

Espaço público

A adopção da solução em estrela, tão cara à necessidade da centralização espanhola, não parece ser a melhor opção

Afinal o TGV é para estruturar a Ibéria!

Fomos esclarecidos recentemente pelo dr. Ricardo Salgado de que o projecto do TGV se destinava a estruturar a Ibéria. Resta saber se será uma Ibéria politicamente unificada, aquela que os portugueses rejeitam maioritariamente e contra a qual sempre combateram ao longo da sua História. Se não for, como deduzo das palavras dos responsáveis políticos, no poder ou na oposição, essa estruturação deverá ser efectuada com a finalidade de avançarmos com uma rede de vias ferroviárias que pretenda reforçar os objectivos nacionais e aumentar o bem-estar dos portugueses. Sem pôr em causa a nossa capacidade de autogoverno, nem prejudicar a liberdade de acção do Estado português face aos outros países, nomeadamente à Espanha, que zela tão bem pelos seus objectivos e interesses. Isto não exclui, pelo contrário aconselha a maior cooperação possível entre os dois vizinhos.

Aqueles que mascaram a defesa de interesses próprios, defendendo a união ibérica vista como oportunidade de retirar fartos dividendos pessoais, com a justificação de que são os únicos visionários capazes de perscrutar o futuro que os cidadãos comuns não conseguem vislumbrar, esquecem as lições da História e preferem entregar-se à protecção do vizinho para dele recolherem alguns sobejos, em vez de se baterem por atingir os seus níveis de prosperidade, o que se encontra ao nosso alcance.

Neste contexto, é do interesse dos portugueses pôr fora de questão o cenário de implantar uma estrutura de ferrovias que conduza, pelo menos facilite a unificação política da península luso-espanhola, em vez de propiciar a melhoria dos factores do potencial estratégico que favorecem Portugal. O programa TGV (para passageiros e mercadorias, considerando portanto apenas a gama de velocidade menos elevada) poderá ter um traçado que o faça. Tenho dúvidas sobre se o desenho que está previsto para as vias a implantar o consiga, considerando as prioridades que foram dadas aos seus diversos componentes.

A adopção da solução em estrela, tão cara à necessidade da centralização espanhola desde os Filipens, não parece ser a melhor opção para ligar Portugal com o interior da Europa, além de, segundo os especialistas, não ser economicamente rentável para passageiros. Quem sairá favorecido com ela é a Espanha - reforça a centralidade política da sua capital e obriga os portugueses que desejarem demandar o território europeu para lá dos Pireneus a passar por Madrid. As próprias regiões autónomas do país vizinho preferem utilizar a rede ferroviária em malha, decidida pelo Governo Zapatero, em vez das ferrovias em estrela a partir de Madrid, definidas por Aznar. Defendem que os respectivos interesses são melhor defendidos ligando-se directamente entre si e com a Europa, em vez de terem de transitar obrigatoriamente por Madrid.

Para nos dirigirmos ao centro da Europa, o percurso mais indicado é o chamado "eixo Irun-Portugal", o tradicional caminho que atravessa a meseta passando por Salamanca e Burgos. Esta deveria ser a nossa aposta por razões estratégicas. Especialmente destinado a merca-



José Loureiro dos Santos



PEDRO CUNHA

dorias, embora também para passageiros, uma vez que, a estas distâncias, existem outros meios de transporte mais adequados para pessoas.

Além destas ligações ao interior da Europa, e com prioridade bem maior, encontram-se as ligações da zona litoral portuguesa e dos seus dois mais importantes pólos à Galiza e, em segundo lugar, à Andaluzia, já que reforçariam de forma expressiva a massa crítica nacional.

A melhoria dos transportes ferroviários entre a Galiza e Portugal, pelo chamado "eixo galaico-português", é um componente da estruturação da Ibéria do maior interesse estratégico para o nosso país. Pode fazer com que o Porto polarize todo o Noroeste peninsular, para o que já dispõe do importante Aeroporto Francisco Sá Carneiro. A sua ligação por ferrovia adequada ao transporte de pessoas e mercadorias torna-se prioritária a todas as outras iniciativas neste âmbito. Seria indispensável que a via a construir continuasse até Lisboa, não em TGV apenas para passageiros, pois me parece ser desperdício que não estamos nem nunca estaremos em condições de fazer.

