despidendo dos tempos de percurso é consequência das distâncias relativamente curtas a percorrer em território nacional.

Entre nós, a pouca importância de tráfego previsível a médio prazo justifica, também, a construção de linhas mistas de VE nos trajectos principais. Não se alimentem falsas ilusões para sustento de algumas vaidadezinhas.

Hoje, a tendência europeia baseia-se na construção de linhas para VE, de tráfego misto; e só quando o tráfego de passageiros **desde logo** o justifica, se opta pela AV. Esta utiliza muitas vezes, na prática, essa velocidade em linhas LGV, até uma determinada estação prosseguindo o comboio, a partir daí, em linha clássica melhorada, porém com velocidades muito mais moderadas.

Nesta ordem de ideias, as linhas clássicas (convencionais) estão a ser modernizadas o que implica, quase sempre, a construção de variantes ao traçado existente com o objectivo de encurtar distâncias e, também, conseguir uma maior abertura nas curvas apertadas, o que permite aumentar as velocidades, dando um melhor aproveitamento do material rolante e, portanto, uma diminuição dos gastos de exploração. Em trabalhos anteriores pus em destaque este procedimento, nomeadamente no Reino Unido e na Suécia, países que adoptaram a VE em larga escala, **permitindo o aproveitamento das linhas clássicas e o uso de comboios pendulares para aumento das velocidades comerciais.**

Lembro que as características admissíveis para uma determinada linha e para um determinado tráfego (misto, por exemplo) podem calcular-se e, assim, desenhar um traçado em condições de segurança e de conforto aceitáveis para os utentes. E, o que é particularmente importante, **reduzindo substancialmente as operações de conservação e manutenção dessas linhas, tendo em conta as velocidade médias comerciais – diferentes – nos dois tráfegos: passageiros e mercadorias.**

Lembro, também, a alta sensibilidade das linhas de AV no aspecto sísmico, e que não se pode esquecer, mais especialmente na hipótese de um traçado pela margem esquerda do rio Tejo, nas proximidades de uma falha sísmica existente, a partir de Santarém e prosseguindo entre Benavente e a Península de Setúbal, falha esta que alguns especialistas parecem ignorar. Desde a necessidade, caso insistam, em se espalharem inúmeros sensores ao longo das linhas, o que permitirá interromper o tráfego em caso de alerta (é um procedimento caro e muito delicado).

No que se refere às velocidades comerciais a adoptar, limito-me a citar as recomendações de um órgão de topo, altamente especializado, isto é, a **European Rail Research Council (ERRC)** – bem conhecido pelos especialistas de caminhos-de-ferro, como local de reflexão, estratégia e concertação a alto nível e reunindo operadores, industriais e centros de pesquisa.

Este organismo, para o horizonte 2020 aconselha, entre outras medidas, encarar perspectivas moderadas, realistas, da ordem dos 150 km/h de velocidade média para o tráfego de passageiros e de 80 km/h para o de mercadorias.

É, por vezes, muito difícil fazer compreender que a modernização dos caminhos-de-ferro, a AV ou a VE são matérias essencialmente técnicas, muito embora a escolha dos grandes objectivos, as alternativas e as prioridades sejam escolhas políticas; isto tem sido votado ao esquecimento, dando origem a afirmações erradas, irrealistas, de que resultaram custos muito pesados para os contribuintes.

Quer-me parecer que a MOPTC, através dos seus responsáveis, envolve-se demasiado com problemas que manifestamente não domina; são matérias muito complexas, multidisciplinares, exigindo conhecimentos especializados que ultrapassam em muito a “técnica do computador” e necessitam, também, de um saber de experiência feito que só aquele lhe confere – nomeadamente quanto ao estudo dos traçados e aos problemas de tracção que lhes estão intimamente ligados.

Não é o facto de alguns políticos – que também são técnicos – ocuparem cargos de responsabilidade nesse ministério, lhes dá os conhecimentos necessários para tomarem sozinhos (ou apoiados num grupo restrito, muito dependente e por si escolhido), as decisões que são fundamentais para o nosso país. E que se irão repercutir por muitas e muitas gerações.

O que justifica, em nosso entender, que as linhas mestras dessas políticas devam ser objecto de **um pacto alargado nas suas linhas orientadoras**, para o médio e longo prazo, de forma a evitarem-se alterações drásticas ao sabor dos sucessivos governos.

Ninguém duvida que o desenvolvimento do país depende, em larga escala e como sempre, das decisões que irão ser tomadas pelo aparelho de Estado. Este define estratégias e marca os prazos que, ao serem concretizadas, irão implicar, inevitavelmente, investimentos vultuosos e sacrifícios evidentes, nomeadamente no período de estagnação que atravessamos; investimentos estes cuja escolha deverá corresponder a critérios de prioridade indiscutível. E é de mais elementar bom senso, nestes processos de interesse generalizado,

permitir-se (ou mesmo fomentar-se) um confronto de argumentos, atempadamente, de forma a evitar-se a concretização de erros por vezes irreversíveis.

Uma coisa é certa: se continuarmos a acumular atrasos na implementação dos **projectos estruturantes**, será Madrid que irá preencher este vazio, ficando definitivamente prejudicada a estratégia que visa colocar Portugal como primeira plataforma atlântica da Europa.

Dado o dinamismo dos espanhóis, arriscamo-nos a permanecer mais uma vez “orgulhosamente sós”, agarrados que estamos à bitola ibérica, mesmo em tempos mais recentes (veja-se o que aconteceu com a modernização das linhas de Braga e Guimarães). Esta falta de visão continua a favorecer, cada vez mais, os portos espanhóis que ficam numa situação que lhes permite captar mais facilmente o tráfego marítimo atlântico, sabendo este, desde logo, que poderá ficar ligado directamente à rede europeia dos caminhos-de-ferro.

Olhando para o futuro, diremos que a modernização das nossas linhas de caminhos-de-ferro e as velocidades mais elevadas que se pretendem (não necessariamente a AV), deverão apostar numa rede – passageiros e mercadorias – que se possa incluir na U.E., da qual somos parte integrante; **o que pressupõe, à partida, a mudança de bitola**. Caso contrário, o transporte ferroviário deixará de ter sentido.

2 - Salvo melhor opinião, transversalmente, há duas ligações internacionais prioritárias e não uma só.

O percurso Porto / Aveiro / Salamanca / Valladolid / Hendaye ... para passageiros e mercadorias, em bitola europeia e para a VE, é urgente e indispensável; caso contrário, o Porto e toda a Região Norte (incluindo os seus portos) serão os grandes prejudicados ao verem retirada, de forma aparentemente distraída, a obrigatoriedade de construção atempada dessa linha.

Daí resulta que o tráfego continua obrigado a descer mais de 100 km até à Pampilhosa e, depois, a subir em direcção a Nordeste, isto é, mais 202 km até à fronteira de Vilar Formoso; o que é um desperdício de tempo e dinheiro, conforme tenho vindo a escrever em vários trabalhos publicados neste sítio, desde 2003.

Contudo, é a partir do Grande Porto (mais especialmente das zonas industriais de Braga, Guimarães, Porto e Aveiro) que saem muitos dos produtos que exportamos; só a Província do Minho é responsável por cerca de 20% das nossas exportações.

