

---

## O EXPRESSO DO OCIDENTE

### AINDA A PROPÓSITO DA QUESTÃO DA ALTA VELOCIDADE FERROVIÁRIA

---

#### No princípio era ... a polémica

A questão da ligação de Portugal a Espanha – e, por seu intermédio, mais além, ao resto da Europa através de linhas ferroviárias de Alta Velocidade (AV) –, permanece na ordem do dia, parecendo ter vindo para ficar ainda durante muito mais tempo.

Este tipo de polémica não é inédito no nosso País. Muito pelo contrário.

De facto, há cerca de século e meio, na fase de preparação do lançamento da primeira linha de caminho-de-ferro, a controvérsia também estalou – e também muito acesa –, a 18 de Abril de 1853, com um artigo de Alexandre Herculano no «O Português», e foi protagonizada, em 1º plano, por Herculano e Lopes de Mendonça.<sup>(1)</sup>

E tinha, essencialmente, como objecto de incidência, exactamente como hoje igualmente sucede, a ligação Lisboa-Madrid, muito embora essa 1ª linha ferroviária possuísse um troço comum com a Linha do Norte, entre Lisboa e Entroncamento, o que agora não acontece com a 1ª linha de AV em Portugal.

Também então se argumentou – quase nos mesmos termos agora usados – com a necessidade de defender os interesses nacionais, em contraposição aos dos espanhóis. Com efeito, Alexandre Herculano afirmou que o que mais o preocupava era a questão da identidade nacional e que, sendo Portugal um país pequeno, a construção de uma linha de caminho de ferro, ligando-o a Espanha, era, na sua opinião, uma inovação potencialmente perigosa, porque contribuiria para tornar o país ainda mais vulnerável e poderia significar o aniquilamento da Pátria. Isto porque, ao ligar Portugal à Europa, as vias-férreas acabariam por fazer com que a Nação fosse dominada por interesses estrangeiros.<sup>(1)</sup>

E, à semelhança do que se faz agora, a contraparte insistiu que, sem um aumento da riqueza nacional, sem uma maior facilidade de circulação, sem uma maior abertura à Europa, Portugal jamais sairia do seu atraso.

A discussão também versou, naturalmente, a questão do financiamento da construção das vias-férreas – em termos que hoje se repetem. “Para Lopes de Mendonça, sendo

---

<sup>(1)</sup> Maria Filomena Mónica; **UMA POLÉMICA SOBRE OS CAMINHOS DE FERRO – Alexandre Herculano e A. P. Lopes de Mendonça**; estudo inserido no livro PARA A HISTÓRIA DO CAMINHO-DE-FERRO EM PORTUGAL – ESTUDOS HISTÓRICOS 1; Edição da CP

Portugal um país pobre, o Estado teria necessariamente de intervir, cumprindo ao governo arranjar dinheiro no estrangeiro e, enquanto ele não chegasse, obter receitas através de impostos. Segundo ele, as teses económicas do seu adversário poderiam ser resumidas da seguinte forma: (1) Deve restringir-se o pedido de fisco ao estritamente necessário; (2) O melhor de todos os planos financeiros é o de despende pouco e o melhor de todos os impostos é o mais pequeno; (3) Todo o capital deve dar uma parte tão pequena quanto possa ao tesouro público. Obviamente, a serem postos em prática tais princípios, o país estagnaria até à eternidade”.<sup>(1)</sup>

Mas nem tudo está a ser uma réplica do que se passou naqueles tempos.

Refere Luiz Teixeira que o Príncipe Real [D. Pedro de Alcântara, futuro D. Pedro V] visita Inglaterra nessa altura. (...) sugestionado pela rapidez da viagem sobre os carris, escreve estas linhas no seu «Diário»:

«... enquanto não tivermos ao menos um caminho de ferro que nos una com o mundo civilizado, enquanto tivermos bestas que escrevam que um caminho de ferro que nos una com Espanha ameaça a nossa independência, e que os vagões dos caminhos de ferro não podem conduzir grandes pesos, renunciemos a ser coisa alguma, pois tornamo-nos uns bárbaros e pertencemos assim só de facto mas não de direito ao continente europeu. Creio que nem em Espanha se escreveram mais asneiras sobre caminhos-de-ferro do que em Portugal, chegando a haver alguns que disseram que um caminho-de-ferro esgotaria dentro em pouco os recursos do País». (...) «Os caminhos-de-ferro – escrevia o jovem soberano [D. Pedro V, no 1º ano do seu reinado] – não rendem muitas vezes directamente. Rendem indirectamente pelo aumento da riqueza pública. É este o principal ponto de vista debaixo do qual cumpre olhar para a questão».<sup>(2)</sup>