Outras linhas de velocidade elevada para mercadorias e passageiros deveriam ser inscritas no território nacional, a partir dos principais portos portugueses (eventualmente dois) seleccionados entre os que estiverem em melhores condições de fazer o transbordo de mercadorias recebidas por via marítima, para linhas do mesmo tipo que os ligassem directamente à planície europeia e, usando os troços adequados da malha ferroviária espanhola, às principais cidades da Espanha.

A ligação de Lisboa a Madrid por TGV (só passageiros) não parece justificar-se, desde que exista uma ferrovia de

Para nos dirigirmos ao centro da Europa, o percurso mais indicado é o chamado "eixo Irun-Portugal", o tradicional caminho que atravessa a meseta passando por Salamanca e Burgos

velocidade elevada que una a nossa capital com Badajoz ou a um entroncamento da ferrovia da mesma natureza, com a finalidade de transportar mercadorias (e passageiros) de um dos portos nacionais (Sines ou Lisboa) para Madrid. Teriam de ser feitas negociações adequadas e oportunas com o Governo espanhol para este novo desenho.

A implantação de um programa de transportes ferroviários do tipo daquele que apresentamos nas suas linhas gerais seria exequível desde já. Desde que houvesse o cuidado de o escalonar no tempo, de acordo com as prioridades indicadas e no ritmo que a nossa situação económica e disponibilidades financeiras recomendassem. Ele estruturaria a Ibéria, mas tendo em atenção aos nossos interesses estratégicos e não aos dos outros, que seriam atendidos na medida do possível.

O novo aeroporto de Lisboa também serve para estruturar a Ibéria, obedecendo naturalmente aos princípios estratégicos atrás referidos para o sistema ferroviário - promover os objectivos e interesses nacionais. Uma vez que existe a possibilidade de o construir por módulos, deve ser executado quando se justificar, em função da evolução do tráfego aéreo, o que dependerá da progressão do custo dos combustíveis, que os especialistas prevêem subir exponencialmente a partir do início da retoma económica. *General*

Ficha técnica

CONSELHO GERAL
Presidente: Ângelo Paupério
Vogais: António Casanova, António Lobo Xavier, Cláudia Azevedo, José Filipe Reis
CONSELHO CONSULTIVO
 André Gonçalves Pereira, António Barreto, António Borges, António Vitorino, Diogo Lucena, Isabel Mota, José Amaral, Manuela Melo, Rui Guimarães
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO EXECUTIVO
Presidente: Hugo Figueiredo
Vogais: José Manuel Fernandes, Pedro Nunes Pedro
DIRECÇÃO FINANCEIRA E CIRCULAÇÃO
Director: Cristina Soares
DIRECÇÃO DE PRODUÇÃO E IT
Director: Jorge Landau
DIRECÇÃO COMERCIAL E MARKETING
Agências: Mário Rosa **Directores:** Mário Jorge Maia **Público:** Isabel Marques
MARKETING
Extensão de marca: Sílvia Cereja
Editorial: Sofia Galvão

DIRECÇÃO EDITORIAL
Director: José Manuel Fernandes
Directores adjuntos: Nuno Pacheco, Manuel Carvalho e Paulo Ferreira
Directora Executiva: Bárbara Reis
Directora de Arte: Sónia Matos
Adjuntas da Direcção: Lucília Santos, Teresa Freitas (P)
Secretária da Direcção: Madalena Rhodes Sérgio

EDITORES
Chefe de Redacção: José I. Mateus **Portugal:** Tiago Luz Pedro, Luciano Alvarez, Raposo Antunes, Ana Fernandes **Mundo:** Miguel Gaspar, Sofia Lorena, Ana Dias Cordeiro, Clara Barata **Local Lisboa:** Carlos Filipe **Local Porto:** Amílcar Correia **Desporto:** Jorge Miguel Matias, Nuno Sousa **Economia:** José Manuel Rocha, Vitor Costa **P2:** Bárbara Simões, Isabel Salema, Joana Amado, Lucinda Canelas **Público:** António Granado, Maria João Guimarães, Teresa de Sousa (redactora principal) **Cultura:** Alexandra Prado Coelho, Inês Nadas, Isabel Coutinho, Joana Amaral Cardoso, Luis Miguel Queirós, Sérgio C. Andrade, Vanessa Rita, Vitor

Grande Reportagem: Alexandra Lucas Coelho, Kathleen Gomes, Luís Francisco, Paulo Moura

