

PUBLICO.PT

PÚBLICO: Edição Impressa Versão para cegos

9 de Dezembro de 2005 - 09h29

Secções PÚBLICO Edição Impressa: [Destaque](#), [Espaço Público](#), [Nacional](#), [Mundo](#), [Economia](#), [Sociedade](#), [Desporto](#), [Cultura](#), [Media](#), [Local Lisboa](#), [Local Porto](#), [Local Centro](#), [Última Página](#)

Delírios de rico em terra de pobres

Miguel Sousa Tavares

Depois da Ota, o TGV. A febre dos "grandes projectos" tomou definitivamente conta do país e traz numa roda-viva de entusiasmo sem limites o Governo, as construtoras e os bancos: o primeiro apresenta "obra" e os outros têm garantidos desde já negócios milionários para a próxima década - desde que, como foram adiantando os nossos empresários, o Governo não se esqueça de, sem violar a legislação concorrencial comunitária, apresentar "regras flexíveis" que permitam às nossas empresas ser parte determinante do negócio.

Primeiro que tudo, o que impressiona nisto são os custos. A Ota vai custar, segundo as estimativas do Governo, 3,1 mil milhões de euros, e o TGV Lisboa-Porto e Lisboa-Madrid 7,6 mil milhões. Se, porém, considerarmos as inevitáveis derrapagens que qualquer, qualquer empreitada pública sempre tem por definição, se considerarmos que o custo público da Ota vai ser sob a forma de venda da ANA ou de abdição das receitas aeroportuárias por várias décadas, e se levarmos em conta os juros do financiamento bancário, estaremos mais perto da verdade provável se falarmos num custo conjunto nunca inferior a 12 mil milhões de euros. É simplesmente astronómico.

Depois, impressiona esta largueza de vistas, sobretudo quando comparada com outros países, bem mais ricos e desenvolvidos, onde não existem estes cíclicos impulsos faraónicos. Pergunto-me como é que um país que tem como dois hospitais centrais principais, nas duas maiores cidades, o S. João no Porto e o S. José em Lisboa - onde parece não haver sequer dinheiro para tampas de retrete nas casas de banho - já fez coisas como Sines, Cabora Bassa, Alqueva, Euro 2004. Tudo investimentos megalómanos, "desígnios nacionais" como lhes chamaram, e "elefantes brancos", como merecem ser chamados. Por que é que a Holanda e a Bélgica, bem mais prósperos que Portugal, organizaram em conjunto o Euro 2000 e apenas precisaram de sete estádios, dos quais dois novos, e nós, organizando sozinhos, precisámos de dez estádios, dos quais oito novos? Por que é que, em vez do grande Alqueva, gigante adormecido e majestático, não se fizeram antes uma série de médias e pequenas barragens que cobrissem todo o Alentejo e Algarve e retivessem toda a água que inutilmente escorre para o mar? Por que é que Málaga tem um aeroporto que actualmente movimenta o mesmo número de passageiros que a Portela mas que cresce o dobro desta anualmente, com apenas uma pista contra as duas da Portela e ocupando 320 hectares contra os 520 da Portela, e só espera rever as suas condições no ano 2020? Por que é que nenhum país do Norte da Europa, e países tão extensos e tão ricos como a Suécia, a Noruega, a Finlândia, sentiu até hoje a necessidade imperiosa de se dotar de um TGV?

Cinquenta anos depois do mítico "Foguete", equipado com velhas locomotivas Fiat, os moderníssimos Alfa-Pendular demoram somente dez minutos a menos a fazer o Porto-Lisboa. Entretanto, gastaram-se décadas a dismantelar linhas interiores transformando o transporte rodoviário num próspero negócio privado com tremendos custos públicos. Entretanto, gastaram-se 600 milhões de euros para fazer apenas 30 quilómetros de linha compatível com o comboio pomposamente baptizado de pendular, antes de desistir e abandonar o projecto. Entretanto, nada se fez para começar a substituir a linha de bitola ibérica pela de bitola europeia nos percursos internacionais, constituindo, esta sim, a verdadeira causa de marginalidade de Portugal no domínio dos transportes e, uma vez mais, uma excelente oportunidade de negócio para o transporte TIR. Entretanto, dezenas de administrações, raramente nomeadas pela sua competência e antes pela sua dedicação partidária, acumularam prejuízos autenticamente escabrosos na CP, sem que jamais

alguém fosse responsabilizado. E agora dizem-nos que tudo se resolve com um TGV para o Porto e outro para Madrid.

