

---

**AS NOSSAS VIAS DE COMUNICAÇÃO TERRESTRE  
A INTEGRAÇÃO EUROPEIA E O POTENCIAL  
ESTRATÉGICO NACIONAL**

---

*Eduardo Ferrugento Gonçalves*

---

AS NOSSAS VIAS DE COMUNICAÇÃO TERRESTRE  
A INTEGRAÇÃO EUROPEIA E O POTENCIAL  
ESTRATÉGICO NACIONAL (\*)

---

*A INDEPENDÊNCIA NACIONAL é um conceito global.*

Gen. Abel Cabral Couto

*SEGURANÇA e DEFESA são conceitos tradicionalmente inseparáveis.*

Prof. Adriano Moreira

*SEGURANÇA NACIONAL é a condição da Nação que se traduz pela permanente garantia da sua sobrevivência em Paz e Liberdade.*

Instituto da Defesa Nacional

*DEFESA NACIONAL é o conjunto de medidas, tanto de carácter militar como político, económico, social e cultural que, adequadamente integradas e coordenadas, e desenvolvidas global e sectorialmente, permitem reforçar as potencialidades da Nação e minimizar as suas vulnerabilidades, com vista a torná-la apta a enfrentar todo o tipo de ameaça que, directa ou indirectamente, possa pôr em causa a Segurança Nacional.*

Instituto da Defesa Nacional

#### NOTA PREAMBULAR

*A decisão sobre a doutrina e atitude estratégicas a adoptar por um Estado depende dos meios que, em todos os sectores, materializam as suas possibilidades. O conjunto dessas possibilidades é denominado POTENCIAL ESTRATÉGICO.*

---

(\*) Trabalho individual apresentado pelo autor no Curso de Defesa Nacional de 1990.

*Tal conjunto é formado pelas forças de qualquer natureza (morais e materiais) que um Estado pode utilizar em apoio da sua estratégia. Existem em estado latente e são passíveis de serem transformadas em PODER.*

*PODER NACIONAL é a expressão integrada dos meios de toda a ordem (FACTORES DO PODER) de que a Nação dispõe para a consecução dos seus OBJECTIVOS NACIONAIS. Traduz a capacidade que um Estado possui para determinar o comportamento de outra Unidade Política ou impedir que por esta seja determinado o seu.*

(Dos elementos de apoio ao CDN/90)

## SUMÁRIO

- I — INTRODUÇÃO
- II — ALGUNS FACTOS
- III — UMA REFLEXÃO
- IV — UM PONTO DE VISTA

### I — INTRODUÇÃO

Penso que o desafio que Portugal presentemente enfrenta no domínio das vias de comunicação terrestre, por motivo quer de simples necessidades internas de modernização profunda das redes existentes quer das incidências externas da adesão às Comunidades Europeias, constitui razão bastante para uma reflexão sobre o tema no âmbito de um Curso de Defesa Nacional.

É que, para além dos naturais aspectos técnicos e económicos que imediatamente ocorrem, estão em jogo opções fundamentais de tipo estratégico que não podem ser subestimadas, pois conferem à referida modernização um carácter fortemente político, por estarem em jogo factores do Potencial Estratégico Nacional.

A este propósito julgo de recordar a desenvolvida e ainda actual análise intitulada «Acerca de uma estratégia estrutural portuguesa» publicada em 1985/86 pelo sr. Brig. François Martins na revista do IDN «NAÇÃO E DEFESA».

Com efeito, acentua-se nela, a dada altura, que existem graves carências de capacidade, de organização e de infra-estruturas no sistema de transportes e refere-se seguidamente, especificando, quanto à rede ferroviária, que ela foi concebida há mais de 100 anos e totalmente implantada há mais de 50,

tem um equipamento obsoleto, a sua exploração — a cargo de uma única empresa nacionalizada — tem dado lugar a muitas críticas, e serve na sua maior parte, o litoral entre o Douro e o Tejo uma vez que não existe uma linha interior Norte-Sul; e quanto à rede rodoviária, que ela privilegia igualmente o litoral e serve mal o interior, que o piso das estradas é, em geral, mau e que a rede de auto-estradas era <sup>(1)</sup> ainda insignificante.

Trata-se de factos apoiados numa realidade conhecida e com frequência posta em evidência, nomeadamente na comunicação social.

Uma outra afirmação da mesma análise parece igualmente oportuno sublinhar: «a localização, a composição e o ordenamento do TN, pesadamente dependente do exterior quanto a produtos de natureza essencial, implicam a necessidade de sistemas de transporte e de comunicações diversificados que facilitem o relacionamento interterritorial e que acautelem a independência nacional».

Toda esta problemática se inscreve naturalmente na análise do factor económico no seu conjunto como factor importante do Potencial Estratégico Nacional, pondo em evidência as «potencialidades mais relevantes» e as «vulnerabilidades mais constrangentes», estas últimas fundamentadas em realidades estruturais que infelizmente vêm já de larga data.

Mas a questão essencial não se me afigura ser hoje a de um problema de obsolescência das instalações, de equipamentos e de métodos de exploração, nem tão-pouco o da existência ou não de uma linha férrea Norte-Sul interior ou de uma auto-estrada na mesma orientação e localização.

Na verdade, ao ponderar-se a questão, cai-se, inevitavelmente, no tradicional problema da litoralidade e da interioridade do nosso território com a correlativa questão da mobilidade interna populacional.

Problema naturalmente mobilizador em termos do futuro da Comunidade nacional, ainda que enfrentando o crucial dilema que decorre quer da desigual repartição geográfica dos recursos naturais num território relativamente exíguo e de forma predominantemente alongada no sentido dos meridianos, quer do facto de o meio geográfico potenciar fortemente a atractividade do litoral perante um interior de transição para a rudeza física da zona central da Península. Esta atractividade, — que terá estado sempre, e em larga medida, na base da vocação marítima e atlântica do povo português —

---

(1) A data da elaboração da análise em referência.

