

OS PROGRAMAS DOS PARTIDOS POLÍTICOS E O CAMINHO-DE-FERRO

Alguns Comentários

Em 3 de corrente, “Transportes em Revista” organizou um debate com o objectivo de se conhecerem as propostas dos principais partidos políticos para o sector dos transportes. Deste modo – o PSD, o PS, o PCP, o PP e o BE – apresentaram os respectivos programas escritos que agora irei comentar muito resumidamente, limitando-me a analisar os tópicos de maior interesse e evitando citar a “paternidade”. Os leitores julgarão.

1. Um dos Partidos acima referidos, ao abordar o tema das novas travessias do rio Tejo, preconiza lançar a vertente ferroviária de AV entre Chelas e o Barreiro; admito que assim seja, contudo, surge de imediato uma dúvida; se assim é, será que já foi ouvida a Comissão expressamente nomeada pelo actual Governo para este efeito, tanto mais que ainda não vimos publicadas as suas conclusões? E o que tencionam fazer com os comboios de bitola ibérica, sabendo-se que não é possível contar com a ponte 25 de Abril, a não ser em casos esporádicos, compreendendo um ou dois comboios diários de passageiros para Badajoz ou para o Algarve?

– Quando se pretende assegurar a conclusão das ligações ferroviárias de AV entre Lisboa/Porto, Porto/Vigo e Lisboa/Madrid e lançar os estudos para as restantes ligações da rede direi que, felizmente, nada há para concluir dado que, das duas uma: ou não sabem o que é a AV (velocidades máximas superiores a 250 km/h) ou, então, incluem erradamente a VE (velocidades máximas entre os 220/250 km/h) na designação anterior.

Lembra-se, contudo, que as características técnicas dos traçados são diferentes e, particularmente em Espanha, as redes de AV são destinadas exclusivamente ao transporte de passageiros, ao passo que as de VE – e só elas – asseguram o transporte misto, de passageiros e mercadorias. Ora, como é sabido, a interoperabilidade das redes obriga a um acordo prévio, pelo menos no que respeita às linhas transfronteiriças; até porque daí resulta, ou não, a possibilidade de obtenção dos fundos comunitários, imprescindíveis.

Sucedo, também, que a equipa espanhola do ministério do Fomento admite que todas as ligações com Portugal irão ser em VE; a este respeito recomenda-se ler com atenção o

PEIT (Plano Estratégico de Infra-estruturas de Transporte – www.mfom.es), ao qual faço referência nos meus trabalhos de 14 de Janeiro e 1 de Fevereiro p.p.

Será que as Autoridades portuguesas tencionam ignorar as propostas incluídas no PEIT, sem discussão, e aceitam, rejeitam, ou continuam a defender a política do “orgulhosamente sós” que tão maus resultados deu?

2. Outros há que defendem a diminuição progressiva dos tempos de deslocação entre cidades de primeiro nível, tendo em vista alcançar tempos máximos de uma hora e meia entre Lisboa e Porto e de duas horas entre Lisboa e as capitais de distrito a Sul do Rio Douro, e entre o Porto e as capitais de distrito a Norte do Rio Tejo.

E desde logo se refere que as deslocações de passageiros internacionais e no eixo Lisboa-Porto requerem soluções específicas de alta velocidade.

Mais adiante, preconiza-se a definição final do traçado bem como do calendário da futura rede ferroviária de alta velocidade (TGV, sic); o início da construção do troço Lisboa-Porto em alta velocidade e a promoção das ligações transfronteiriças e da interoperabilidade de acordo com as normas europeias, assegurando a articulação das redes ibéricas e o cumprimento dos compromissos internacionais.

– Direi que não é difícil, tecnicamente, alcançar o propósito de uma hora e meia para o trajecto entre Lisboa e Porto, o que significa uma velocidade comercial de 205 km/h, sem qualquer paragem intermédia, numa distância de 307 km previstos (actualmente essa distância é de 337 km); contudo, a relativa pouca importância dos dois pólos urbanos a ligar não o justifica e obrigará, certamente, a paragens intermédias. Pessoalmente, defendo que é mais interessante baixar o número de km a percorrer mediante a introdução de variantes ao traçado (obsoleto) do que apostar na AV a todo o custo.