A ligação Lisboa / Badajoz / Madrid justifica-se, igualmente, na medida em que irá funcionar como linha mista (de passageiros e mercadorias) e servindo, também os portos de Lisboa, Setúbal e Sines. E, em Espanha, as poderosas Regiões industriais de Madrid e a da Catalunha.

Porém, a pouca importância de tráfego previsível torna indispensável recorrer ao transporte de mercadorias nessa nova linha ferroviária que, sugiro mais uma vez, seja de VE em todo o seu percurso e não em AV, em território nacional, conforme pretende a MOPTC (velocidade máxima de projecto de 350 km/h).

Julgo que é necessário e urgente esclarecer este ponto, sem ambiguidades, tanto mais que, 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.

É preciso que os nossos responsáveis não esqueçam que todas, mas todas, as ligações transfronteiriças previstas no PEIT (Plano Estratégico de Infra-estruturas e Transporte, espanhol) foram fixadas para VE, ou seja, velocidades máximas da ordem dos 220 km/h. Acrescente-se que esse Plano está a ser concretizado, em bom ritmo.

Na verdade, a fixação das velocidades a praticar numa determinada linha é fundamental para a escolha de um traçado com determinadas características técnicas, como sejam: o comprimento das rampas e as suas inclinações; os raios das curvas e o tipo de concordâncias; a distância entre os eixos das vias; a sobrelevação do carril exterior nas curvas; a dureza do balastro a colocar sobre a plataforma e a sua espessura; as condições de alimentação de energia e a afinação das catenárias para determinadas velocidades; a definição dos gabaritos das obras de arte (não esquecendo, p.e. o "ferroustage" que abriu excelentes perspectivas ao transporte de camiões e atrelados); os parâmetros a adoptar nos cálculos, tendo em vista as solicitações dinâmicas, etc. etc.

Os critérios e as normas que foram fixadas irão condicionar, futuramente, de modo inequívoco a circulação do material rolante e irão permitir, ou não, a adopção de um determinado tipo ou marca de equipamento rolante.

Daí o interesse dos grandes construtores em colaborar estreitamente, ab initio, na escolha do traçado. Procurando esclarecer e, também, influir o mais possível nas soluções a encarar, mediante a colaboração de assessores, consultores e cronistas mais ou menos especializados, divulgadores de propaganda, etc.

Tudo isto é natural e, direi mesmo, compreensível. Peço, simplesmente, aos responsáveis do MOPTC que veiculam atempadamente as escolhas tomadas, aceitem o princípio da crítica e **permitam o contraditório, com lealdade, divulgando publicamente a argumentação se esta for devidamente fundamentada**. O que não tem sido feito, em meu entender.

Em resumo: que se estenda o direito à crítica a todos os portugueses, não a limitando aos mesmos de sempre. A importância do que está em causa assim a justifica.

3 - Sem que haja um Plano Ferroviário Nacional aprovado, os sucessivos governos – face ao nosso atraso – procuram acertar o passo com a restante Europa, mas de forma atabalhoada e voluntarista.

Em contraste, os nossos vizinhos aprovaram o PEIT a que fizemos referência no Capítulo anterior pouco mais de 9 meses após a tomada de posse do 1º Governo de J. L. Zapatero; aliás, as suas linhas gerais, programáticas, já tinham sido anunciadas pela Ministra do Fomento (responsável do Sector), numa grande entrevista publicada três meses após a tomada de posse. O que demonstra a sua grande preparação e a da sua equipa.

Nesse Plano é bem visível que não se pensa, unicamente, investir na AV; apresentam, sim, um programa ambicioso de modernização de toda a rede ferroviária que, neste momento estão a concretizar passo a passo, nomeadamente no que se refere às ligações com os portos, em franco desenvolvimento. Englobando, também, a rede rodoviária, as plataformas logísticas e os chamados portes secos, assim como os aeroportos, tudo isto numa visão de conjunto bem estruturada.

Cito, como exemplo, o corredor ferroviário previsto neste Plano Estratégico, ligando o Atlântico com o mar Cantábrico, isto é, a Corunha com Oviedo e Santander, prolongando-se para Irun e França; é uma solução que favorece, claramente, os portos do Norte de Espanha – nomeadamente La Coruña, Bilbao e Gijón – criando mais uma via de acesso à Europa. Desnecessário será dizer que esta solução visa criar outro canal ferroviário, a acrescentar ao já existente por Valladolid/Irun e poderá afastar de Leixões, ainda mais, uma boa parte do tráfego do Norte da Galiza.

E em Portugal? Lembro as numerosas e sucessivas alterações aos traçados das novas linha ferroviárias e a modo (que ainda se desconhece) como se chegará a Leiria a partir de Lisboa, optando-se pelo lado Oeste das Serras de Montemuro e dos Candeeiros ou, então, privilegiando a ligação com o Entroncamento, passando a Leste da Serra de Aire; as

hesitações, o suspense e finalmente a escolha bombástica da localização do NAL (quando já estavam atribuídas verbas, provenientes de Bruxelas, para o arranque da Ota); e, ainda, a ausência de um Plano Faseado de Mudança de Bitola a acordar, em grande parte, com os espanhóis. Já para não falar da implementação das A-E marítimas cujo interesse é por demais evidente para o desenvolvimento dos nossos portos, além de que são obras a financiar, em parte, por Bruxelas.

Julgo que este último assunto é manifestamente de interesse e merece algum destaque.

Com efeito, há alguns anos atrás, a Comissão Europeia identificou 22 projectos prioritários relativos às infra-estruturas de transporte mais importantes. Entre elas, quatro “auto-estradas marítimas” em relação às quais os Estados abrangidos deveriam preparar projectos de interesse comum.

O seu sucesso passaria, sobretudo, pela melhoria das redes logísticas, pela simplificação e automatização dos processos administrativos e alfandegários, assim como pela concretização de sistemas comuns de gestão de tráfego.

Mas, para que possam beneficiar de um financiamento comunitário, esses projectos deverão:

- ser propostos, pelo menos, por dois Estados membros;
- dizerem respeito a um número limitado de portos (idealmente dois para cada Estado membro);
- atenuar a saturação de tráfego rodoviário nos grandes eixos.

Entre estes projectos encontra-se o chamado Arco Atlântico, ligando a Península Ibérica ao mar do Norte e ao da Irlanda. Desnecessário será focar a importância excepcional dessa auto-estrada marítima para os portos portugueses; projecto este que não deveremos deixar escapar tanto mais que, repito, é apoiado financeiramente pela União Europeia.

Dada a posição geográfica que ocupamos – nem sempre a posição periférica é uma desvantagem – e dadas as características naturais dos nossos portos estamos, à partida, melhor posicionados que os espanhóis para captar uma boa parte do tráfego marítimo que passa relativamente perto da nossa costa, especialmente no que se refere a operações de “transshipment” com a restante Europa.

De sublinhar que os investimentos necessários para se concretizarem estes projectos não serão uma despesa sem contrapartida, **mas sim um investimento reprodutivo muito**

importante para a nossa economia e que poderá ser suportado – além das ajudas europeias – por eventuais parcerias Estado/Privados (portugueses e estrangeiros).

