

O FUTURO DA REDE CONVENCIONAL E A AV



Durante o consulado de Oliveira Martins, enquanto Ministro dos Transportes, foram publicados três Diplomas fundamentais:

- A Lei de Bases dos Transportes Terrestres;
- O Plano de Modernização e Reversão dos Caminhos de Ferro (PMF);
- A RCM 52/88 que determina que as novas linhas de AV sejam em bitola europeia e que manda a CP estudar a migração para bitola europeia das velhas linhas ferroviárias.

2

ESTUDOS DA ALTA VELOCIDADE

R.C.M. nº 52/88, de 15 de Dezembro

- **Deliberou que as novas linhas ferroviárias que venham a ser construídas em Portugal... deverão ser de bitola normal europeia;**
- **Determina que a CP estude a migração para bitola europeia da rede actual.**

Duas décadas depois muito continua por concretizar:

- A integração e a coordenação efectiva dos sistemas metropolitanos de transportes não estão concretizadas apesar da efémera existência das Autoridades Metropolitanas de Transportes;

- O PMF corresponde a quase tudo o que foi feito na rede convencional durante todos estes anos, mas a modernização da Linha do Norte foi adulterada e as novas linhas Sines – Poçeirão e Évora – Elvas ainda estão por concretizar;



- A rede de AV e BE, embora se tenham efectuado os estudos dos principais corredores nos anos seguintes, apenas foi consagrada, quinze anos depois, na Cimeira de 2003;





- Quanto à migração da bitola da rede actual praticamente nada foi feito.

Enquanto Administrador da CP nos anos 80, enquanto Administrador da RAVE no primeiro ano da sua existência e na qualidade de Fundador e Líder da ADFER empenhei-me profundamente na defesa de uma nova rede de BE e AV que acabaria por ser aprovada na Cimeira Ibérica. Em iniciativas da ADFER ou em colaboração com outras Entidades, fiz a pedagogia e a defesa desse projecto, de Braga a Faro, da Guarda a Aveiro, de Évora a Sines.

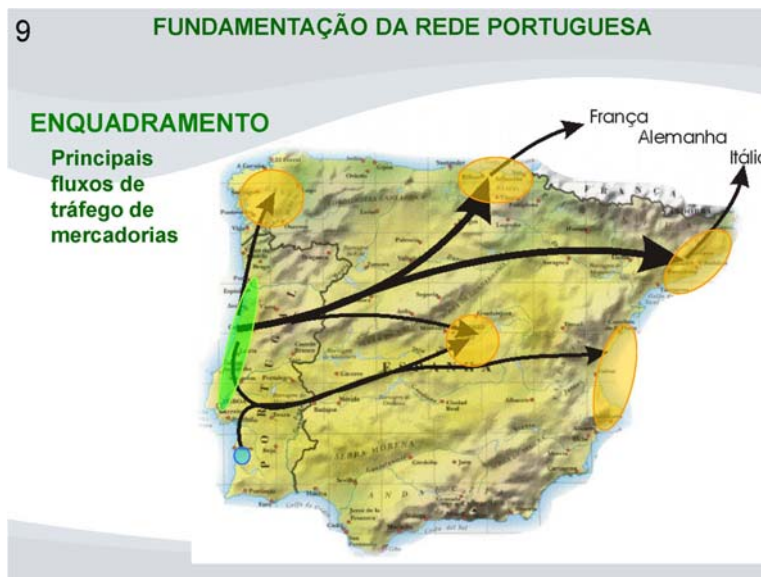
Há quase duas décadas que defendemos a aplicação sistemática de travessas polivalentes em todas as principais linhas objecto de modernização.



Logo em Outubro de 1990 tive o ensejo de apresentar no Porto o projecto de BE e AV que em 2003 seria consagrado e de defender a aplicação das travessas polivalentes. No site da ADFER e em livro do Forum Portucalense isso pode ser confirmado.