é ainda hoje um elemento positivo essencial apontando para a continuação da sobrevivência desse mesmo povo como povo soberano e independente. Donde a clássica pergunta-chave: Há no Continente que «levar o litoral ao interior» ou que «trazer o interior ao litoral»?

Numa e noutra opção os transportes internos têm um papel fundamental a desempenhar.

Como serviço que são, os transportes integram-se numa opção e numa finalidade superior. Necessariamente não as substituem, sejam elas de ordem económica, social ou política. As opções técnicas devem, por tal motivo, estar sempre a jusante das opções políticas e estratégicas que determinam a referida finalidade.

Convém aliás igualmente recordar que os transportes formam um sistema global e que cada um dos modos de transporte não constitui, por sua vez, senão um sistema tecnológico que é sub-sistema do referido sistema global. Este é de cariz eminentemente sócio-económico e, comporta, portanto, e sempre, uma forte componente política.

Por isso o problema dos transportes tem relação directa com o da coerência dos diversos elementos cimentadores da unidade do espaço nacional, espaço este que deve constituir um conjunto coeso e integrado de sub-espacos e estar, ao mesmo tempo, salutarmente aberto e relacionado com os espacos exteriores seus semelhantes. Esta coerência supõe logicamente a não criação de condições de descaracterização do nosso espaco, por evidentemente atentória da preservação da unidade nacional. Como refere Brandão Alves <sup>(2)</sup>: «A Europa será tanto mais forte quanto mais fortes forem as nações que a compõem» e «o futuro da Europa está, é certo, na Europa das Regiões, não porque elimina as Nações mas porque a força das Nações há-de também estar na força das suas Regiões».

Questão naturalmente não pacífica, mas, quanto a mim, a que na verdade traduz a solução possivelmente mais viável, porquanto a União Europeia — a fazer-se em termos concretos, objectivos e equilibrados — não me parece que possa resultar senão de um esforço comum das Nações, respeitando e valorizando as respectivas identidades, já que actuar contra essas mesmas identidades — diluindo-as (se efectivamente viável) num espaco muito mais

---

(2) «Litoralidade, interioridade e mobilidade populacional», Nação e Defesa, n.º 45, Jan./Mar. 88

amplo ainda que aparentemente mais rico — conduzirá a uma situação durante largas gerações encaracterística e gravemente instável.

Por isso a problemática do ordenamento do território tem uma forte componente de Defesa Nacional. Tal como a da definição da configuração básica das redes de infra-estruturas de transporte, nomeadamente as de transporte terrestre a que especificamente aludo na presente reflexão.

Tal configuração assume com efeito, e inevitavelmente, carácter estratégico, na medida em que influi nas possibilidades de afirmação de cada País desde logo perante os seus parceiros comunitários, com particular destaque, no nosso caso, da posição relativamente a Espanha. Como alguns factos adiante referidos nitidamente mostram e certa perspectiva aconselha a realisticamente prever e ponderar.

As soluções técnicas não podem, com efeito, dissociar-se do problema global, ainda que isso não raro escape ao grande público ou seja ignorado por comentadores e articulistas que veiculam, na comunicação social, pontos de vista que, ou restringem os problemas ou traduzem ópticas reflectindo predominantemente interesses locais ou de grupo e, portanto, nem sempre estão conformes com uma visão isenta e total das diversas hipóteses em jogo bem como das soluções que melhor podem servir o interesse do País.

Daf a incidência da questão no Potencial Estratégico nacional, pese embora a conhecida grande dificuldade de avaliação suficientemente objectiva desse mesmo potencial, nas suas duas componentes mássica e dinâmica.

Creio ser este último aspecto bastante importante, porque, na apreciação dos problemas reais, particular atenção é devida à avaliação da conjugação dessas duas componentes — não adição, como sabe, mas produto. Tratando-se, com efeito, de uma questão envolvendo capacidade (meios) e vontade (disposição anímica) fácil é concluir que, sem vontade, não só «toda a capacidade é inútil» como «toda a construção de capacidade é impossível». O que, para além da percepção concreta da vontade expressa ou potencial, põe o problema fundamental da caracterização realista dos dados e das implicações dos problemas, ainda que inevitavelmente à luz de uma filosofia de base própria que decorrerá do referencial permanente adoptado pelo analista.

Aliás, sem a filosofia antecedente toda a análise seria vã, com o inconveniente — permita-se-me a transposição de conceitos — de «haver certas coisas que, uma vez surgidas não mais acabam, e delas depender o nosso

tempo e a nossa história». Ou seja: uma incorrecta apreciação dos reais parâmetros dos problemas conduz normalmente a situações irreversíveis com consequências geradoras de quadros e de condicionalismos que alteram totalmente o curso esperado ou pretendido para os acontecimentos, com repercussões que, como é evidente, podem ser extremamente graves e duradoras.

O que é em larga medida, e em minha opinião, o caso possível da problemática actual das nossas vias de comunicação terrestre, com particular relevo da problemática relativa à rede geral de linhas férreas.

## II — *ALGUNS FACTOS*

Em 15 de Novembro de 1975 foi formalizado em Genebra o Acordo Europeu sobre as Grandes Estradas de Tráfego Internacional (AGR), ficando assim estabelecido um Plano Director da Rede Rodoviária Europeia, elaborado por iniciativa do Comité dos Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa, que é um órgão das Nações Unidas com sede em Genebra.

Este Acordo, de larga projecção internacional, foi desde logo subscrito por muitos países europeus e passou, por tal motivo, a constituir um referencial precioso para o desenvolvimento de uma rede rodoviária de interesse europeu, permitindo coordenar realizações nos diversos países e, em particular, em países contíguos.