Dentre os projectos prioritários escolhidos, a concluir antes de 2010, destacamos:

a) PF3 TGV Sul – Ligação ferroviária Madrid – Vitória – Hendaye

Este projecto constitui uma das duas ligações ferroviárias de Espanha com o resto da Europa; facilmente e sem esforço – basta olhar para o mapa e medir as distâncias – **logo se compreende a enorme vantagem que advém para toda a Região Norte e Centro com esta ligação, caso se construa uma linha mista, de VE, passando pelo Porto / Aveiro / Salamanca / Valladolid...** Note-se que, a partir de Valladolid, os portugueses poderão aceder rapidamente a Madrid, mediante uma linha AV, inaugurada há muito pouco tempo.

Difícilmente se compreende o quase imobilismo de Portugal a este respeito, com os responsáveis obcecados com a alta velocidade que, por ventura, irá ligar Porto / Lisboa / Madrid em tempo recorde, servindo um tráfego muito baixo de privilegiados e, por isso mesmo, sem qualquer justificação no que se refere aos portugueses.

Em consequência, serão enormes os prejuízos que essa política irá acarretar para o nosso país – em particular no que se refere ao desenvolvimento dos nossos portos – sabendo-se que uma grande parte do nosso comércio import-export passa por eles, e também, pela fronteira de Vilar Formoso.

Hoje em dia, unicamente pelo IP5, pode detectar-se um trânsito de camiões TIR muitas vezes superior a 2.000/dia.

Contudo, haverá alguém que duvide que, em relação às longas distâncias por terra, o caminho-de-ferro – meio de transporte seguro, fiável e pouco poluente – seja o mais adequado? E, sendo assim, por quanto tempo mais os poderosos “lobbies” da camionagem continuarão a levar a melhor relativamente aos verdadeiros interesses do país? Quando será que o nosso Governo compreenderá, finalmente, que não compensa continuar a investir desalmadamente nas A-E rodoviárias, algumas delas praticamente desertas ou com muito pouco trânsito? Já fizeram as contas aos custos enormes com a sua conservação sistemática (para não aumentar, ainda mais, essas despesas) e, também, aos da sua manutenção, assim como ao pagamento da parte que lhes compete nos PPP, tão em moda? E, ainda, a factura a pagar pelos produtos petrolíferos e seus derivados, destinados aos carburantes e, antes disso, logo à partida, ao seu tapete superficial (camada de rolamento)?

Bem vistas as coisas, suponho, há justificação e mercado para todos os operadores desde que haja desenvolvimento; a resolução do problema consiste, simplesmente, numa adequação mais correcta dos vários modos de transporte, uma vez que a lei do mercado leva sempre a melhor. E o mercado alarga-se, é sabido, com o abaixamento dos preços.

Porém, o que tem vindo a suceder no nosso país, ao longo dos anos, é uma situação de progressivo abandono do caminho-de-ferro, ou a sua existência (mal) tolerada o que leva este, nestas circunstâncias, a não poder ser concorrencial, na maioria dos casos. As leis do mercado encontram-se, assim, distorcidas e as suas regras viciadas.

Assim o escrevi há cerca de cinco anos e ainda mantenho o que disse. Prosseguindo:

b) PP8 – Ligação multimodal Portugal / Espanha / Resto da Europa

– Ligação ferroviária Corunha – Lisboa – Sines

Esta ligação ferroviária, através dos portos que irá unir, é muito importante na medida em que vai integrar, completando, o projecto de A-E marítima da Europa / Oeste já atrás referida.

Esta estratégia, porém, necessita das duas ligações transversais, internacionais, (a que já fizemos referência) e, ainda, da ligação Porto / Vigo. Tanto mais que os dois pólos principais da economia portuguesa, Lisboa-Setúbal e Porto-Braga encontram-se separados por cerca de 400 km de via férrea.

Isto significa que, ao considerar-se uma só ligação à Europa esta iria prejudicar, inevitavelmente, um ou outro dos dois pólos considerados. Acresce que Espanha, actualmente, tem duas ligações ferroviárias com esse objectivo: por Hendaye e por Port Bou; e uma terceira, para já em fase de estudo, que fará a travessia dos Pirinéus, possivelmente na área de Confranc/Oloron.

– Ligação ferroviária Lisboa – Valladolid – Resto da Europa

É algo difícil de compreender e penso que deverá merecer uma melhor reflexão da parte do Governo Português.

Na hipótese de passar por Madrid (Lisboa / Badajoz / Puertellano / C. Real / Manzanares / Alcázar / Madrid – **720 km**), dada a sua extensão, nomeadamente em território espanhol, Hendaye ficará a **1.363 km** (passando por Burgos e Vitória), o que iria obrigar ao pagamento de fretes elevadíssimos com repercussões evidentes nos preços finais dos produtos e, de modo idêntico, no custo das passagens.

Falar nesta ligação ferroviária e, por exemplo, ignorar o traçado Porto / Aveiro / Salamanca / Valladolid / Resto da Europa – traçado este particularmente vantajoso para o Norte e Centro do país – é , pelo menos, estranho, direi mesmo provocatório para as gentes dessas Regiões; tanto mais que este último trajecto pode ficar pelos **850 km** (Porto / Hendaye) ou seja, **cerca de 96 km menos** se o compararmos com o actual percurso pela Pampilhosa (**946 km**).

O que acabámos de expor não envolve retórica banal. São números que devem ser estudados detalhadamente e, eventualmente, criticados.

Nesta ordem de ideias, espera-se que os analistas e outros comentadores sempre muito atentos às realidades nacionais e, como se espera, os não menos prestigiados especialistas em transportes não deixem de se pronunciar sobre estas propostas da Comissão Europeia, pelo menos, naquilo que nos diz respeito.

Com efeito, a problemática dos transportes, muito vasta e envolvendo várias especialidades (o que nem sempre transparece) não se esgota, como já disse, nas viagens em AV de alguns (pouco) milhares de “señoritos” entre o Porto, Lisboa e Madrid, como erradamente se poderá depreender dos discursos inflamados de alguns políticos acolitados pelos tais especialistas.

É um facto que me estou a repetir; mas isso deve-se ao silêncio dos responsáveis.

Continuo esperançado que ao fim de alguns anos de estudo e muito esforço alguém tenha a gentileza de me esclarecer, visto que estou de boa-fé, aliás como a maioria dos portugueses, não suficientemente informados, mas que pretendem intervir com o desejo sincero de conseguir algo de melhor para o nosso país. É esse o motivo da minha insistência.

Julgo que vale a pena recordar que o delegado português nosso representante no Grupo de Alto Nível que escolheu os projectos prioritários é o Director do GAERE – Gabinete para os Assuntos Europeus e Relações Externas. Com direito a voto.

As posições que assume e as opiniões que transmite são importantíssimas. Mais do que as declarações ou as entrevistas dos responsáveis – por vezes contraditórias – o que conta, verdadeiramente, são as escolhas que constam das listas dos projectos prioritários **aprovados com base nas propostas dos Estados membros.**

Deste modo, reflectindo melhor, haverá motivo para queixa? A quem e porquê? Se nos cabe uma boa parte da responsabilidade...