Sem dúvida que é urgente uma ligação ferroviária Lisboa-Porto em tempo compatível com os dias de hoje, quanto mais não seja para pôr fim à situação de oligopólio concertado que faz da ligação aérea entre estas duas cidades talvez a milha aérea mais cara do mundo. A questão está em saber se, em lugar da Alta Velocidade (AV), cuja construção tem custos assustadores, incluindo até a construção de duas novas pontes sobre o Tejo, não seria suficiente e mais à medida das nossas necessidades e possibilidades a construção de uma linha de Velocidade Elevada (EV), que tem custos incomparavelmente mais baixos e que, no final, gastaria apenas cerca de 25-35 minutos a mais do que os 75 minutos previstos na ligação em AV. Será mesmo imperioso passarmos directamente do oito para o oitenta?

Já quanto ao TGV para Madrid, façam por esquecer toda a propaganda associada: trata-se simplesmente de uma imposição de Madrid, que assim, tal como já sucedeu com a A6, coloca cá, mais depressa e mais baratos, os produtos que esmagam a nossa insípida concorrência. É um TGV para servir Madrid e a única boa notícia, entre os planos divulgados pelo Governo, é que ao menos houve o bom senso de congelar, espera-se que definitivamente, os projectos liquidatários de levar a nossa submissão ao ponto de construir também as linhas Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca e Faro-Huelva, que, num acesso de diplomacia "construtiva", Durão Barroso se tinha comprometido com Aznar a levar por diante.

O esquema do Governo é este: a UE pagará entre 20 a 30 por cento dos custos de construção do TGV - os tais 7,6 mil milhões, com a nova ponte Chelas-Barreiro. O resto ficará por conta dos contribuintes portugueses e representa um custo não amortizável em vida das próximas gerações. Aliás, nem há, tecnicamente, forma de o amortizar, visto que os lucros da exploração das linhas ficarão para os privados, em troca da aquisição dos próprios comboios. O Lisboa-Porto é um negócio de lucro garantido à partida: com uma duração de 75 minutos entre as duas cidades, só um idiota é que se lembrará de ir de comboio ou de carro. Mais incerto é o negócio Lisboa-Madrid. Para atrair os privados, o Governo estima que haja anualmente cinco milhões de passageiros a circular no TGV de e para Madrid. O número parece, desde logo, absurdo: haverá mesmo 13.700 passageiros por dia a viajar entre Madrid e Lisboa de comboio? Se considerarmos que as estatísticas europeias revelam que o TGV entre duas cidades absorve em média metade de todo o tráfego de passageiros existente no total dos meios de transporte, isso implica a existência de mais de 27 mil pessoas a viajar diariamente entre as duas cidades. Alguém acredita?

Por outro lado, é interessante comparar aqui os números da propaganda do Governo ao TGV com as da propaganda à Ota. Porque a ideia que fica é que estamos perante o clássico dilema do cobertor que ou destapa a cabeça ou destapa os pés. Se, na propaganda do TGV, se sustenta que haverá anualmente cinco milhões de utentes da linha Lisboa-Madrid, é forçoso concluir que o Governo, e logicamente, está a prever que essa ligação "seque" por completo as alternativas aérea e rodoviária. Ou seja, a esmagadora maioria dos passageiros entre as duas cidades optará pelo TGV. Logo, esses cinco milhões devem ser abatidos ao "congestionamento" imaginado para a Portela. E aos cinco milhões devemos acrescentar os 555 mil que actualmente voam entre o Porto e Lisboa. Somando uns e outros, temos que metade do actual trânsito da Portela (dez milhões e meio por ano) desapareceria automaticamente assim que o TGV entrasse ao serviço nas duas ligações. Conclusão: ou o TGV para Madrid assenta em previsões delirantes, que o tornam inútil, ou a Portela não está em vias de ficar saturada e inútil é a Ota.

Seria bom que fizessem essa continhas mais bem feitas antes de nos apresentarem a factura a pagamento. Jornalista



Fim

© Copyright PÚBLICO Comunicação Social SA