O futuro veio a dar razão a Lopes de Mendonça, e Alexandre Herculano ainda foi a tempo de o reconhecer frontalmente, ao escrever na Revista Peninsular: «Não, a máquina a vapor é um dom do céu, um instrumento de progresso legítimo, uma fonte de cómodos e gozos para o género humano, como o foram o arado, o navio, a imprensa, para os homens que os viram nascer.»<sup>(3)</sup>

Estou em crer que o epílogo do episódio da AV será idêntico ao do início dos comboios em Portugal. Considero bem provável que, também aqui, se venha a ajustar o que veio a escrever Godofredo Ferreira: «Quem lê os jornais da época e em especial o Diário das Sessões do Parlamento, pasma dos dislates que, a propósito de estradas e caminhos-de-ferro, se disseram por aquela altura; e enche-se de admiração pelo esforço que, mais tarde, despendia o notável ministro Fontes Pereira de Melo, na desoladora tarefa de

---

<sup>(2)</sup> CRÓNICA DA FUNDAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL; Luiz Teixeira; CP, 1956

<sup>(3)</sup> COMBOIOS COM HISTÓRIAS, de Margarida Magalhães Ramalho – Assírio & Alvim; Nov 2000

reduzir a nada as críticas insensatas e derrotistas dos papagaios desmiolados, ou mal intencionados, daqueles tempos de abusiva oratória»<sup>(4)</sup>

Estou até convencido de que o comboio, contrariando as vozes que contra ele se levantam no presente, virá a ser, num futuro nada longínquo, o modo privilegiado de transporte nas ligações além Pirenéus, em resultado da evolução que, mais tarde ou mais cedo, não poderá deixar de se verificar, em consequência do inevitável aumento – acentuado e constantemente progressivo – do preço dos combustíveis derivados do petróleo, que se registará à medida que se começar a generalizar a consciência da proximidade da data de esgotamento das reservas petrolíferas.

Então, será que, brevemente, se passará a viajar cómoda e rapidamente de Lisboa ou Porto para o centro da União Europeia (UE), por exemplo, para a sua “capital”, Bruxelas?

A questão não é assim tão simples, porque muitos escolhos se levantam nesse caminho, e vai ser árduo tornar praticável percorrê-lo, não sendo possível, sequer, antecipar quando tal o poderá vir a ser.

Os problemas começam logo na nossa fronteira. Na verdade, neste modo de transporte, para além do problema do sentido de circulação – que, neste caso, nem é relevante, felizmente, porque até já se verifica entre Portugal e Espanha –, existem outras dificuldades insuperáveis, no presente e num futuro de dimensão imprevisível, que tornam absolutamente inviável aquela movimentação.

## **A culpa é do Napoleão**

Em termos de interoperabilidade<sup>(5)</sup>, o primeiro problema que se coloca é o da bitola<sup>(6)</sup>, que é de 1668 milímetros em Portugal e Espanha e de 1435 mm nos outros países da UE, salvo a Irlanda, a Finlândia e os países bálticos.

No início da construção dos caminhos-de-ferro em Portugal, a bitola utilizada era a europeia. Porém, passados poucos anos, quando já estavam construídos 136 quilómetros de via, decidiu-se a mudança de bitola porque em Espanha se usava a bitola ibérica e este é o único país com o qual Portugal tem fronteira.

E que é que terá dado aos espanhóis para decidirem isolar-se dos outros, até mesmo dos ingleses que são os que costumam querer ser diferentes?

---

<sup>(4)</sup> CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES – ESBOÇO DA SUA HISTÓRIA; Edição do Centenário; CP, 1956; Frederico de Quadros Abragão

<sup>(5)</sup> Interoperabilidade implica que a via-férrea possa ser utilizada por comboios com origem numa qualquer das várias redes europeias, o que pressupõe a compatibilidade das suas características (incluindo os equipamentos a bordo que “dialogam com a linha”) com as da via por onde vai passar. Sucede, porém, que existem diferenças formidáveis entre os sistemas ferroviários em vigor em Portugal e nos outros países europeus, até mesmo em Espanha.