O problema mais grave, e que não pode ser ignorado consiste em que a nova linha de AV terá características que não se coadunam com outro tipo de tráfego (mercadorias, suburbanos, regionais, etc.). Por outro lado, a linha Norte/Sul é a espinha dorsal de todo o sistema ferroviário português, e na qual “desaguam” todas as outras transversais; além do que, segundo me parece, **basta poder baixar-se até às duas horas para que o tráfego seja concorrencial com os outros meios de transporte**. O que está perfeitamente ao alcance da VE, esta adaptando-se sem dificuldade a qualquer tipo de comboio.

De qualquer modo, nas condições actuais as ligações ferroviárias não irão ter melhoras sensíveis enquanto não for possível separar os comboios de longo curso daqueles que fazem o tráfego suburbano.

Faço votos para que a solução encontrada nada tenha a ver com a actual proposta do Ministro A. Mexia – coordenador do programa de um dos Partidos – proposta esta, absolutamente delirante e que eu procurei “desfazer” no meu último trabalho publicado neste sítio.

– os tempos que se pretendem para a ligações de Porto e Lisboa com as capitais de distrito fazem-me lembrar – desculpem a associação de ideias – o propósito do Governo de Aznar, relativamente ao centralismo que se pretendia e defendia para Madrid. Sem ofensa.

E se este propósito é relativamente fácil para cidades como Viana, Aveiro, Coimbra, Leiria, Viseu, o mesmo já não se poderá dizer no que se refere às ligações com Castelo Branco (229 km), ou Guarda (347 km). E, muito menos, com Bragança onde o caminho-de-ferro ainda não chegou.

Atrevo-me a dizer que **há pequenos troços de linhas que poderiam ser decisivos, numa perspectiva de rede**, para o desenvolvimento de regiões até hoje bastante esquecidas: a) **linha Régua/Viseu**, por Lamego e Castro Daire, ligando a linha do Douro com o da Beira Alta; b) **Pombal/Leiria**, ligando a linha Porto/Lisboa com a linha do Oeste; c) **ligação Bombarral/Ota/V. N. Rainha**, potenciando uma zona turística bem conhecida; d) **ligação V. N. Rainha/Poçoirão/Alcácer**, prosseguindo caminho para o Algarve, sem que muitos comboio precisassem de percorrer mais umas dezenas de km para chegar a Lisboa e aliviando o troço V. Franca/Lisboa, quase sempre muito sobrecarregado. O porto de Sines ficaria altamente beneficiado visto ficar ligado, mais directamente, aos outros portos do Cento e Norte do país; e) **ligação Sines/Évora/Badajoz** já prevista numa adenda do contrato assinado entre o governo português e a PSA de Singapura; f) **ligação Beja/Serpa/Moura**, com um novo traçado numa perspectiva de desenvolvimento da indústria agro-pecuária, justificada pelo empreendimento do Alqueva (adormecido), assim como pelo turismo da Região que, naturalmente, sairá fortalecido.

Se pensarmos que Portugal, segundo o Eurostat 2003, apresenta-se com 30,6 km de linhas de caminhos-de-ferro por 1.000 km² em posição inferior à da Bélgica (113,8), Alemanha (102,7), ou a Áustria (74,9), constata-se que ainda temos um longo caminho a percorrer.

– Este programa demonstra que este Partido, aliás como quase todos os outros, está obcecado com a AV; mais uma vez pretendo esclarecer que o TGV de que falam é uma marca registada pela SNCF e, por isso, não pode nem deve ser usada indiscriminadamente, mormente pelos responsáveis, como sinónimo de AV; é pelo menos uma falta de precisão de linguagem, inadmissível na boca dos chamados especialistas.