A REDE DE BITOLA EUROPEIA E DE ALTA VELOCIDADE

A fundamentação da Rede de BE e AV é a seguinte:



- Servir as AM de Lisboa e do Porto e o Algarve;
- Integrar-se com os Aeroportos de Lisboa, do Porto e de Faro;
- Integrar-se com os portos do Norte (Leixões e Aveiro) e do Sul (Lisboa, Setúbal e Sines);
- Servir os nossos principais corredores, interno (Braga – Setúbal) e externo (Norte e Centro – Valladolid);
- Articular-se harmoniosamente com a rede espanhola e com as Regiões vizinhas (Galiza, Castela/León, Estremadura e Andaluzia);
- Existir aptidão, da generalidade da Rede, para tráfego misto.

Para Portugal a existência de Linhas duplas electrificadas de bitola europeia é mais relevante do que os padrões de velocidade. Por isso preferimos chamar a nova Rede de BE e AV e não só de AV. Aliás, em nenhum dos corredores previstos a procura de transporte de passageiros

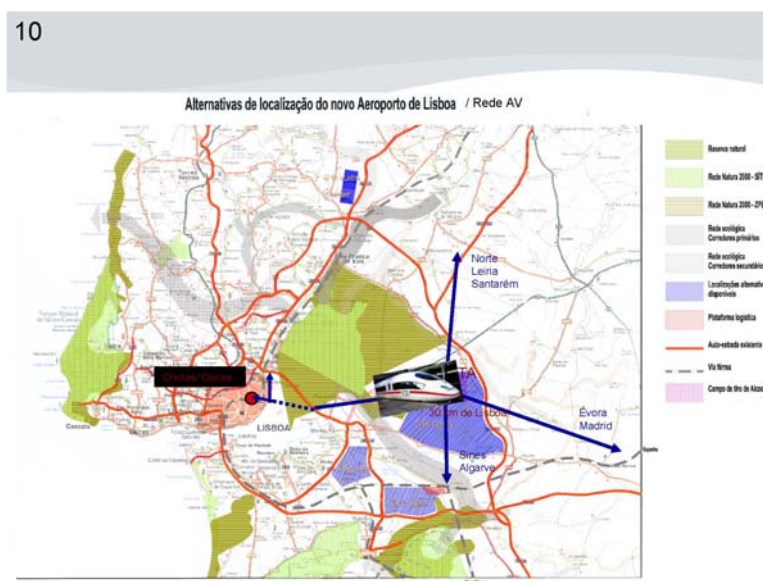
esgotará a sua capacidade. Só Linhas com padrões standards serão capazes de competir com a rodovia, ou mesmo com o transporte marítimo nalgumas relações. Existe hoje miopia ou facciosismo nos nossos políticos, ao contrário do que sucedeu no Século XIX, quando se não confere prioridade ao eixo fundamental das nossas relações externas. Coerentemente a nova variante Gaia – Aveiro, que a RAVE vem estudando, tem que ser para tráfego misto e nunca exclusiva de passageiros.

A INTEGRAÇÃO DA REDE DE BE E AV COM O SISTEMA AEROPORTUÁRIO

Foi com base neste conceito que a ADFER fundamentou, não só a rede de BE e AV, mas também a realocação do NAL no CTA (Campo de Tiro de Alcochete). Durante uma década empenhámo-nos e demos uma contribuição relevante para que fosse tomada uma boa decisão sobre o NAL.

Assistimos hoje estupefactos à atitude do Governo que prossegue cegamente com o projecto da AV como se o NAL continuasse na OTA!

A nova Rede tem que integrar-se perfeitamente, e portanto passar prioritariamente, pelos Aeroportos Sá Carneiro, NAL e de Faro.



Consequentemente o novo eixo Lisboa – Porto tem que desenvolver-se pela margem esquerda do Tejo, passando pelo NAL rumo às regiões de Santarém e de Leiria. E o novo eixo Porto – Galiza tem que passar prioritariamente pelo Aeroporto Sá Carneiro.