Diz-se no preâmbulo e no artigo 1.º do referido Acordo que «as partes contratantes, conscientes da necessidade de facilitar e de desenvolver na Europa o tráfego rodoviário internacional, e considerando que, para assegurar e desenvolver as relações entre os países europeus importa prever um plano coordenado de construção e adequação de estradas às exigências do tráfego internacional futuro, acordam na adopção do projecto de rede rodoviária denominado Rede Internacional E descrito no Anexo I ao Acordo, como plano coordenado de construção e de adequação das estradas de interesse internacional, que elas se propõem levar a cabo no quadro dos respectivos programas nacionais».

No Anexo II ao Acordo são especificadas as características técnicas que as referidas estradas devem respeitar.

Na lista de itinerários constante do Anexo I do AGR, e definindo a estrutura da rede, é feita destrição entre as estradas de base e intermédias (categoria A) e as de ligação ou complemento (categoria B). Neste Plano figuram as seguintes estradas europeias (\*) interessando ao nosso País:

Estradas principais	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="330 349 370 519">E</td> <td data-bbox="370 349 1023 519">90 — Lisboa — Setúbal — Pegões — Badajoz — Madrid — Barcelona... Palermo — Messina... Reggio di Calabria — Taranto — Brindisi... Igoumenitsa — Thessaloniki... Izmir... Irão.</td> </tr> </table>	E	90 — Lisboa — Setúbal — Pegões — Badajoz — Madrid — Barcelona... Palermo — Messina... Reggio di Calabria — Taranto — Brindisi... Igoumenitsa — Thessaloniki... Izmir... Irão.		
E	90 — Lisboa — Setúbal — Pegões — Badajoz — Madrid — Barcelona... Palermo — Messina... Reggio di Calabria — Taranto — Brindisi... Igoumenitsa — Thessaloniki... Izmir... Irão.				
Estradas intermédias	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="330 566 370 649">E</td> <td data-bbox="370 566 1023 649">82 — Coimbra — Celorico da Beira — Salamanca — Valladolid — Burgos.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="330 649 370 805">E</td> <td data-bbox="370 649 1023 805">01 — Larne — Belfast — Dublin — Rosslare ... La Coruña — Pontevedra — Porto — Coimbra — Lisboa — Setúbal — Portimão — Faro — Huelva — Sevilha.</td> </tr> </table>	E	82 — Coimbra — Celorico da Beira — Salamanca — Valladolid — Burgos.	E	01 — Larne — Belfast — Dublin — Rosslare ... La Coruña — Pontevedra — Porto — Coimbra — Lisboa — Setúbal — Portimão — Faro — Huelva — Sevilha.
E	82 — Coimbra — Celorico da Beira — Salamanca — Valladolid — Burgos.				
E	01 — Larne — Belfast — Dublin — Rosslare ... La Coruña — Pontevedra — Porto — Coimbra — Lisboa — Setúbal — Portimão — Faro — Huelva — Sevilha.				
Estradas de ligação ou complemento	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="330 843 370 900">E</td> <td data-bbox="370 843 964 900">800 — Albergaria a Velha — Celorico da Beira.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="330 900 370 959">E</td> <td data-bbox="370 900 964 959">801 — Vila Franca de Xira — Pegões.</td> </tr> </table>	E	800 — Albergaria a Velha — Celorico da Beira.	E	801 — Vila Franca de Xira — Pegões.
E	800 — Albergaria a Velha — Celorico da Beira.				
E	801 — Vila Franca de Xira — Pegões.				

Posteriormente, o nosso País diligenciou a inscrição de mais um itinerário intermédio via Bragança-Zamora, beneficiando assim o nordeste transmontano nas comunicações quer com o Porto quer com a Espanha e a França.

Como de imediato se concluirá, os itinerários antecedentes constituem a base dos itinerários principais (IP) do nosso actual Plano Rodoviário.

De notar, no entanto, que o AGR não estabelece que todas as estradas principais e/ou intermédias são necessariamente auto-estradas ou vias rápidas. Devem é proporcionar determinado nível de qualidade à circulação inerente ao tráfego previsível.

(\*) Com itinerários globais algo complexos e curiosos!

Animado com o êxito do estabelecimento do AGR, o referido Comité dos Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa promoveu seguidamente a elaboração de um Acordo semelhante para uma Rede Ferroviária Europeia (AGC). O problema revestiu aqui aspectos bastante mais complexos perante a especificidade técnico-económica do transporte ferroviário, pelo que o referido Acordo só veio a ser formalizado em 31 de Maio de 1985. O texto do Preâmbulo e do artigo 1.º deste novo Acordo são idênticos aos do AGR antes citado com a natural substituição da expressão «estradas» pela de «linhas de caminho de ferro». No artigo 2.º indica-se, porém, que «a rede ferroviária internacional é formada por um sistema de linhas principais e de linhas complementares, constituindo as linhas principais as 'grandes magistrais' ferroviárias que asseguram um tráfego internacional já muito importante ou que o deverá ser em futuro próximo, e sendo consideradas linhas complementares as que, completando desde já a rede de linhas principais, não assegurarão no entanto um tráfego internacional importante senão em futuro mais longínquo».

Como parâmetros de infra-estrutura a adoptar nas «grandes linhas ferroviárias internacionais» o Acordo limitou-se a perfilhar os parâmetros já anteriormente definidos pela União Internacional de Caminhos de Ferro (UIC) e por esta tomados como indicadores de base relativamente às características técnicas a implementar nas linhas inscritas no Plano Director de Infra-estruturas por ela elaborado na década de 70 e actualizado no início dos anos 80.

Será de interesse referir — pelo seu significado geral para técnicos e não técnicos — que as velocidades de projecto preconizadas pela UIC são de 160 km/h para as linhas existentes ou a modernizar profundamente, e de 250 km/h e 300 km/h para as linhas novas a construir, respectivamente para tráfego misto e para tráfego exclusivamente de passageiros. Bastante em função da larga experiência francesa adquirida na circulação a 160 km/h e dos parâmetros adoptados para a linha de alta velocidade Paris-Lyon, então em construção. Parecerá, certamente estranho que duas entidades diferentes procurassem, no fundo, o mesmo objectivo: a definição de um Plano Director de uma Rede Ferroviária de interesse europeu destinado a servir de base à modernização das linhas internacionais existentes e à

construção de novas linhas (\*) para fazer face às exigências comerciais do tráfego ferroviário das décadas de 80 e de 90 (e porventura do início do séc. XXI) em termos de assegurar a viabilidade desse mesmo tráfego.