Avançar, desde já, com a construção do troço Lisboa-Porto em AV irá tornar inviável o uso desta linha pelo tráfego principal que a solicita e lançar uma tremenda confusão conforme procurei demonstrar no texto apresentado em 1 do corrente mês.

3. Outra proposta baseia-se na criação de uma linha ferroviária de Velocidade Alta (Lisboa/Porto e Lisboa/Faro) e, também, na criação de uma linha ferroviária de Alta Velocidade (Porto/Vigo e Porto/Lisboa/Faro). Confesso que fiquei baralhado. Velocidade Alta será igual a Alta Velocidade, conforme o sentido da marcha? Em que ficamos? Em qualquer dos casos, as críticas já foram feitas.

4. Põe-se ênfase na modernização da CP e afirma-se que o TGV (sic) não é uma prioridade e deve ser reduzido à ligação internacional com a rede europeia. Concordo com a primeira parte relativa à CP mas lembro que hoje, todas ou quase todas as ligações internacionais na Europa são em VE, conforme tenho vindo a divulgar.

Concordo, também, com a melhoria significativa dos comboios suburbanos, regionais e inter-regionais; e, mais ainda, com a introdução do tram-train fazendo a ligação de algumas linhas urbanas com as suburbanas.

5. A elaboração de um Plano Nacional de Transportes, pedido por um dos Partidos, é algo muito urgente e, suponho, estaremos todos de acordo em considerar o caminho-de-ferro como um sector estratégico para Portugal.

Considero prematura e distorcida das realidades a afirmação que aponta, de modo decidido, para a AV ferroviária; mais um...

6. Em trabalhos anteriores procurei mostrar o absurdo que resulta de se pretender efectuar todas as principais ligações em AV, por razões várias que têm a ver com as distâncias a considerar, a orografia do terreno, a dimensão das concentrações urbanas existentes, a densidade das populações e o seu nível de vida, a existência em muitos casos de alternativas rodoviárias (para pequenos trajectos), os ganhos despidiendos nos tempos de viagem relativamente à VE e a ligeireza dos argumentos falaciosos avançados no que respeita à nossa ligação com toda a Europa.

Quando, na realidade, a AV só se justificaria – em termos de distância a percorrer – para trajectos que pouco iriam ultrapassar a Região de Madrid e unicamente no que se refere aos

passageiros; sendo que os restantes, continuarão – certamente – a utilizar o avião como meio de transporte.

Já para não falar nos custos muito elevados para a sua implementação e, de seguida, para a exploração dessas linhas. Infelizmente, parece ser esse o propósito da maioria dos Partidos, com prioridade para a linha Norte/Sul, e sem que se acautele devidamente a sua articulação com as restantes linhas (assunto esse tabu, segundo parece).

Em Portugal a AV, penso eu, pelos meios financeiros que irá absorver vai acentuar ainda mais as características de **um país ferroviário a duas velocidades e esmagar, implacavelmente, as linhas clássicas**, pondo em destaque e dando maior relevo ao desequilíbrio económico-social já existente entre as várias regiões. As somas importantíssimas absorvidas poderiam ter uma melhor aplicação no **desenvolvimento de todo o** transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros, para travar a explosão de tráfego dos camiões e autocarros que tanto custam e penalizam o país.

Ao optar-se por uma linha de AV ou de VE **isso significa, desde logo, criar fortes condicionantes nas características dos traçados**: comprimento das rampas e sua inclinação, distâncias entre os eixos das duas vias, raios mínimos das curvas (nos planos horizontal e vertical), definição das sobrelevações dos carris nas curvas para se evitar o desgaste anormal dos mesmos ou, mesmo, comprometer a estabilidade da via e do material circulante, pelo seu excesso ou insuficiência; fixar as diferentes condições de alimentação de energia, assim como a indispensável afinação das catenárias para determinadas velocidades; escolha do balastro e sua espessura sob as travessas e, também, características dos carris; garantia de uma duração apreciável da qualidade da geometria da via, indispensável à prática de AV, o que requer uma topografia de alta precisão; necessidade de se definirem gabaritos para as obras de arte e as suas condições de cálculo (na AV as solicitações dinâmicas são mais importantes), etc., etc.