4 - São por demais visíveis e indisfarçáveis as dificuldades que a MOPTC tem para encontrar argumentos – e soluções válidas – para as novas linhas de AV. É uma matéria na qual se podem constatar **erros de palmatória** que tenho vindo, sucessivamente, a denunciar; basta ler alguns trabalhos que publiquei neste sítio e a ausência de argumentação contraditória (v., entre outros, os textos de 3 de Abril e 8 de Agosto de 2006 e o de 25 de Abril de 2007).

Já não me lembro quem disse que os caminhos-de-ferro portugueses são o maior desafio mas, também, podem ser o maior fracasso dos sucessivos governos que têm vindo a atabalhoar soluções, sem qualquer orientação estratégica visível. Mas sempre com o objectivo bem claro de “calar” os melhores técnicos e as empresas de consultoria, à custa de muitos milhões de euros destinados a estudos, estudos e mais estudos, muitas vezes do mesmo.

O declínio dos caminhos-de-ferro portugueses não resulta de uma fatalidade ou de um “mau olhar”; resulta, sim, de escolhas e opções de vários dirigentes políticos (alguns bem mal preparados), mesmo se eles não têm a coragem de assumir os seus erros perante a opinião pública.

E não são as orientações políticas, mais ou menos ilusórias, que irão sustentar projectos irrealistas; é fundamental (para evitar cair no erro), ouvir oportunamente o sector económico e, evidentemente, os técnicos. Há, pois, que dispor de equipas pluridisciplinares que possam decidir sobre as várias propostas e as suas alternativas, com ideias bem claras e conhecimento de causa; mas, antes de mais, valorizar os Serviços, premiando e pondo em destaque os que o merecem.

Isto não é o que tem vindo a acontecer. E, assim, direi que faz falta o Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP), extinto por este MOPTC, muito embora dispondo de alguns engenheiros de alto gabarito, funcionando como órgão de consulta permanente de alguns Ministros e Secretários de Estado, mais curiosos. Tanto mais que, em Portugal, não dispomos de um órgão equivalente ao Strategic Rail Authority, como sucede no Reino Unido.

O CSOP era uma instituição de grande prestígio que, ao longo de 150 anos assessorou os mais variados governos, ao mais alto nível.

A sua voz, por vezes incómoda, era veiculada por técnicos no topo da carreira, muitos deles conhecidos pela sua competência e isenção (os Ministros passavam e a instituição permanecia), o que lhes garantia uma certa dose de independência e permitia dizer aquilo que pensavam, sem os entraves do “politicamente correcto”.

Jorge de Sena, engenheiro distinto, mas mais conhecido como poeta e prosador notável, aconselhava a que “Não se dedique à adulação da mediocridade e (não) ouça respeitosamente as opiniões dos críticos mais influentes, porque mais cretinos...”.

Por mais extraordinário que isso pareça, direi mesmo escandaloso, o desmantelamento deste órgão não foi obra dos governos de Salazar ou de Marcelo Caetano acabando, sem glória, às mãos de um Ministério de tutela que, apesar do seu carácter eminentemente político, pode considerar-se o mais técnico entre os seus pares.

E assim, pouco a pouco, este MOPTC está a dar cabo ... do MOPTC, ao transferir para os privados a iniciativa dos estudos e das propostas; há uma clara transferência de competências, em moldes ainda desconhecidos (passando, demasiadas vezes, pelas grandes empresas consultoras e pelo “outsourcing”), esquecendo **que o poder de decisão terá sempre que ser da responsabilidade do Estado e não, unicamente, a escolha entre duas ou mais alternativas**. Será este o caminho inovador para a sua privatização?

Mais recentemente, para recuperar a credibilidade que tanta falta lhe faz, atrela-se a um organismo que conheci altamente prestigiado, o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), com o desígnio de desculpar as hesitações e desacertos; o perigo consiste em compromete-lo com o seu assédio, tanto mais que as suas actuais atribuições (na parte em que substitui o CSOP), são presentemente muito mais limitadas.

Como vão longe os tempos em que pontificava o Manuel Rocha (seu fundador e dinamizador durante largos anos, até à morte), Ferry Borges, Laginha Serafim, Abecassis, Ulpiano Nascimento (cito-os ao correr da pena e sem a pretensão de esgotar o seu número) e tantos outros de reconhecida competência no país e no estrangeiro, solicitados que eram, frequentemente, para a elaboração de estudos altamente especializados e, muitas vezes, originais.

As competências do LNEC – e são muitas – não se podem confundir com as do CSOP. A sua extinção foi um acto espúrio de um Ministério que, assim, calou uma voz potencialmente incómoda. Acto este que terá de ser corrigido mais cedo ou mais tarde.

5 - Ana Paula Vitorino, Secretária de Estado dos Transportes, tem dado a cara pelas soluções ferroviárias defendidas por este Governo. Relativamente à nova linha de AV ligando Lisboa com Madrid, com um tempo de percurso estimado em 2h e 45m informou, finalmente, que esta será uma linha mista (passageiros e mercadorias) com uma velocidade de cálculo, em território português, de 350 km/h. Segundo afirma, estima-se que a procura

seja de 6,1 milhões de passageiros no seu primeiro ano de funcionamento e possa atingir os 9,3 milhões de passageiros, 20 anos depois.

A SET esclarece, ainda, que **só a Ponte Chelas-Barreiro poderá garantir o cumprimento deste tempo de percurso**: esta travessia irá receber, também as linhas convencionais, o que permitirá ligar por caminho-de-ferro as margens Norte e Sul do rio Tejo fechando, assim, o anel ferroviário na Área Metropolitana de Lisboa (AML). Está em estudo, presentemente, a possibilidade da introdução do modo rodoviário, nesta Ponte.

Julgo que a SET está profundamente equivocada e proponho-me, mais uma vez, demonstrá-lo.

a) tempo do percurso ferroviário Lisboa / Madrid:

– **o troço português**, passando por Évora / Elvas e Caia foi estimado em 206 km pela RAVE. Ainda há pouco tempo essa estimativa apontava para os 207 km entre Lisboa e Elvas; admitindo, sem exagero, mais uns 10 km até ao Caia, na fronteira, o total perfaz uns 217 km em território português.

Mais recentemente, a RAVE admitiu que o troço Caia / Poceirão andarà à volta dos 170 km; se juntarmos a estes uns 42-43 km (conforme o raio das curvas) entre o Poceirão e a Gare do Oriente, o total rondará os 213 km.

Se este percurso se fizer em AV, como pretende a RAVE, o que é um absurdo se atendermos ao número de passageiros previsível e aos gastos de exploração – já para não lembrar que se trata de uma linha mista – iremos fixar a velocidade comercial máxima em 228 km/h, a mesma que é praticada na nova linha de AV inaugurada há pouco mais de um ano entre Paris / Metz (315 km). Foi nesta linha que o TGV bateu o recorde do Mundo da velocidade máxima atingida numa linha ferroviária (v. meu texto de 3 Setembro 07).

Sendo assim, este troço irá ser percorrido em 56m, aos quais teremos de acrescentar mais uns 5m de agravamento resultantes do abrandamento de velocidade, obrigatório, no túnel e no viaduto Chelas-Barreiro, à chegada a Lisboa.

Porém, **em consonância com os espanhóis, quanto mais não seja por uma razão de interoperabilidade**, este mesmo percurso, em VE, seria percorrido em 77,5 + 5m = 82,5m, à velocidade média de 165 km/h. Há, pois, uma diferença de cerca de 21m entre as duas velocidades: a AV e a VE.