11

Futuro Eixo Lisboa-Porto



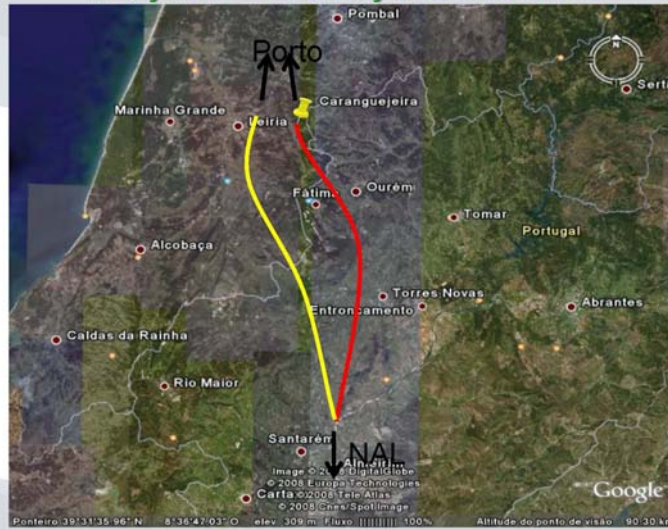
12

Acesso da Galiza, do Norte e do Centro ao NAL



13

Estação de Leiria/Traçados Alternativos



REDE DE BE E AV E REDE CONVENCIONAL

Como é natural a função da rede convencional no futuro depende da forma como for concretizada a rede de BE e AV e das opções de traçado e de exploração desta. No actual projecto do Governo há inúmeros outros erros e omissões.

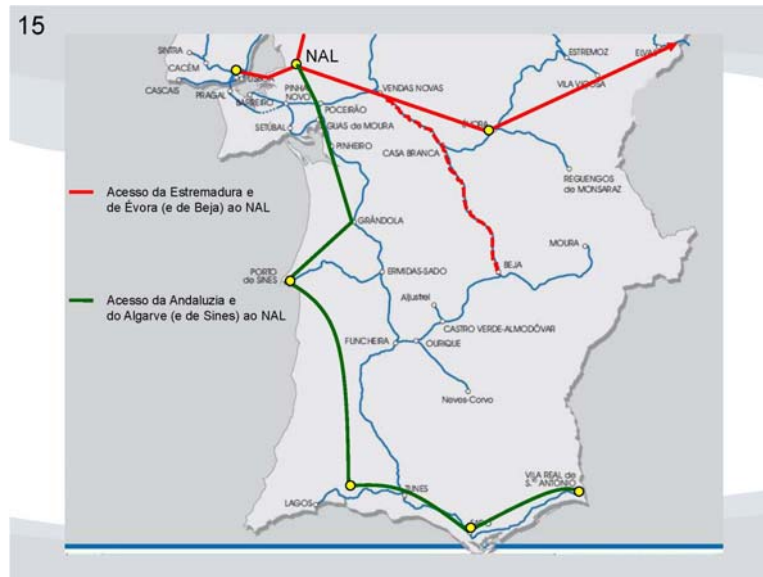
A utilização da Ponte São João, pela nova Rede, dotada para o efeito de via algaliada, exige a supressão de 4 comboios/hora das actuais circulações e sucessivas outras supressões à medida que for crescendo a procura da nova rede. É uma opção cara que apenas adia a solução definitiva pois o que será normal é esperar o incremento do tráfego suburbano. Uma nova travessia do Douro é necessária e inadiável.

A Linha do Norte, objecto do adulterado projecto de modernização, apenas está próxima da saturação nas horas de ponta nas zonas suburbanas, tendo capacidade disponível na maioria do seu percurso.

O recente processo de decisão sobre a TTT foi tendencioso e manipulado, desprovido do rigor exigível a uma decisão de tão elevado custo e tão vasto alcance. Em particular no que respeita aos transportes e ao ordenamento do território o estudo de fundamentação não se me afigura credível.

A urgência e a oportunidade da TTT têm a ver com o acesso ferroviário ao NAL e com o acesso, em BE e AV, a Madrid (e ao Porto) e não com o suburbano do Barreiro. E foram os 2 ou 3 minutos desse suburbano, poupados pela travessia pelo Barreiro, que determinaram a decisão. Que prolonga em 12 km a ligação de Lisboa ao NAL e em 6 km a ligação a Madrid!