Este breve enunciado, certamente fastidioso para o comum dos mortais, parece-nos contudo necessário e indispensável para se alertar os decisores, a alto nível, dado que estes a maior parte das vezes nem se apercebem das consequências da sua ignorância e dos prejuízos tremendos que daí possam resultar. Vejamos um pequeno exemplo, esclarecedor, penso eu:

Os responsáveis da RAVE, e não só, confundem nas suas declarações vindas a público, muitas vezes, os comboios de alta velocidade com o TGV (Train à Grande Vitesse), em exclusivo. Na verdade, os TGV foram os pioneiros na rede de alta velocidade, em França; funcionam segundo o princípio da composição-bloco. Cada uma delas comporta **sempre** o mesmo número de carruagens, ligadas **sempre** na mesma ordem, com uma motriz em cada uma das extremidades, o que lhe permite circular nos dois sentidos sem perdas de tempo em manobras para a constituição do comboio ou na inversão da marcha.

Todas as carruagens são solidárias e **não se inclinam mais de um grau**, umas em relação às outras. Esta limitação ajuda a compreender a dificuldade, ou mesmo a **impossibilidade destas composições rolarem numa via clássica**, especialmente se provida de curvas e contracurvas de pequeno raio.

7. Ao insistir no esclarecimento – enquanto é tempo – das características dos novos traçados de caminhos-de-ferro e, de igual modo, quanto ao tráfego que os solicitará, não faço mais do que procurar encontrar as soluções mais adequadas para o futuro. **Até por razões só aparentemente inócuas**. Senão vejamos:

O perfil longitudinal das linhas corresponde a uma sucessão de traneis com inclinação constante (rasante), ligados entre si por curvas circulares ou parabólicas. Os parâmetros que forem fixados irão condicionar, futuramente e de modo inequívoco, a circulação do material rolante e irão permitir ou não, em boas condições, a circulação do material tipo AVE, Alstrom, Bombardier, Siemens, Talgo, etc.

Daí o interesse dos grandes construtores de material ferroviário em cooperarem estreitamente, ab initio, na escolha do traçado. Procurando influir o mais possível nas soluções a adoptar, mediante a colaboração do maior número possível de assessores, consultores, escribas mais ou menos especializados, e não só. Até porque a dimensão do negócio o justifica.

Como breve parêntesis, gostaria de saber quais os montantes de todos os contratos que foram assinados pela CP/RAVE/REFER, nos últimos 15 anos, no que se refere a estudos de traçados; já desisti dessa averiguação dada a impossibilidade dessa pesquisa na Internet. Porém, ainda mais interessante seria o conhecimento das condições específicas que foram exigidas nesses pedidos de estudos e conclusões (mesmo resumidas) a que se chegou. Daria, sem dúvida alguma, um magnífico Livro Branco dos transportes ferroviários.

E quando constato a leviandade com que os principais responsáveis mudam de opinião relativamente às soluções encontradas, melhor dizendo, escolhidas ou improvisadas, penso que valerá a pena perder (?) algum tempo com a tentativa de avançar com alguns argumentos que ajudem a compreender o que está em jogo. É a altura de dizer: basta de brincar aos comboios.

Como é sabido, a lei do mercado leva sempre a melhor. Transportes mais baratos atraem mais produtos e estes, naturalmente, escolhem as soluções que lhes são mais favoráveis; deste modo, o mercado alarga-se com o abaixamento dos preços.

Porém, como tem vindo a suceder no nosso país, ao longo dos anos, é uma situação de abandono do caminho-de-ferro ou a sua existência mal tolerada o que leva a que este, nestas circunstâncias – é evidente – não seja ou possa vir a ser concorrencial, na maioria dos casos.

As leis do mercado encontram-se, assim, distorcidas e o jogo (desculpem a expressão) viciado. Há que dar **também** a palavra aos técnicos, isto é, aos ferroviários.

H. Oliveira Sá, 15 de Fevereiro de 2005

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

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