Esclareço, para os profanos, que os 165 km/h que me serviram de referência equivalem ao que está a ser praticado na linha Estocolmo / Goteborg (455 km), mediante um comboio

pendular X 2000; ou a 154,2 km/h, com duas paragens intermédias, no percurso entre Estocolmo e Skovde (311 km).

O nosso Alfa Pendular, entre a Gare do Oriente e V. N. Gaia consegue uma média de 131 km/h, **com duas paragens intermédias**, numa linha que todos nós conhecemos e que, por isso, não comento.

– **o troço espanhol**, entre Madrid e Badajoz, passando por Talavera, Cáceres e Mérida perfaz, actualmente, 461 km; **pelos meus cálculos, admito que um traçado de AV poderia baixar para os 392 km, na melhor das hipóteses**, atendendo à existência de alguns obstáculos naturais a evitar: serras, rios e albufeiras.

Nesta ordem de ideias e dado que os espanhóis adoptaram há muito – e bem – o traçado misto para esta linha, este troço será percorrido em 2h e 22,5 minutos, para uma velocidade média comercial de 165 km/h, sem qualquer paragem.

Estamos, agora, em condições de calcular o tempo gasto na totalidade do percurso Lisboa / Madrid. Assim:

1ª hipótese – AV em território português (o que considero errado) e VE no espanhol:
61 + 142,5 m, ou seja 3h e 23,5m

2ª hipótese – VE em todo o percurso: 82,5 + 142,5m = 225m, ou seja, 3h e 45m.

A diferença entre estas duas performances seria, pois, de cerca de 22 minutos e os tempos de percurso (em qualquer das hipóteses) muito superiores aos pretendidos pelo MOPTC o que arrasa, completamente, a sua estratégia – se é que ela existe.

Obs.: Este trajecto não contempla a passagem pelo novo aeroporto (NAL); para isso, está prevista uma linha ferroviária com cerca de 20km de extensão, entre o Pinhal Novo e a aerogare, a percorrer por uma lançadeira (shuttle).

Deste modo, se os passageiros provenientes de Madrid desembarcarem em Lisboa, terão de esperar pela chegada de uma lançadeira que os conduza até ao aeroporto, a 48 km de distância, segundo o LNEC. Admitindo que esta distância possa ser percorrida à velocidade média comercial de 150 km/h, serão necessários mais uns 20m de viagem a acrescentar ao tempo de espera.

Se os passageiros provenientes de Madrid optarem por descer no deserto, perdão, no Pinhal Novo, terão de aguardar aí a lançadeira para fazerem mais 20 km até à aerogare.

Aliás, o percurso rodoviário do Campo Pequeno até ao NAL, também foi estimado em 48 km passando pela Ponte Vasco da Gama; e, **caso se opte pela solução rodo-ferroviária na Ponte Chelas-Barreiro, essa distância sobe para os 59-60 km**, com as dificuldades de trânsito que se conhecem.

Caso curioso: um dos argumentos mais badalados contra a localização do novo aeroporto, na Ota, era precisamente a distância exagerada a que se encontrava de Lisboa mas que, afinal, seria inferior à localização agora escolhida.

A SET, porém, procura desvalorizar este óbice e afirma, peremptoriamente, que “uma linha de AV serve para ligar capitais europeias e não aeroportos”. Julgo que é uma afirmação “distorcida” e, por isso duvido, e pergunto: se uma linha de AV serve para ligar capitais europeias e estas, pela sua importância, dispõem de aeroportos, será ou não desejável que estes dois modos de transporte estejam ligados entre si? **A minha resposta é sim, sempre que possível.** A título de exemplo, cito o aeroporto CDG, um dos que serve Paris (a 25 km de distância), com acesso directo ao TGV.

Com efeito, os aeroportos, antes de mais, devem servir as pessoas; a dificuldade consiste na sua localização, uma vez que as cidades têm vindo a ser construídas há muitos séculos, os aeroportos desde o século passado e a AV terá, quando muito, umas três dezenas de anos. E o solo disponível é cada vez mais escasso.

b) Número de utentes previsto pela SET. Direi que os 6,1 milhões de passageiros no primeiro ano de funcionamento desta linha e os 9,3 milhões de passageiros, 20 anos depois, **é pura e simplesmente a confissão de um fracasso anunciado.** Por várias vezes escrevi sobre esta matéria e citei vários especialistas de caminhos-de-ferro, espanhóis e franceses (Prof. Miguel Beggarin, Prof. Ginés de Rue, Phillipe Reuilles, Martinand, entre outros) os quais consideram indispensável para que uma linha de AV seja rentável, um tráfego de passageiros da ordem dos oito a dez milhões de utentes, logo no seu primeiro ano. Um deles propõe, mesmo, que não se devem construir linhas que não possam garantir o tráfego de mais de 13 milhões de passageiros/ano, logo de início.

No meu último trabalho de conhecimento de números relativos ao tráfego internacional, em 2006, no Eurostar, nos Thalys e no Lyria (França / Suíça). Ainda antes, em 24.12.05, fiz referência ao que se passava na vizinha Espanha com a linha Madrid / Sevilha, na qual os passageiros transportados 13 anos após a sua inauguração, rondavam os 6 milhões dos quais, mesmo assim, quase um terço pertencia a serviços que podem considerar-se regionais (Madrid / Puertollano).

c) Uma linha para comboios de mercadorias, paralela à AV, entre Évora e Caia.

Confesso que não percebo. Se a linha Lisboa / Madrid é uma linha mista e, infelizmente com um número de passageiros previstos inferior ao que justificaria uma linha de AV, para que serve a construção de uma nova linha paralela, entre Évora e Caia, só para mercadorias? Estimei este traçado em cerca de 95 km de via férrea; não será deitar dinheiro fora?

Julgo que nem vale a pena fazer qualquer referência às previsões de custos, sistematicamente subavaliados, de todas estas obras. Pena é que não possam ser responsabilizados os seus autores.

d) Viaduto Chelas-Barreiro

Este viaduto, além de um fortíssimo impacto ambiental, irá condicionar ou, mesmo, inviabilizar:

– **a navegabilidade do rio Tejo**, nomeadamente nos seguintes canais: canal da Quimigal (bifurcando para o terminal dos sólidos e dos líquidos e prolongando-se este, depois, para o do Montijo); irá afectar as carreiras fluviais do Montijo e do Barreiro e, também, o canal do Cabo Ruivo que permite o acesso a V. F. Xira.

Os navios que acostam ao cais do Beato ou no Poço do Bispo terão as suas manobras muito dificultadas e condicionadas ao ciclo das marés e às condições atmosféricas, principalmente a força do vento. E, no cais da Matinha, ainda mais próximo da Ponte, a situação ainda será pior.

Numa sessão efectuada em Março de 2007, na Sociedade de Geografia, esteve presente o Senhor Comandante Ferreira da Silva que, além de outros esclarecimentos, afirmou: “Já pelo exemplo de outras implantações no rio (bóias, por exemplo) uma ponte com tão elevado número de pilares irá assorear velozmente o rio e que fará afastar a navegação destes cais ou, então, não há dinheiro que chegue para as drenagens. Exemplo comprovativo, o que se passou no Cais da Expo actualmente todo assoreado, custou milhões e não cabe lá um iate de recreio”.