As Entidades oficiais mentem quando dizem que a opção da ligação ao Norte pela Margem esquerda do Tejo já foi estudada e abandonada. O que realmente foi analisado foi um itinerário Lisboa – Barreiro – OTA – Oeste – Leiria, completamente absurdo.

O PAÍS VISTO DO TERREIRO DO PAÇO

Portugal tem uma boa história no domínio das obras públicas. Pelo contrário o País não tem uma cultura de transportes. A visão napoleónica a partir do Terreiro do Paço dos transportes é nociva ao País. Não se cria uma verdadeira resposta às necessidades de mobilidade das diferentes regiões e do próprio País. Por outro lado a visão global e integrada não inspira a administração pública central que normalmente concebe soluções caras e más.

Há 5 décadas o Metropolitano de Lisboa arrancava de costas voltadas para o comboio tradicional. Gastaram-se, entretanto, rios de dinheiro para remendar o erro.

Os únicos projectos que obedeceram, de raiz, a essa visão integrada, o metro do Porto e o metro do Sul do Tejo, foram iniciativas do Poder Local impostas ao Poder Central.

A solução contemplada no conhecido estudo da CIP, globalmente coincidente com as teses da ADFER, é também uma solução integrada, que representa, no meu entendimento, a melhor opção para o País.

O CORREDOR NORTE - SUL E AS PRIORIDADES

O eixo atlântico Norte – Sul é, sem dúvida, o mais importante corredor de tráfego. O grande esforço financeiro exigido aos contribuintes para o adulterado projecto de modernização da Linha do Norte condiciona-nos, porém, na estratégia a seguir.

A construção faseada desse eixo é do mais elementar bom senso.

Numa primeira fase a futura relação Lisboa – Porto deverá ser assegurada por duas variantes à actual Linha do Norte, construídas com travessa polivalente e bitola ibérica, aptas para tráfego misto, uma entre Gaia e Aveiro (ou quando muito Coimbra) e outra entre a Linha do Norte, um

pouco a Norte de Santarém, e Lisboa, via NAL, continuando a utilizar-se no restante percurso a linha do Norte.



Essas variantes projectadas para alta velocidade (350 km/h) teriam timings de concretização compatíveis com os projectos adjacentes (variante do Norte com a ligação à Galiza; variante do Sul com o NAL). O Comboio Pendular asseguraria uma relação directa Lisboa – Porto em cerca de 2 horas.

Na ligação à Galiza deveria começar-se por modernizar a Linha do Minho a Norte de Nine, com travessas polivalentes e bitola ibérica, bem como pela construção prioritária da linha Porto – região de Braga, via aeroporto Sá Carneiro.

Sabendo-se que o NAL ficará, em qualquer cenário, ligado ao Poçoirão, o Pendular passaria a poder ligar o Porto ao Algarve em cerca de 4 horas e Vigo a Lisboa em pouco mais de 4 horas e 30.

A mudança da Bitola deveria ocorrer de Norte para Sul em conjugação com idêntica Operação na Galiza, cujo corredor atlântico está a ser modernizado nas condições aqui preconizadas para o percurso nacional.

E de Leste para Oeste na ligação de Madrid com Lisboa.



O recurso a comboios aptos para circular nas duas bitolas, com utilização de intercambiadores, vai ser uma opção inevitável durante todo o processo de construção da nova Rede e da migração da actual para bitola europeia.





O novíssimo comboio da CAF/Alstom apto para 300 km/h nas novas linhas e com maior velocidade na passagem dos intercambiadores representa um progresso significativo.

O troço Tunes – Lagos deveria ser modernizado e os intercidades para o Algarve deveriam seguir quer para o Sotavento, quer para o Barlavento, como aconselha a realidade do mercado.