Argumentou então a Comissão dos Transportes Interiores que os dois Planos se deviam considerar não em alternativa mas como completando-se, uma vez que a UIC é uma simples associação de Redes Ferroviárias (ainda que estas sejam predominantemente estatais ou nacionalizadas sob a forma de Empresas Públicas ou congêneres) e portanto não dispendo de suficiente capacidade de concretização autónoma dos seus projectos (inclusive por carência de meios financeiros), enquanto que a referida Comissão, como órgão da ONU, é essencialmente política e, portanto, já integra, nas suas propostas e projectos, a indispensável componente geopolítica, essencial a uma mais fácil concretização daquelas propostas e projectos. Acrescentou, aliás, aquela Comissão que os pontos de vista, essencialmente tecnológicos, das redes ferroviárias conduziam geralmente a projectos mais ambiciosos e, portanto, de menor probabilidade de viabilização prática em termos executivos. Ou seja: a rede a figurar no AGC seria, em princípio, mais restrita do que a do plano Director da UIC, mas de maior significado geopolítico. E isto apesar de entre as duas organizações se ter, desde o início, estabelecido um salutar espírito de cooperação técnica e de troca de pontos de vista gerais em termos de planeamento.

Portugal não fez parte do Grupo de Trabalho que, no âmbito da referida Comissão Económica para a Europa, da ONU, se ocupou da selecção dos itinerários a figurar na Rede Ferroviária Europeia objecto do AGC. Nem igualmente a Espanha.

Para aquela selecção o referido Grupo de Trabalho — presidido por um muito credenciado especialista europeu de transportes, o Professor suíço J. P. Baumgartner — começou no entanto por solicitar, aos diversos países, a indicação de quais as linhas que consideravam deverem ser incluídas na Rede em definição. Portugal propôs 3 itinerários: Lisboa — Entroncamento — Marvão — Valência de Alcântara — (Madrid), Lisboa — Entronca-

---

(\*) De notar que a construção da 1.ª linha de TGV (Paris/ Lyon) projectada para uma velocidade máxima de 300 km/h veio pôr, na Europa, a questão do reinício da construção de linhas férreas, em larga escala. A ulterior construção da linha do TGV-Atlantique (Paris-Le Mans e Tours) veio reforçar esta nova era do caminho de ferro, generalizando a circulação a 300 km/h em serviço corrente. Em finais do século é provável que já se circule a 350 km/h em serviço comercial.

mento — Pampilhosa — Vilar Formoso — Fuentes de Onõro — (Irun — Hendaye — Paris) e Porto — Barca de Alva — La Fregeneda — (Irun — Paris). A Espanha, por sua vez, propôs Valência de Alcântara — Cáceres — Madrid — Saragoça — Barcelona — Port Bou — (Cerbère — Avignon — Paris) e Madrid — Burgos (via Valladolid e via Aranda do Douro) — Irun — (Hendaye — Paris).

Havendo, portanto, concordância das propostas de Portugal e de Espanha, no tocante às ligações entre os dois países, apenas quanto à linha Lisboa — Madrid (por Marvão/Valência de Alcântara), foi este o único itinerário retido pelo Grupo de Trabalho na primeira proposta de Rede Europeia, formalizada pouco depois.

Portugal reagiu de imediato, fazendo notar que a proporção do tráfego internacional por Vilar Formoso/Fuentes de Onõro era de 4:1 em relação ao tráfego por Marvão/Valência de Alcântara, o que não permitia não considerar como de significado europeu o referido itinerário. Esta realidade chocava-se, porém, com a lógica da geografia senão mesmo com a da geopolítica peninsular, e foram por tal motivo, necessários dois anos de diligências, a nível governamental, para convencer a Espanha a aceitar o itinerário internacional por Vilar Formoso — Salamanca — Valladolid como linha principal, depois de, numa primeira fase da discussão, o país vizinho (de travessia indispensável para passarmos por via terrestre para o resto da Europa) se ter disposto a aceitar a inclusão do itinerário em causa mas apenas como linha complementar e, portanto, de interesse secundário, facto este com especial incidência negativa sobre o tráfego de passageiros.

Pôde assim conseguir-se que, na sua versão final, o AGC considerasse duas linhas principais interessando ao nosso País:

- a E 05 — Lisboa — Coimbra — Vilar Formoso — Fuentes de Onõro — Medina del Campo — Burgos — Irun — Bordeaux — Paris, e
- a E 90 — Lisboa — Entroncamento — Valência de Alcântara — Madrid — Barcelona — Narbonne — Marselha — Génova — Pisa — Roma.

A ligação ao Porto por Barca de Alva (Douro) perdeu naturalmente sentido com o encerramento à exploração, entretanto verificado, da parte espanhola do itinerário (La Fregeneda — Fuente de San Esteban) por debi-

lidade do tráfego e características de traçado muito desfavoráveis da linha, solução que Portugal não pôde contrariar por simultânea incapacidade técnica da nossa linha do Douro.

Este, um primeiro conjunto de factos ilustradores da problemática em consideração.

Outro grupo de elementos (posteriores): O alargamento da Comunidade Económica Europeia a novos países e o aceleramento do processo de integração económica trouxeram novos dados à problemática das redes internacionais de transporte terrestre.

Pode dizer-se que a rede de estradas consignada no AGR não suscitou, sob este ponto de vista, problema de maior e que essa mesma Rede foi adoptada como referencial orientador do desenvolvimento das vias rodoviárias internacionais de interesse comunitário, nomeadamente das auto-estradas e das vias rápidas construídas ou em construção nos diversos países (conjugando objectivos de política interna e internacional de transportes).

