

Caros Tiago Azevedo Fernandes e José Ferraz Alves,

Na chamada Cimeira da Figueira da Foz, que decorreu nos dias 7 e 8 de Novembro de 2003, o que ficou estabelecido entre os estados português e espanhol foi, segundo [o documento oficial](#), o seguinte:

«Considerando a excepcional importância sócio-económica para os dois Países de uma rede ferroviária de alta velocidade ibérica coerente que, integrada nas Redes Transeuropeias, permita o máximo desenvolvimento das várias regiões abrangidas, Portugal e Espanha acordam na viabilização conjunta das ligações transfronteiriças nos seguintes termos:

*- Serão estabelecidas e consideradas **4 (quatro) ligações** para a materialização dos corredores: **Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca, Lisboa-Madrid e Faro-Huelva.***

*- O desenvolvimento temporal das referidas conexões realiza-se conforme o seguinte calendário: **2010 para a ligação Lisboa-Madrid; 2009 para a ligação Porto-Vigo e 2015 para a ligação Aveiro-Salamanca; a ligação Faro-Huelva será planeada em função dos resultados dos estudos a desenvolver, de forma a que a ligação possa estar concluída antes de 2018.***

- Estudar-se-á a viabilidade de que, com o objectivo temporal de 2015, o corredor Aveiro-Salamanca seja para tráfego misto, definindo-se, oportunamente, o ponto de união das duas redes nacionais, prestando-se especial atenção à interoperabilidade.

- Os estudos a desenvolver por cada um dos Países serão coordenados pela Comissão Mista (a nomear pelos dois Governos), que servirá de garante à obtenção de traçados que permitam tempos objectivo de percurso entre “Lisboa e Madrid” e “Porto e Madrid” da ordem das 2 horas e 45 minutos pelo que as velocidades de traçado serão ajustadas à obtenção destes tempos de viagem.

- Os dois Ministros acordam que a conexão do corredor Lisboa-Madrid será feita nas imediações das cidades de Elvas e Badajoz.»

E agora resumindo:

1) Foram acordadas 4 ligações e nenhuma foi considerada mais importante ou mais prioritária do que qualquer outra, apenas tinham, por motivos óbvios relacionados com os prazos de concepção dos projectos, uma calendarização diferente;

- 2) A concretização da ligação Porto-Vigo precedia a ligação Lisboa-Madrid em um ano;
- 3) Em lado nenhum se diz que a ligação Lisboa-Madrid tem que ser obrigatoriamente com uma velocidade de projecto de 350 km/h e as outras a 200/250 km/h; a única condição imposta foi a mesma distância temporal para as ligações Porto-Madrid e Lisboa-Madrid (2 h 45 m) “*pelo que as velocidades de traçado serão ajustadas à obtenção destes tempos de viagem*”.

O que temos hoje:

- 1) A paridade entre as regiões do Porto e Lisboa, cada uma das cidades com ligação própria e tempos de percursos semelhantes, totalmente inviabilizada; a ligação Porto-Aveiro-Salamanca foi já há muito deixada cair e atirada para as calendas gregas, o que significa que o Porto, tal como Braga, que se encontram no coração de uma grande região com mais de 7 milhões de habitantes, serão deliberadamente excluídas da chamada rede europeia de altas prestações em bitola UIC com os prejuízos que se podem adivinhar;
- 2) A linha Porto-Vigo, que [precedia temporalmente](#) a Lisboa-Madrid, além da solução técnica miserável a abstrusa (aproveitar a Linha do Minho de bitola ibérica e sem passar pelo aeroporto Sá Carneiro) também já começou a sofrer os inevitáveis atrasos e a propaganda centralista começou também há muito a desvalorizar a sua utilidade e viabilidade.
- 3) O risco de não ser construída uma ligação em bitola UIC para mercadorias pelo chamado “corredor norte” que nos ligue a Irun na fronteira franco-espanhola.
- 4) Neste momento está tudo reduzido a uma única ligação (Lisboa-Madrid) e essa será provavelmente a única que se construirá se entretanto o país não entrar em bancarrota. Esta linha apenas serve a região de Lisboa. Ninguém de Braga até Coimbra descerá a Lisboa, andar a passear pelo Alentejo e pela Estremadura espanhola para depois voltar a subir para norte até chegar a Madrid. Vai de carro. Desta região a Madrid são uns escassos 550 km. Isto é, a mais de metade da população portuguesa a ligação Lisboa-Madrid não interessa para nada.



Uma ligação “excêntrica” aos aglomerados populacionais

Afirmar que a única ligação que se justifica é a Lisboa-Madrid, em alta velocidade e exclusivamente para passageiros, como amiúde se ouve e lê, é, na maioria dos casos, desculpável ignorância (nem todos têm a obrigação de perceber de ferrovias e estratégia de transportes em geral) e, agora já não desculpável, num grande número de outros casos, parolice centralista. No entanto, no caso dos políticos em geral, e no caso particular do senhor Passos Coelho, é hipocrisia. É hipocrisia porque o senhor Passos Coelho não tem a obrigação de saber qual é a diferença entre uma automotora e um comboio composto por locomotiva e carruagens, nem a diferença entre um “TGV” e um “Pendular”, mas tem a obrigação de saber o que foi acordado entre os dois estados soberanos. E se o estado espanhol não cumprir com o acordado o estado português deve obrigá-lo a cumprir ou então sentir-se desobrigado de cumprir a sua parte. Tem também a obrigação de saber que [os estudos da RAVE](#), valendo estes o que valem, dizem-nos que o número de viagens, em todos os meios, entre a Região Porto-Noroeste e Madrid é superior ao que se verifica entre a região de Lisboa e Madrid e, também, que a própria procura na “alta velocidade” seria ligeiramente superior no corredor norte, pelo que afirmar que a única linha que se justifica é a Lisboa-Madrid não é unicamente um “tique centralista”, como afirma o José Ferraz Alves, mas uma maneira de não comprometer o seu futuro político. Ninguém chega a primeiro ministro neste sistema afrontando as oligarquias lisboetas.



Tráfego de Passageiros, Procura em todos os modos de transporte em 2003, Fonte: RAVE



Projeção da Procura para o corredor Grande Porto Norte Litoral – Madrid, Fonte: RAVE



Projeção da Procura para o Corredor Grande Lisboa – Madrid, Fonte: RAVE

O “mapa” e as ligações prometidas pela Cimeira da Figueira da Foz nunca me convenceram e sempre me pareceram, pela profusão de ligações e linhas, uma bela casca de banana estendida às chamadas “forças do norte” para na verdade, paulatinamente, com o argumento da incapacidade financeira do país, serem reduzidas a uma única, aquela que garante a Lisboa ficar com o monopólio das ligações internacionais em bitola europeia. Os factos começam a comprovar que as minhas desconfianças tinham razão de ser. O que me espanta é a bovinidade com que aceitamos tudo isto.