“Relativamente ao Mar da Palha, o maior espelho de água portuário da Europa ficará inutilizado. Não somente porque a Ponte destruirá a área das 16 pontos actuais de fundeadouro (já lá estiveram 22 navios da VI esquadra americana...)”.

No que se refere aos cais do Rosairinho e o da CUF, o Senhor Comandante acrescentou: “Os pilares da ponte não permitiriam a passagem de navios com galope (altura) de superestruturas (mastros, chaminés, gruas, etc.) acima dos trinta metros do nível do mar”.

– **o futuro terminal de cruzeiros de Lisboa**, em Sta. Apolónia, dada a proximidade da Ponte e as grandes dimensões dos navios previstos para acostagem; a não ser que se reduza o seu número a acostar simultaneamente (está projectado para cinco).

Seria, verdadeiramente, algo sem sentido na medida em que Lisboa está a entrar na rota mundial do turismo de cruzeiros (305 mil passageiros em 2007). E este ano, sabe-se, aguardam-se ainda mais, **transportados por navios cada vez maiores**.

A Câmara Municipal de Lisboa não terá uma palavra a dizer?

– **a operacionalidade da actual Base Aérea do Montijo**, ficará fortemente prejudicada no cone de acesso das aeronaves à pista principal, com prejuízo evidente à movimentação de aviões dos vários tipos.

– **a navegação dos grandes navios no rio Tejo**, dado que a cota do tabuleiro desta Ponte foi fixada em 47 metros acima das águas, ou seja, uma cota igual à da Ponte Vasco da Gama situada cerca de 7 km a montante, numa área onde não são de considerar acostagens de navios de alto bordo. Na Ponte 25 de Abril, esta cota é de 70m.

Se for adoptado o proposto, isso vai limitar de modo sensível, o gabarito dos grandes navios de cruzeiro que desejam escalar o porto de Lisboa, **com prejuízo evidente para este tipo de turismo**.

– **o acesso às estações de Sta. Apolónia condicionando, fortemente, a do Braço de Prata e a Gare do Oriente**, dado que o gradiente admissível para esta o.a., destinada ao tráfego misto, não deverá ser superior a 15-16 por mil. Talvez seja este o motivo que levou o actual Presidente da Câmara de Lisboa a dizer que “A expansão da Gare do Oriente é uma oportunidade para repensar se devemos manter o ramal ferroviário de Sta. Apolónia...” “... a libertação deste canal é uma grande oportunidade para sanear as finanças das empresas ferroviárias e dar uso eficiente ao edifício da actual estação”.

Tenho um grande apreço intelectual pela inteligência e conhecimentos profissionais do Dr. António Costa, pelo que só encontro uma justificação para tais afirmações: é uma ajuda, quiçá uma muleta, para auxiliar a SET a resolver o imbróglio em que se meteu. Permito-me lembrar que, na verdade, a Gare do Oriente / Braço de Prata poderá servir para terminal da AV – aliás como escrevi neste sítio em Novembro de 2006 quando a RAVE sonhava, ainda, com uma estação Central em Chelas, para terminal de AV.

Acabar com a estação de Sta. Apolónia numa perspectiva meramente mercantil, é um capricho que irá custar muito caro a Lisboa, dada a sua excelente localização, quase no centro da cidade. Compare-se com o que está a ser feito noutras cidades, como Paris, Londres, Colónia, etc., a título de exemplo, onde se aproveitaram velhas estações, por vezes centenárias, à custa de trabalhos de adaptação muito importantes. Um tráfego que tem como destino o centro da cidade é algo de precioso que justifica essas despesas.

Mas ainda há mais e não ajuda. A cerca de 600 m da Ponte projectada, a montante, a cota do caminho-de-ferro é de 34; a plataforma do Braço de Prata fica a 1,5 km da Ponte e a Gare do Oriente a 3,5 km. Conforme escrevi no meu texto de 25.4.07, **a primeira é indispensável para complementar a Gare do Oriente** (com pouco espaço disponível) e como reserva expectante de comboios e local de manobra para os mesmos.

Sabendo-se que a nova estação de Chelas e a chamada linha de Cintura irão ter acesso directo à Ponte, esse desideratum vai limitar ainda mais aquilo que o MOPTC pretende. Já para não falar no impacto sobre alguns edifícios existentes, v.g., a Manutenção Militar e os espaços verdes adjacentes ao Palácio dos Duques de Lafões, assim como o Recolhimento de S. Vicente; e, também, vai poluir, de vários modos, a Igreja e o Convento dos Grilos, o do Beato e a Quinta das Fontes.

Francamente, não vislumbro como será possível ultrapassar tudo isto, numa óptica de rigor e competência.

Julgo que esta localização da Ponte – imposta com grande voluntarismo – irá acarretar graves prejuízos, além de ser uma solução limitada na sua concepção. Faço votos para não se repita, **em ponto grande**, o erro muito recente que se constatou (demasiado tarde) na chamada Ponte da Lezíria inaugurada em meados do ano passado, em que a cota do tabuleiro foi fixada em 20,15m (uma cota inferior à da Ponte de Vila Franca, a montante, que atinge os 22,50m). Resultado desta distracção: o chamado barco varino, equipado com um mastro de 21,50m não consegue passar debaixo desta ponte; e o mesmo sucede com os barcos de desporto – uma das paixões das gentes ribeirinhas de Alhandra e V. F. Xira – cujos mastros nos veleiros de competição também não conseguem passar. É lamentável.

Muito antes, em 08.08.06 alertei para alguns dos inconvenientes da localização que se pretende para a Ponte Chelas-Barreiro. E, mais tarde, em 25.04.07 escrevi: Chelas-Barreiro ou, quem sabe, Alcochete-Bobadela, em túnel sob o rio poderá vir a ser uma solução aceitável para, um dia, se fechar a malha rede-ferroviária ligando as zonas urbanas a Norte e a Sul do rio Tejo. Numa perspectiva que irá facilitar, ainda mais, a mobilidade suburbana nesta área;

admitia, claro está, o aproveitamento do actual canal ferroviário de Lisboa / Azambuja, devidamente alargado e melhorado, conforme várias propostas que apresentei por escrito.

Nessas propostas não haveria problemas de cotas a resolver, nem poluição desenfreada, nem dificuldades de navegação nem, tão pouco, o atravessamento de camadas geológicas fortemente poluídas pelas indústrias do Barreiro (a remover). E, contrariamente ao que pensa a SET, o fecho da cintura rodo-ferroviária (numa e na outra margem do Tejo) seria concretizado sem os inconvenientes da solução Chelas-Barreiro; esta, pelo contrário, ameaça destruir uma boa parte da zona oriental de Lisboa sem, todavia, resolver esse problema dado encontrar-se **demasiado inserida na malha citadina**.

Lembro, também, que a ligação ferroviária apresentada – com o aproveitamento do atrás citado canal ferroviário (v. os meus textos de 25.09.05; 24.12.05; 06.01.06; 20.11.06 e 25.04.06) – poderia sem grandes dificuldades e por **um custo muitíssimo mais baixo**, encontrar uma solução expedita para a ligação da Região de Lisboa com o Norte do país; e, para que não me restassem dúvidas percorri, a pé, mais de uma vez, os troços entre V. Franca e Alhandra e Gare do Oriente – Sta. Apolónia, possivelmente os mais difíceis para implantar esse traçado.