O mesmo não sucedeu contudo no tocante às linhas de caminho de ferro, quer por motivo do elevado investimento exigido pela remodelação, para parâmetros adequados, dos grandes itinerários — as denominadas «magistrais» correspondendo às linhas de grande tráfego actual ou futuro — e pela construção de linhas novas nos troços em que os traçados existentes se apresentavam com características fortemente desfavoráveis, quer em resultado da necessidade de definição prévia da função estratégica da Rede — agora de interesse comunitário — na geopolítica da interligação desejável dos polos económicos de base do conjunto dos 12 Países da Comunidade.

Uma vez que foi ao caminho de ferro reconhecido nítido papel estruturante fixando-lhe o objectivo declarado, no plano comunitário, de aproximar as regiões periféricas do núcleo central da Comunidade e de reforçar a coerência e a homogeneidade do novo espaço criado, nomeadamente através do desenvolvimento de uma rede interligando prioritariamente as capitais dos vários Estados-membros.

Em relação com esta problemática surge na UIC a Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus (CCFE) aglutinando as Redes dos 12 Países-membros da CEE e, por complementaridade indispensável, também as Redes suíça e austríaca. A CCFE retoma a ideia das «magistrais» do Plano Director da UIC e do AGC, e desenvolve-a em termos de rede de interesse comu-

nitário em vários horizontes temporais sucessivos (neste momento 3, com objectivos finais a prazo de 25-30 anos).

Entertanto a Espanha fez saber que, por motivo da ausência de tráfego interno no troço Cáceres — Valência de Alcântara (cerca de 100 km) e pelo muito difícil traçado da linha (só permitindo já hoje performances relativamente modestas) a ligação Lisboa — Madrid deveria, no futuro, passar a ser encarada por Badajoz (ainda que pela via Cáceres). E sugeriu que, em Portugal, a ligação a esta fronteira poderia ser bastante melhorada mediante a construção de um troço de linha entre Évora e Elvas (cerca de 70 km) o que permitiria conferir ao conjunto do itinerário características técnicas muito mais favoráveis à obtenção de um tempo total de trajecto que não deveria exceder as 5-5 1/2 horas <sup>(5)</sup> entre Madrid e Lisboa!

Em Portugal, a hipótese pareceu no entanto de ponderar, nomeadamente porque, no itinerário actual Torre das Vargens — Marvão, também o tráfego nacional é praticamente nulo e o traçado da linha é extremamente desfavorável e insusceptível de integração numa grande magistral europeia sem prática reconstrução total em variante. Ao mesmo tempo a ligação a Badajoz por Évora — Elvas proporcionaria de facto, no plano interno, ligação ferroviária mais lógica e eficiente a Badajoz, ao mesmo tempo que permitiria revitalizar o acesso ferroviário a Évora (hoje muito difícil em termos técnicos e comerciais satisfatórios, pela ausência de travessia ferroviária do rio Tejo na zona de Lisboa) e dar à rede do Alentejo uma operacionalidade mais natural e lógica em termos de geografia, em coerência aliás com a óptica que a rodovia sempre seguiu e segue, por evidência que se não deve menosprezar. Mas a solução supõe a concretização da travessia ferroviária do Tejo na zona de Lisboa, o que confere à questão grande amplitude mas igualmente muita oportunidade a nível nacional.

Sem referir pormenores da análise empreendida que seriam supérfluos, registo que, na sequência, pôde chegar-se a um esquema UIC de rede de interesse comunitário com duas «magistrais» interessando ao nosso País:

— Lisboa e Porto — Pampilhosa — Vilar Formoso — Salamanca —  
— Irun — Paris, e

---

<sup>(5)</sup> Tempo à data (1983/84) considerado comercialmente aceitável. Ainda não se havia generalizado a ideia de alta velocidade, com as notáveis reduções de tempos de viagem que esta proporciona.

— Lisboa e Faro — Évora — Elvas — Cáceres — Madrid — Barcelona —  
— Marselha — Roma.

completadas por duas ligações suplementares a Espanha: Porto — Valença — Vigo e Lagos — Faro — Vila Real de Santo António — Huelva — (Sevilha), esta última naturalmente só concretizável com a ferroviária do rio Guadiana na zona de Castro Marim/Vila Real de Santo António (perdida que foi por Portugal a oportunidade que teve de a efectivar quando da decisão da construção da ponte rodoviária sobre aquele rio, e em que mais uma vez o caminho de ferro foi politicamente subestimado nas suas múltiplas incidências de tipo estratégico nas relações internas e internacionais).

Com o esquema acima considerou-se, no entanto, salvaguardado, em termos minimamente satisfatórios, não só o acesso ferroviário a Espanha e, através desta, aos restantes países da Europa de além-Pirinéus, como também a essência da rede interna de caminho de ferro de médio e de longo curso através da criação de um forte eixo Norte-Sul (praticamente integrado na totalidade nas «magistrais referidas») e de duas penetrantes transversais de qualidade servindo de base à restante rede. No seu conjunto tal esquema constituiria além disso o desejável impulsionador concreto da aproximação Norte-Sul e das ligações litoral-interior, um e outro aspectos essenciais, como se sabe, ao reforço da coesão interna nacional. Estávamos em 1985/86.

O notável sucesso técnico e comercial da linha de TGV Paris-Lyon (em exploração total desde meados de 1983) abriu, porém, novas perspectivas a nível europeu, e muito concretamente no âmbito da CEE. O encurtamento de «distâncias» passou a apresentar-se como possível em padrões até aí não admitidos e criou imediato fundamento a ideia — aliás muito natural — da vantagem que haveria, em termos comunitários, no estabelecimento preferencial de uma rede de linhas de alta velocidade interligando os diversos Países-membros.

O problema mudou assim rapidamente de escala e encontrou forte aceitação nos meios económicos, nomeadamente a nível dos grandes industriais europeus.