O SERVIÇO ÀS REGIÕES

O Minho, o Douro Interior, as Beiras, o Alentejo e o Algarve têm que ter serviços ferroviários de primeira qualidade determinados sobretudo pelas necessidade dessas regiões se ligarem com os respectivos principais centros de atractividade (Lisboa, Porto ou Coimbra). Foi esse o princípio que me norteou quando, há 20 anos, criei o serviço intercidades. Porém, pelo menos nalguns casos, outras lógicas, entretanto, se sobrepuseram. O IC da Beira Alta servia as principais estações da região e apenas tinha duas estações no exterior, uma comercial em Coimbra B e outra técnica na Pampilhosa, injustificável, esta, depois da electrificação da Linha da Beira Alta. O percurso Guarda – Lisboa era feito em pouco mais de 4 horas. Depois da modernização das Linhas do Norte e da Beira Alta, o actual IC, a que eu chamo recoveiro, ainda demora um pouco mais de 4 horas e tem quase 10 paragens na Linha do Norte. Nenhum concorrente rodoviário seria capaz de fazer oferta ferroviária mais conveniente!

Quem está nas suas regiões tem que se impor aos ditames de Lisboa!

OS SERVIÇOS METROPOLITANOS E REGIONAIS

O esforço de maior integração dos sistemas de transportes nas áreas metropolitanas tem que ser aprofundado.

O próprio modelo das concessões à iniciativa privada deve ser enquadrado por essa visão. Concessionar por isso em conjunto cada eixo ferroviário suburbano ou regional, as carreiras rodoviárias afluentes e as interfaces potencia uma boa oferta dos Operadores.

Novas opções mais versáteis ou mais baratas, como os tram-train ou os modernos trolley bus têm que ser levadas a sério.

O trolley bus constitui um meio ecológico, porque alimentado por catenária, muito mais barato que o metro ligeiro (com cerca de 1/5 do custo), por não exigir uma infra-estrutura ferroviária, e oferece idênticos padrões de qualidade de serviço. Nalguns percursos das nossas principais cidades e nos percursos de maior procura das cidades de média dimensão este é seguramente o modo de transporte mais apropriado.

O tram-train é certamente o modo mais apropriado para servir regiões que possuem infra-estruturas ferroviárias com potencialidades de procura significativa e com vantagem em ser acessíveis aos cascos urbanos das cidades. A linha do Oeste, a Sul das Caldas, ou a linha do Sotavento algarvio, são dois casos que justificam esta opção.

As Empresas Públicas e os Órgãos da Administração Central do sector têm que usar rigor, equidade e transparência na reconversão e na modernização dos serviços regionais.

Não é admissível que o Algarve continue a ser localmente servido por uma linha obsoleta e por material circulante de refugo, sem climatização nem as mínimas comodidades. Numa região de tanta importância económica, cuja qualidade da mobilidade ferroviária potenciaria o próprio turismo, esta lamentável degradação não pode continuar.

É preciso haver ética nas relações entre a Administração Central (com as Empresas públicas) e as regiões. A supressão do serviço nas linhas de reduzido tráfego foi precedida de protocolos a prometer a construção de alternativas rodoviárias e foi acompanhada da criação de serviços rodoviários de substituição. O património foi oferecido às respectivas Autarquias que, na altura, o não puderam aceitar para não aparecerem publicamente comprometidas com a impopular supressão ferroviária. O que sucedeu a seguir é inaceitável: As variantes rodoviárias foram adiadas; os serviços rodoviários alternativos, pouco tempo decorrido, suprimidos; o património, de início deixado ao abandono, vendido (ou cuja venda foi tentada).

Portugal precisa de ter uma política de transportes ditada por superiores interesses nacionais em vez de políticas casuísticas e erráticas que servem mesquinhos interesses e esbanjam recursos públicos.

Ponhamos os olhos na Espanha, cujos governantes têm uma ideia do seu País, possuem uma estratégia para os transportes que prosseguem e aprofundam, qualquer que seja o Partido do Governo. Uma Administração Central, competente, qualificada, estável e isenta, como é a espanhola na área dos transportes, é crucial para o futuro.

Tenhamos esperança em melhores dias! Mas não fiquemos à espera que isso aconteça.

2008-10-02

Arménio Matias

(Presidente da Direcção da ADFER)