Além de outras vantagens **iria encurtar, substancialmente, o trajecto Lisboa / Caia mediante uma ponte a construir nas cercanias de V. N. Rainha** (incomparavelmente mais barata do que a solução Chelas-Barreiro); não esquecendo, ainda, que este traçado, no terreno, seria muito mais fácil do que aquele que foi escolhido.

Será para cumprir promessas eleitoralistas? Ou será para aproximar, ainda mais, este traçado de AV da cidade de Évora, património mundial? Mais uma vez lembro o que é normal fazer em circunstâncias idênticas: quando do traçado da LGV Paris / Strasbourg, a estação de caminho-de-ferro de Reims ficou a 5 km da cidade e algo longe da sua maravilhosa catedral, mundialmente conhecida; Nancy (330.000 habitantes e uma das mais belas praças da Europa) a 31 km; Metz (400.000 habitantes e com um património artístico notável), a 27 km. De salientar que, relativamente a estas duas últimas cidades, o TGV passa sensivelmente a meio da distância entre elas. É corrente proceder assim, na medida em que a AV procura o traçado mais curto, sem descurar servir os objectivos intermédios, muito embora determinada a cumprir o essencial em função das distâncias aconselháveis.

Senhora SET, permita que lhe faça um pedido que, uma vez concretizado, ajudaria a tirar conclusões mesmo para os leigos. Mande V. Exa. fazer uma maqueta, em modelo reduzido da Ponte Chelas-Barreiros e das suas amarrações nas zonas limítrofes; é algo de

corrente em obras deste tipo mas que eu ignoro se foi feito e apresentado publicamente ou, então, não passa de um “brinquedo” para delícia de alguns, poucos, eleitos.

Em face desse modelo, sugeria que os Autarcas das Câmaras interessadas, os responsáveis da APL e da RAVE/REFER, os Urbanistas e os Projectistas que estudam os projectos ribeirinhos (todos eles e mais alguns que eu possa ter inadvertidamente esquecido) sejam convidados a apresentar um relatório-síntese, numa folha tipo A4, com as vantagens e inconvenientes do projecto proposto por V. Exa. **E, como estamos numa democracia, os pareceres seriam tornados públicos.**

6 - **Um pouco de história acerca de um “contrato de exclusividade” e as suas implicações na terceira travessia do Tejo (TTT)**

A localização da Ponte Vasco da Gama pretendia que esta nova travessia aliviasse o congestionamento do tráfego na Ponte 25 de Abril (evitando-se a entrada em Lisboa do tráfego pesado que se desloca entre o Norte e o Sul do país), na medida em que esta ponte deveria ser preferencialmente utilizada pelo tráfego urbano.

O contrato entre o Estado e a Lusoponte, quando da construção da Ponte Vasco da Gama, foi assinado pelo Primeiro-Ministro de então, A. Cavaco Silva e pelo seu Ministro das Obras Públicas J. Ferreira do Amaral; nele se dizia que “A concessão é estabelecida em sistema de exclusivo no que respeita aos atravessamentos rodoviários a jusante da actual ponte de Vila Franca de Xira”; mais adiante, acrescentava-se, “A concessão não poderá vigorar por um prazo superior a 33 anos contados desde a data de entrada em vigor do segundo contrato de concessão...”.

Poucos meses depois, em Dezembro de 1994, foi aprovado o 2º contrato de concessão relativo a esta Ponte e logo aprovado em princípios de 1995, pelos mesmos intervenientes.

Em Maio de 2000, sendo então Primeiro-Ministro A. Guterres, Ministro do Equipamento Social Jorge Coelho e Ministro das Finanças Pina Moura, foi aprovado o chamado **acordo global de reposição do equilíbrio financeiro da concessão**, o qual fixava em 35 anos, com fim em Março de 2030, o prazo da concessão atribuída à Lusoponte; acordo este celebrado em Julho de 2000.

De salientar que, além do aumento do prazo da concessão houve, também, um aumento dos subsídios de Estado (inicialmente 20 milhões de contos, um intermédio de 32,54 milhões e o último, em vigor, de 61,372 milhões de contos), como compensação devida, pelo Estado, à Lusoponte.

Em Janeiro de 2001 foram, também actualizadas as taxas de portagem das Pontes 25 de Abril e Vasco da Gama, tendo assinado pelo Ministro do Equipamento Social o seu SE Adjunto Luís Parreirão Gonçalves e, ainda, o Ministro das Finanças Pina Moura.

E em Maio desse mesmo ano, ao abrigo de uma Resolução do Conselho de Ministros, foi fixado em 61.372.000.000 \$ – euros 306.122.245,38 – o montante da compensação devida pelo Estado à Lusoponte. O referido acordo global estabelece, também, que "...a Concessionária deixará de participar nas despesas de manutenção da estrutura da Ponte 25 de Abril e do viaduto de acesso na margem norte do Tejo a partir do 1º semestre de 2001, inclusive " (no montante de 450 mil contos anuais, actualizáveis).

No que se refere aos benefícios fiscais, o contrato inicial consagrava a isenção da retenção, na fonte, do IRC; posteriormente, houve uma redução de IVA de 17 para 5%, valor este que se manteve no acordo global.

Segundo uma auditoria efectuada pelo Tribunal de Contas, o valor que reverte para o Estado, no contrato inicial é "razoável", num intermédio é "insuficiente" e no acordo global em vigor "muito insuficiente". É um facto que o Estado não soube acautelar devidamente o interesse público.

Como complemento desta breve informação, recomenda-se a leitura de um trabalho elaborado por dois professores de Direito da Universidade de Coimbra, na qual se demonstra que a localização do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), em Alcochete, **irá gerar uma receita adicional** de cerca de dois mil milhões de euros à Lusoponte (nos próximos 33 anos), devido ao aumento do tráfego que irá ser gerado nas Pontes 25 de Abril e Vasco da Gama.

Não é por acaso, penso eu, que a Lusoponte financiou o estudo do novo aeroporto apresentado pela CIP. Os bons negócios, como é sabido, preparam-se com antecedência.

A resolução desta questão complica-se, ainda mais, na medida em que a introdução do modo rodoviário na Ponte Chelas-Barreiro obrigará o Estado a "oferecer-lhe" uma nova concessão – dado o célebre contrato de exclusividade que se mantém – o que irá dificultar muito o lançamento de um concurso público para a construção desta nova travessia que também envolve, mais especialmente, o modo ferroviário: a AV e as linhas convencionais.

Serão de prever discussões muito difíceis entre o Governo e a Lusoponte no caso de se pretender lançar um concurso internacional (o que é incontornável) para o financiamento, construção e exploração desta Ponte; isto é, um PPP conforme parece ser o desejo do actual Governo.

Mas, afinal, quem é esta Lusoponte que tantas dores de cabeça têm dado e promete continuar a dar? Eis a sua composição: Vinci (França, actual nº 1 mundial, 30,85%); Macquarie Infrastructures, Canada, 30,61%); Somague Itenere (17,21%); Mota-Engil (13,83%) e Teixeira Duarte (7,5%).