Mas, em contrapartida, tem de admitir-se que a nova rede será muito mais concentrada e especializada do que a anteriormente prevista e que não poderá interligar senão os grandes polos económicos (inclusivé porque

se trata à priori de uma rede onde os comboios — pela essência do sistema — deverão cobrir grandes distâncias sem paragem).

Nesta óptica, a Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus apresentou em Janeiro de 1989 uma proposta de Rede Europeia de Alta Velocidade que, no que toca ao nosso País, inscreve, na fase do longo prazo (após 2005) a concretização das duas magistrais a que atrás fiz referência: Lisboa e Porto — Vilar Formoso — Fuentes de Oñoro e Lisboa e Faro — — Elvas — Badajoz. No curto prazo (1995) a prioridade foi conferida à ligação Lisboa-Madrid. Esta prioridade decorreu nomeadamente do objectivo adoptado pela Comunidade — por questão essencialmente de investimentos — de conseguir, no menor prazo, o acesso por comboio de alta velocidade a 9 das capitais dos países da Comunidade — sendo uma destas Lisboa — dado o seu interesse geoestratégico.

A referida proposta tem estado em exame pelos serviços especializados da Comissão das Comunidades e é de crer não só que a estrutura global da rede proposta venha a sofrer algumas alterações, mas também que lhe venham a ser acrescentados alguns troços de complemento — preenchendo os denominados «maillons manquants» («elos em falta», na designação portuguesa) que, nas ópticas nacionais, não têm justificação por se localizarem em zonas fronteiriças (por sistema fracas geradoras de tráfego) mas que são indispensáveis à continuidade das linhas de tráfego internacional. E sobretudo é de prever que a rede prioritária, a concretizar em prazo visível, seja constituída apenas pelos poucos «eixos» realmente estruturantes das pretendidas ligações comunitárias de base, com o objectivo, sob vários títulos primordial, de pôr em rápido contacto as capitais dos Países-membros da Comunidade. Preocupação natural para as forças que desejam ver rapidamente concretizada a União Europeia nas suas várias formas possíveis.

Pelo que nos respeita, pode dizer-se, em termos práticos, que voltou a pôr-se, quase na estaca zero, a questão da passagem obrigatória por Madrid (tão desejada pela Espanha nos últimos anos) para o acesso ferroviário (sobretudo de passageiros e em relação ao transporte dos quais a questão da alta velocidade é particularmente significativa) a França e aos demais países europeus. Com a agravante de, presentemente, estarem a decorrer contactos (a pedido dos países do Leste) para o alargamento da rede europeia de alta velocidade àqueles países, e tudo fazer prever que a afectação

de fundos comunitários para o acesso em AV a Espanha e a Portugal será reduzida a um valor mínimo. E sem a contribuição desses fundos, nada de significativo parece de concretização viável entre nós. Tempo de viagem Lisboa-Madrid apontando como referência e máximo admissível: 3-3 1/2 horas. Ambicioso? Por certo, mas porventura a única solução justificativa de investimento forte num caminho de ferro para o século XXI.

A concluir esta enumeração de factos importa ainda registar alguns elementos de enquadramento decorrentes das opções feitas mais recentemente por Espanha, por razões essenciais de política interna.

A nova linha Madrid — Córdova — Sevilha <sup>(6)</sup>, em construção com vista às Comemorações, em 1992, do Centenário da Descoberta da América, passou a ser considerada como primeiro troço da rede de alta velocidade espanhola, e está já a ser assente em bitola normal europeia (1,435 m) e não na bitola larga ibérica tradicional (1,668 m) para a qual fora inicialmente prevista e é a da rede actual da Espanha e de Portugal (com excepção das chamadas linhas de via estreita — bitola de 1,000 m). Deu-se assim o primeiro passo irreversível para a criação na Península de uma rede ferroviária moderna inteiramente nova e independente da actual.

No seguimento, foi já anunciado que uma nova linha de AV e bitola normal ligará Madrid a Saragoça e Barcelona, com continuação até à fronteira francesa dos Pirenéus orientais. Data de concretização pretendida: cerca de 1997/98. Objectivo: criar um grande eixo interno de AV (Sevilha — Madrid — Saragoça — Barcelona) e assegurar a ligação (sem descontinuidade) à rede francesa e, por intermédio desta, à alemã, suíça e italiana, por um lado, e à belga e inglesa por outro. Madrid tem publicitado o seu TGV a ligar a capital espanhola (em uma noite) a Londres, Bruxelas, Frankfurt, Zurique e Milão!

Naturalmente que, ao mesmo tempo, se pôs o problema do aumento substancial da velocidade de circulação na ligação de Madrid e da fronteira francesa a outros polos importantes de Espanha, nomeadamente aos de carácter turístico e aos de actividade económica de 1.<sup>a</sup> grandeza. Para o efeito foi, portanto, encarada a mudança da bitola na rede existente e a construção de largas variantes nas zonas mais desfavorecidas pelos traçados actuais.

---

(6) Projectada embora para a velocidade máxima de 250 km/h.

Estudos cuidados e muito aprofundados conduziram ao equacionamento e solução dos diversos problemas técnicos suscitados por uma operação tão delicada (1) como é a de uma mudança de bitola em tão grande escala. Para a execução dos trabalhos foi definido um programa de 13 fases com sub-divisão da rede em outras tantas sub-redes de elevada coerência funcional. Conquanto várias fases possam ser conduzidas em paralelo, convirá registar que a Fase 1 (2) consiste no mero prolongamento da nova linha de bitola normal Madrid-Sevilha a Huelva e a Cadiz; as Fases imediatamente a seguir contemplam, por sua vez, o acesso ao Levante espanhol, ao resto da Andaluzia e ao País Basco (por Pamplona). Isto é: as 4 ou 5 primeiras fases levarão a bitola normal a todas as zonas geradoras de tráfego mais intenso ou de maior qualidade e significado em termos internacionais. A ligação a Portugal — via Badajoz e a partir da linha Madrid-Sevilha (e não já por Cáceres (3)) — aparece considerada na 4.ª ou 5.ª Fases. A ligação a Vilar Formoso só surge, no entanto, em fase bastante ulterior aquando da transformação da linha Valladolid — Salamanca — Fuentes de Oñoro (não essencial para a ligação Irun-Madrid, ao contrário do que actualmente sucede no troço até Medina del Campo, em virtude da previsão de construção de uma linha directa de AV entre Madrid e Valladolid).