<sup>(6)</sup> Dimensão do afastamento entre os dois carris da linha.

A justificação oficial é a de que o difícil relevo do território espanhol aconselhava a utilização de locomotivas mais potentes do que as usadas nos outros países, o que só seria viável aumentando a dimensão da bitola, fundamentação que, em breve, veio a revelar-se descabida. Mas, diz-se, a razão real – talvez inconfessável – foi a de, recordando as invasões napoleónicas, frustrar a eventualidade de uma nova invasão francesa transpor os Pirinéus utilizando o caminho-de-ferro no transporte das tropas e do pesado material bélico que as acompanhasse.

A questão da bitola já não se coloca relativamente à rede de Alta Velocidade (AV), porque foi decidido construí-la, desde logo, em bitola europeia, o que significa a transferência do problema para a intra-operabilidade, ou seja, a compatibilização desta rede com a rede nacional convencional, por forma a permitir, quando necessário, que um comboio possa utilizar qualquer delas.

A solução óbvia é mudar a bitola ibérica para europeia. Todavia, isto tem, por um lado, um custo muito elevado e, por outro lado, como não é possível fazer-se de um dia para o outro, requer uma programação que tenha em atenção a perturbação a provocar na exploração, porque não é curial, pelo menos em todas as situações, “fechar” temporariamente a linha ou um seu troço, suspendendo todos os seus serviços, enquanto se realiza a obra.

Desenvolvidos por empresas espanholas, existem já equipamentos – designados intercambiadores – que permitem que comboios equipados com eixos telescópicos se adaptem a outra bitola, em andamento reduzido, da ordem dos 30 a 40 km/hora. Esta solução, contudo, não pode deixar de ser transitória e tem o inconveniente de elevar custos quer de investimento (no intercambiador e nos eixos das viaturas ferroviárias) quer de manutenção.

Outra possibilidade é implantar um terceiro carril na via, mas isto tem outros inconvenientes graves, para além dos de aumento de custo.

Seja como for, é preciso, então, estabelecer um plano de migração da bitola e, depois, implementá-lo.

### **Quando já não é só o maquinista que conduz ...**

Antigamente, o maquinista conduzia o comboio guiando-se pela observação visual da via e dos sinais postados ao longo desta ou transmitidos directamente por pessoal de terra.

Hoje em dia, isto já não é assim numa grande parte da rede ferroviária nacional.

Com efeito, para além do sistema de comunicações rádio (que já abrange a maior parte da rede), também já está instalado, em muitas das linhas de maior utilização, um sistema que, com recurso a equipamentos instalados na via e a bordo, supervisiona a circulação

do comboio, fornecendo informações ao maquinista e intervindo directamente sobre a marcha em situações consideradas perigosas.

Aqui o problema é que em Espanha foi adoptado um sistema diferente e o mesmo acontece por todo o lado, sendo imensa a panóplia de sistemas destes implantados por essa Europa fora. A tal ponto, que os comboios THALYS, que ligam Paris a Amesterdão, têm de estar munidos de equipamentos correspondentes a sete sistemas diferentes, o que agrava significativamente os custos, para além de complicar extraordinariamente o trabalho do maquinista.

Em consequência disto, a UE está em processo de definição, para posterior implementação, de um sistema normalizado denominado ERTMS (iniciais de European Rail Traffic Management System que, em Portugal se identifica com Sistema Europeu Harmonizado de Gestão da Circulação Ferroviária), o qual, mais tarde ou mais cedo, terá de ser adoptado por todos os países que a compõem, pelo menos nas redes transeuropeias de transporte ferroviário.

A caracterização de base deste sistema já foi feita, apontando-se para uma configuração que consegue, para além de garantir a máxima segurança possível, otimizar o aproveitamento da capacidade instalada na via, designadamente através da possibilidade de elevação automática da velocidade para o máximo permitido pelas condições da via e da circulação no momento.

O trabalho que se perfila no futuro imediato será, então, o de especificar ou detalhar a concepção do sistema a adoptar, programar a transição do actual, na rede que deva ser interoperável e concretizar a sua aplicação. Parece fácil, mas, para além de complicado, é caro e, inevitavelmente, demorado.

## **Saiam da frente!**

Será credível que estas questões venham a ser resolvidas nos próximos tempos?