Convenhamos que, a nível nacional ou mesmo internacional, são uns colaboradores de peso (ou uns adversários), conforme a perspectiva.

A título meramente informativo, recordo:

J. Ferreira do Amaral é, presentemente, o CEO da Lusoponte e, deste modo, compete-lhe debater com o Estado a exclusividade da travessia rodoviária do viaduto Chelas-Barreiro, caso esta se venha a concretizar. Pois é. Há cláusulas muito incómodas, para uns, e muito saborosas para outros.

Valente de Oliveira, outro ex-ministro de Cavaco Silva e elemento destacado do PSD também é colaborador, há muito, da Mota-Engil.

Jorge Coelho, ex-dirigente do PS e ex-ministro das O.P. já era consultor da Mota-Engil (através da sua Congetmark), fazendo parte da sua carteira de clientes, além desta empresa, a Novabase, Visabeira, Martifer, Jerónimo Martins e, ainda, a Roland Berger, entre outras.

Foi ele que atribuiu à Mota-Engil a concessão das duas principais SCUT; recentemente nomeado Presidente desta empresa, o seu Secretário de Estado Luís Parreirão é, aí, elemento destacado há alguns anos, o que lhe tem permitido fazer valer a sua experiência na matéria.

Lembram-se? Na sequência da queda da Ponte de Entre-os-Rios, Jorge Coelho demitiu-se logo de Ministro declarando alto e bom som: “comigo a culpa não morrerá solteira”. Como todos sabem, a profecia não se cumpriu para grande desgosto dos familiares das muitas dezenas de vítimas mortais.

E o Sr. Ministro, sem qualquer problema de consciência, lavou as mãos e pediu a demissão para não ter de lidar com um dossier escaldante (fácil de prever, face aos inquéritos já efectuados) que, admitia-se na altura, poderia chamuscar muito boa gente.

7 - **Será inevitável, a médio prazo, a IV Travessia do Tejo?** Caso afirmativo, porque não se fala nesta obra, incontornável no que se refere ao modo rodoviário, e que também irá cair, inevitavelmente, sob a alçada do “contrato de exclusividade” atrás citadas?

Com efeito, muitos técnicos afirmam que a Ponte 25 de Abril – dentro de um prazo de 10-12 anos, 15 no máximo – **terá de sofrer uma grande operação de manutenção**. E,

sendo assim, ela irá afectar profundamente (até que ponto?) o seu uso pelos comboios e pelo tráfego rodoviário. Admite-se, mesmo, que esse trânsito poderá ser interrompido.

Resta saber, na altura, quais serão as alternativas possíveis de acesso a Lisboa, dado o número muito elevado de pessoas que o solicitam. Não serão, certamente, os transportes fluviais apesar do seu desempenho meritório, mas limitado. Resta-nos a Ponte Vasco da Gama ou, então, a componente rodoviária da Chelas-Barreiro, se ela existir.

Convém saber que, em termos de percurso alternativo à Ponte 25 de Abril, essa hipótese iria obrigar os automobilistas provenientes das zonas de Almada / Amora ou Seixal a percorrerem mais umas boas dezenas de km, a mais, por trajecto:

- **pela Ponte Vasco da Gama** – mais uns 50 km a efectuar pela A2, IC21, IC13, Ponte; ou seja uns 100 km a mais, ida e volta.

- **pela Ponte Chelas-Barreiro** – mais uns 35 km a efectuar (70 km, ida e volta) pela A2 e Ponte; a não ser que se construa uma outra, mais pequena (com um tramo levadiço para não inviabilizar a navegação) entre Paio Pires e a EM 10-3, e que permitiria reduzir um pouco esta distância. Ainda em alternativa, uma outra, mais a Norte, ligando a zona do Seixal com o Barreiro e aproveitando, eventualmente, a ligação prevista no traçado do Metro Sul.

Uma e outra são soluções inadmissíveis do ponto de vista económico e social, dado o aumento dos gastos e o desgaste físico e psíquico resultantes de uma condução muito difícil em zona urbana e, também, devido aos estrangulamentos previsíveis nos acessos a essas pequenas pontes.

Por outro lado, no dizer de um investigador que participou no Relatório do LNEC (que serviu de base para a aprovação da localização do NAL) e assinou a análise económico-financeira, “O acesso ao aeroporto de Alcochete pode perfeitamente ser feito pela Ponte Vasco da Gama, sem nenhum drama”; dado que, de acordo com o grupo de estudos das suas acessibilidades, “com a malha que temos, estamos garantidos para servir o aeroporto”. Opinião esta, aliás, idêntica à sustentada pela Associação Comercial do Porto, baseada nos estudos elaborados pela Universidade Católica.

Julgo poder concluir com base naquilo que se escreveu:

- a Ponte Vasco da Gama está ainda muito longe de se encontrar esgotada (actualmente com um tráfego de cerca de 65.000 carros por dia e a RAVE prevê 91.500 em 2017, na abertura da NAL); e, se considerarmos as estradas existentes a completar com uma ou outra pequena ligação), o trânsito gerado pelo novo aeroporto está perfeitamente assegurado até 2030, data em que expira o “contrato de exclusividade”;

– o fecho da malha urbana da AML, a montante, mediante a Ponte Chelas-Barreiro, não se parece que resolva este problema, dado encontrar-se demasiado inserido na malha urbana de Lisboa; a sua componente rodoviária é, pois, desnecessária durante muito mais tempo e, de qualquer modo, não seria uma alternativa no caso do fecho da Ponte 25 de Abril, conforme já vimos;

– esta última Ponte, segundo o parecer de vários técnicos, terá de encontrar um substituto num prazo que não exceda os 15 anos;

– antes disso, quanto mais não seja para garantir essa alternativa, parece-nos inevitável implementar a IV Travessia do Tejo que julgo poderá ser entre a Cruz Quebrada e a Trafaria e não entre Algés e a Trafaria, muito embora aquela seja mais extensa; isto para que este acesso não entronque na CRIL, demasiado inscrita no tráfego urbano de Lisboa, mas sim na CREL, permitindo uma melhor distribuição do tráfego sem penetrar no perímetro urbano.

Em resumo: a Lusoponte tem dois meganegócios em perspectiva (a III e a IV Travessias do Tejo) e, naturalmente, não lhe convém falar do seu grau de prioridades porque, conforme vimos, a IV Travessia parece-nos inevitável dentro do prazo de validade do “contrato de exclusividade”, ao passo que a III Travessia, agora tão badalada, não se justifica segundo pudemos concluir.

Ainda sobre este assunto, lembro que o modo ferroviário na Ponte Chelas-Barreiro pode ser substancialmente reforçado nas horas de ponta, desde que se ponham os comboios a circular no mesmo sentido, nas duas vias, durante o período pretendido. É uma solução corrente noutros países, mas que os nossos especialistas parecem ignorar.

Julgo que é tempo do MOPTC desmistificar uma forte pretensão que aponta no sentido de se encarar o modo rodoviário na Ponte Chelas-Barreiro e explicar, com toda a clareza se se justifica, ou não - como eu penso - essa opção.

H. Oliveira Sá, 9 de Junho de 2008

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

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