O elevadíssimo investimento exigido pela transformação geral da bitola da rede actual tem contudo suscitado fortes reservas à viabilidade de concretização prática do projecto em termos tão amplos. Até à data não há decisão governamental sobre o assunto e pensa-se — a avaliar pelas notícias e polémicas na imprensa espanhola a tal respeito — que, muito provavelmente, a mudança de bitola só se processará em extensão limitada da rede ou num programa de muito longo prazo. O que confere novo cariz ao problema, pois significa que, uma vez construído o grande eixo Sevilha — Madrid — Saragoça — Barcelona — Fronteira Francesa em bitola normal, e completado, porventura, este eixo com a linha Madrid-Valladolid e sua ligação a Bilbao e Irun/Hendaye, a Espanha passará a dispor — com

(1) Pelas incidências sobre o funcionamento normal da rede e que importa, por evidentes razões comerciais, minimizar.

(2) A numeração das fases tem sentido lógico e não parece revestir carácter puramente casual.

(3) A linha da Estremadura só seria transformada na 8.ª ou 9.ª Fases, por certo em virtude do seu relativamente reduzido tráfego.

alguns possíveis pequenos complementos como a já referida ligação a Huelva, Cadiz e Málaga, e talvez também a Valência — de uma rede coerente em bitola normal, operacionalmente compatível com a manutenção da restante rede em bitola ibérica sem problemas extremamente graves, face nomeadamente à possibilidade de utilização das composições TALGO (de tecnologia espanhola) nos itinerários que exijam a circulação nas duas bitolas.

Situando-se Portugal, na geografia ferroviária europeia, a jusante da rede espanhola, é evidente que tudo o que antecede condiciona extremamente as apções a tomar no nosso país. Que assim é resulta claro na disposição ainda recente da Espanha de nada investir no reequipamento das linhas actuais de acesso a Portugal, disposição esta que só há pouco pôde ser alterada por forte intervenção a nível governamental, e conduziu ao início da modernização do troço Medina del Campo — Salamanca — Fuentes de Oñoro, dando assim sequência lógica ao esforço de modernização da linha da Beira Alta que tem estado a ser desenvolvido pelo nosso País com vista à potenciação possível <sup>(10)</sup> de um itinerário que, na realidade, continua a ser a principal via ferroviária de ligação de Portugal com a França e os restantes países europeus de além-Pirenéus. Linha, no entanto, e infelizmente por força da geografia da região atravessada, sem características técnicas favoráveis para futura integração numa rede de alta velocidade nos moldes em que esta rede tem vindo a ser gradualmente definida a nível europeu.

Com efeito reconhece-se hoje ser em geral extremamente difícil, e muitíssimo oneroso, adaptar os traçados existentes na Península para a circulação a 200 ou mais km/h. Daí a tendência mais recente para dar prioridade à construção de linhas novas com características adequadas às referidas velocidades acautelando o futuro e estabelecendo sobretudo as ligações entre polos principais. Há inclusivamente que ter também em conta que as elevadas distâncias necessárias à aceleração e à frenagem das composições não se coadunam com paragens relativamente frequentes dos comboios nem com pequenas distâncias entre polos a servir. Por isso, em percursos relativamente curtos ou terminais, admite-se já que a alta velocidade possa ter mais modestos (por ser facto sem consequência apreciável em

---

<sup>(10)</sup> Para 120-160 km/h onde técnica e economicamente viável.

termos de exploração) e não se ultrapassem assim valores da ordem dos 200-220 km/h. Velocidades acima de 160 km/h são consideradas velocidades elevadas; 300 km/h será uma muito alta velocidade de circulação. Sobretudo se se tratar de velocidades comerciais, como se prevê venha a suceder por finais do presente século.

Em Portugal os traçados ferroviários são geralmente sinuosos, mesmo em terreno não particularmente difícil. Na linha do Norte (Lisboa-Porto) só em fracção limitada do percurso se podem atingir os 140 km/h (e mesmo assim em troços descontínuos); nas restantes linhas principais pode em muitos troços circular-se a 100-120 km/h, mas em algumas, a velocidade máxima possível de circulação não excede, no entanto e geralmente, os 80-90 km/h, por razões estruturais de traçado e não conjunturais de equipamento.

É uma realidade que muito tem dificultado — apesar da modernização de equipamento já levada a cabo — a obtenção de perfomances de exploração minimamente satisfatórias para o público em termos de transporte ferroviário actual.

Daí o problema posto aos nossos decisores: que caminho de ferro para servir o desenvolvimento do País neste limiar já próximo do séc. XXI? Como acompanhar a evolução tecnológica e assumir a nossa quota-parte no movimento de integração europeia, que precisamente busca utilizar o efeito estruturante do caminho de ferro para o «encurtamento» de distâncias e para a homogeneização económica e social do espaço comunitário contrariando ao máximo as dificuldades impostas pela geografia? Como, em última análise, preservar a nossa identidade, neste domínio (estruturante, como se acentuou) face à dinâmica fortemente centripetista que o nosso único vizinho terrestre — a Espanha — tem, de forma por vezes quase insensível mas sempre muito calculista e determinada, sucessivamente revelado?

### III — UMA REFLEXÃO

Num artigo publicado há já alguns anos <sup>(1)</sup> refere o General Ramires de Oliveira que «independência nacional» não se pode considerar um conceito absoluto, na medida em que existem, entre os Estados modernos, interdependências reais sob múltiplos aspectos.

---

<sup>(1)</sup> NAÇÃO E DEFESA, n.º 13, Janeiro/Março de 1980.