Parece-me uma hipótese perfeitamente virtual, até porque há interesses nos países que conflituam com esta abertura no mercado e, é já sobejamente sabido, que é recorrente, no quadro da União Europeia, o aproveitamento das questões técnicas para antepor as barreiras que administrativamente não são permitidas.

Mas mesmo que admitamos que todas estas questões serão minimamente ultrapassadas em meia dúzia de anos, ainda é necessário assegurar que a via não “esteja ocupada” no momento em que é requerida a passagem de um comboio internacional, isto é, abrir canais de passagem convenientes para os serviços transnacionais.

Quer dizer que, primeiramente há a questão da interoperabilidade e, depois, a da disponibilidade de canal de passagem que é um problema pelo menos tão sério e difícil de resolver como os já enunciados.

Para o ilustrar de uma forma simplificada, tomemos o exemplo (que ouvi ao especialista destas matérias, Werner Sthöler, numa sessão do Congresso Ferroviário) de um empreendedor que pretendesse criar um serviço comercial de AV entre Lisboa e Amesterdão, a iniciar, por exemplo, no ano 2014.

Sabido que todas estas linhas são electrificadas e a questão da bitola nelas também não se coloca, assumindo que, nesse horizonte temporal, o ERTMS já estará implantado em todo este itinerário, poder-se-á presumir que as questões de natureza estritamente técnica estarão resolvidas.

O nosso empreendedor entabula, então, conversações com a REFER – Rede Ferroviária Nacional (partindo do princípio de que será a entidade a gerir, não só a rede convencional, mas também a de AV), procurando garantir que o serviço possa sair de Lisboa às 06.30, de forma a chegar a Madrid depois das 10.00 (hora local) e a Paris, Bruxelas e Colónia ou Amesterdão ao fim do dia.

Obtido o acordo, o nosso homem dirige-se à entidade espanhola gestora das infra-estruturas ferroviárias, que lhe comunica a impossibilidade de chegar a essa hora porque ainda há tráfego local e regional que preenche totalmente a disponibilidade da linha de chegada a Madrid. Só se for meia hora mais tarde.

Voltando ao contacto com a REFER, o nosso empreendedor toma conhecimento da impossibilidade de sair às 07.00 porque é a hora de saída do comboio para o Porto. Enfim lá consegue a saída pelas 07.15, o que merece o acordo de Espanha.

Esta negociação não foi fácil. Mas agora imaginem o que será em França, entre Lyon e Paris e, sobretudo, entre Bruxelas e Amesterdão.

Não creio que exista qualquer hipótese porque, estando estes canais completamente ocupados, ninguém imagina que, por exemplo, os alemães acedam, de boa vontade, a denunciar os contratos de longa duração que têm firmados com os seus operadores, mesmo os dos serviços regionais, para deixar passar este e outros serviços que, por exemplo, se iniciem em Espanha.

## **Vivó árbitro!**

Concluo, então, que tem de haver alguma instituição com poder que ponha ordem nisto.

Em primeiro lugar, é necessário “forçar” os países da UE a criar, em cumprimento de uma programação razoável, todas as condições que tornem interoperáveis as linhas e troços que compõem a sua parcela nacional da rede transeuropeia de transporte ferroviário, quer no que se refere a bitola, quer a electrificação, quer ainda aos sistemas de sinalização e de controlo e comando de circulação.

Para além disto, é indispensável arbitrar os conflitos de interesses entre operadores e governos dos países, relativamente à gestão da rede ferroviária transeuropeia.

Só uma entidade como a Agência Ferroviária Europeia poderá estar em condições de criar e controlar a aplicação das regras susceptíveis de vir a viabilizar uma verdadeira liberalização ao nível do transporte ferroviário na Europa.

Oxalá seja a minha descrença exagerada, mas, com todas estas dificuldades, só me resta a (triste) esperança de que a tomada de consciência de que o planeta não aguenta mais os actuais níveis de emissões poluentes e, sobretudo, a perspectiva da proximidade da escassez absoluta dos combustíveis derivados do petróleo, venham a acelerar os processos de superação destas dificuldades. Apenas esta perspectiva (optimista?) me permite acalentar a esperança de, mau grado a minha já quase provecida idade, ainda poder, um dia, apanhar um “Expresso do Ocidente” que faça a ligação ferroviária entre o centro da Europa e Portugal.

*PH, 18/12/2009*