REDACTORES E REPÓRTERES
Portugal: Alexandra Campos, Ana Cristina Pereira, Andreia Sanches, António Arnaldo Mesquita (grande repórter), António Marujo, Bárbara Wong, Carlos Pessoa, Catarina Gomes, Clara Viana (grande repórter), Filomena Fontes, José Augusto Moreira, José Bento Amaro, Leonete Oliveira (grande repórter), Maria Lopes, Maria José Belo, Mariana Oliveira, Margarida Gomes, Natália Faria, Nuno Simas (grande repórter), Paula Torres de Carvalho, Ricardo Garcia, Romana Borja-Santos, São José Almeida (redactora principal), Sofia Rodrigues **Mundo:** Dulce Furtado, Francisca Gorjão Henriques, Isabel Gorjão Santos, João Manuel Rocha, Jorge Almeida Fernandes (redactor principal), Jorge Heitor (grande repórter), Margarida Santos Lopes (redactora principal), Maria João Guimarães, Teresa de Sousa (redactora principal) **Cultura:** Alexandra Prado Coelho, Inês Nadas, Isabel Coutinho, Joana Amaral Cardoso, Luis Miguel Queirós, Sérgio C. Andrade, Vanessa Rita, Vitor

Belenciano Ciência: Ana Gerschenfeld, Teresa Firmo **Desporto:** Bruno Prata (redactor principal), David Andrade, Filipe Escobar de Lima, Hugo Daniel Sousa, Luís Octávio Costa, Manuel Assunção, Manuel Mendes, Paulo Curado, Victor Ferreira **Economia:** Ana Luísa Brito, Ana Rita Faria, Ana Rute Silva, Cristina Ferreira (grande repórter), Inês Sequeira, João Ramos de Almeida, Lurdes Ferreira (redactora principal), Paulo Madeira, Sérgio Aníbal (grande repórter), Rosa Soares, Luís Villalobos, Luísa Pinto, Raquel Almeida Correia **Local Lisboa:** Ana Henriques, Inês Boaventura, José António Cerejo (grande repórter), Luis Filipe Sebastião **Local Porto:** Abel Centrao, Álvaro Vieira, Andreia Azevedo Soares, Aníbal Rodrigues, Patrícia Carvalho, Jorge Marmelo **Público:** Ana Machado, Andrea Cunha Freitas, Cláudia Bancalero, Helena Geraides, João Pedro Pereira, Nicolau Ferreira, Susana Almeida Ribeiro **Guia do Lazer:** Cláudia Alpendre **Webdesign:** Hugo Castanho, Mário Carneira **Vídeo:** Nuno Sá Lourenço, Pedro Andrade Soares **Público:** Maria Antónia Ascensão (produção) **Fugas:** David Lopes Ramos (grande repórter), Luis Malo **Guia TV:** Helena Melo **Correspondentes internacionais:** Isabel Arriga e Cunha

(Bruxelas), Nuno Ribeiro (Madrid), Rita Siza (Washington) **Correspondentes nacionais:** Graça Barbosa Ribeiro (Coimbra), Tolentino de Nóbrega (Funchal) **Fotografia Lisboa:** Daniel Rocha, Nuno Ferreira Santos, Pedro Cunha, Rui Gaudêncio, Isabel Amorim (arquivo) **Fotografia Porto:** Adriano Miranda, Manuel Roberto, Nelson Garrido, Paulo Pimenta, Alexandra Domingos (digitalização) **Copy Desk:** André Lopes, Aurélio Moreira, José Luís Baptista, Manuela Barreto, Ricardo Neves, Rita Pimenta **Agenda:** Carlos Gomes Mendes, Irene Leite, Maria José Pombal, Nuno Pêgas, Paula Fidalgo **Secretariado de Redacção:** Alexandra Galvão, Ana Mendes, Cristina Oliveira, Isabel Anselmo, Lucinda Vasconcelos, Manuel Alves, Paula Dias, Paula Leite

DEPARTAMENTO GRÁFICO
Editor de fecho: José Souto **Paginação:** Ana Carvalho, Carla Noronha, Helena Cabral, Joana Lima, José Soares, Maria José Viana, Marco Ferreira, Mariana Soares, Pedro Almeida, Sandra Silva **Infografia:** Célia Rodrigues, Joaquim Guerreiro, José Alves
PROVEDOR DO LECTOR: Joaquim Vieira