Creio que a situação não será característica dos tempos actuais, mas concordo em que a questão assumiu particular interesse nestes mesmos tempos, uma vez que «os grandes espaços são a nova forma em que se anda a configurar a maneira de os povos viverem politicamente»<sup>(12)</sup>.

«Independência» será assim a situação que faculta a cada Estado poder tomar decisões ou opções políticas, uma vez apreciados todos os factores e condicionamentos em presença — condicionamentos que tanto podem derivar de normais coacções externas ou internas, como dos compromissos livremente assumidos inerentes à integração em espaços alargados de natureza económica e/ou política e que sempre implicam restrição ao livre exercício da soberania tradicional.

É necessariamente o caso que decorre da integração de Portugal na Comunidade Económica Europeia, ainda que não esteja directamente em causa a manutenção da independência do nosso país e muito menos a da sua identidade.

Mas não podemos esquecer que a individualidade, para se manter, tem de ser defendida, nomeadamente porque a sua preservação não tem carácter automático, e pode evoluir enfraquecendo e dissolvendo-se perante potenciais mais fortes e susceptíveis, portanto, de exercer apreciável atractividade.

Sabe-se que o Desenvolvimento é, hoje em dia, um caminho decisivo para a competitividade e para a afirmação externa dos países, diminuindo desequilíbrios e possibilitando, pela via sócio-económica, a constituição de conjuntos geopolíticos mais ricos e, em princípio, mais estáveis em face da compatibilização de forças e da natural procura de convergência de interesses.

Pelo que respeita ao presente trabalho estão naturalmente em causa as incidências, sobre o transporte terrestre, da implementação das redes comunitárias de transporte e, em particular, da da rede ferroviária europeia de alta velocidade.

Não se trata, com efeito, de uma simples oportunidade de modernização das infra-estruturas de transporte adaptando-as, nas suas características, a um espaço alargado que se pretende tão homogéneo quando possível. A política comunitária supõe, na realidade, a liberalização do mercado dos transportes, e essa liberalização acarretará necessariamente um forte reor-

---

<sup>(12)</sup> Adriano Moreira, «Segurança e Defesa», in NAÇÃO e DEFESA, n.º 44, Outubro/Dezembro de 1987.

denamento da estrutura actual do transporte internacional (e, por reflexo, de boa parte do transporte nacional) pela substancial alteração do quadro económico-jurídico em que esse transporte se processará. A concretização do Mercado Único no início de 1993 marcará assim o início do reordenamento através do jogo fundamental das forças do mercado, e cada um dos modos de transporte terá de procurar, pela via da competitividade, garantir o espaço que considera competir-lhe, face à essência dos serviços que oferece e pode adequadamente assegurar. O que suscita desde logo um problema extremamente complexo: o da igualdade das condições de partida — qualidade das infra-estruturas e dos meios técnicos de transporte, uniformidade da legislação laboral, garantias de acesso ao mercado, etc., etc.

O desequilíbrio das referidas condições entre o transporte rodoviário e o ferroviário é evidente, no nosso país e não só. Na estrada, as infra-estruturas e os veículos são pertença de entidades que os gerem também independentemente; no caminho de ferro infra-estruturas e veículos são tradicionalmente geridos pela mesma entidade face nomeadamente ao carácter integrado que a operação do transporte tem, por razões técnicas e de segurança, lógica e inevitavelmente assumido <sup>(13)</sup>. Por outro lado é normalmente bastante diferente a grau de actualização das infra-estruturas e do material nos dois modos de transporte (para me limitar ao transporte terrestre em causa) o que coloca igualmente uma distorção à partida, difícil de transpor na prática pelo simples facto de os custos e do período de vida útil dos equipamentos de um e de outro modo de transporte, serem muito diferentes, o que traz à evidência e a primeiro plano, as características intrínsecas de cada um dos sistemas técnico-económicos em confronto, e obriga necessariamente a ponderar a essência desses mesmos sistemas no quadro da movimentação de passageiros e de mercadorias que se pretende assegurar e/ou desenvolver.

Por isso será superficial e irrealista apontar simplesmente a obsolescência dos equipamentos (infra-estruturas e material) como principal vulnerabilidade a corrigir, porque o que de fundamental está em causa são as potencialidades a fazer emergir, e estas obrigam, no quadro político-econó-

---

<sup>(13)</sup> É de admitir, no entanto, face à política que está a ser implementada pela Comissão das Comunidades Europeias, que esta situação venha a ser alterada e que também no caminho-de-ferro as infra-estruturas e a exploração possam, no âmbito da liberalização, ser conferidas a entidades diferentes, em moldes e viabilidade ainda não totalmente esclarecidos.

mico internacional actual, a pura e simplesmente repensar os sistemas adaptando as redes e os meios de exploração às exigências do transporte que o funcionamento do sistema indica deverem ser assegurados.

No fundo foi neste enquadramento que se desenvolveram as análises da União Internacional dos Caminhos de Ferro com vista à definição de uma rede de «magistrais» ferroviárias europeias, assim como as da Comissão Económica para a Europa (das Nações Unidas) que levaram à formalização dos AGR e AGC, respectivamente para as redes rodoviária e ferroviária europeias, como oportunamente se referiu. É dentro do mesmo espírito que decorrem presentemente as análises da Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus (no âmbito da «Mission Grande Vitesse») e da Comissão das Comunidades com vista à concretização de uma Rede Ferroviária Europeia de Alta Velocidade conjugando a um tempo as mais recentes performances do sistema ferroviário (que lhe reabriram perspectivas em parâmetros ainda não há muito impossíveis de prever com segurança) e o efeito estruturante e aglutinador da Comunidade que essa mesma rede pode desempenhar, pela alta capacidade de movimentação de pessoas (e de mercadorias, sob certas formas que tudo indica serão implementadas) num mercado de livre circulação de cuja dinâmica não se duvida e que nos diversos países da Comunidade apresenta potencialidades e vulnerabilidades muito desiguais.

Do que não deve também duvidar-se é que a realização do Mercado Único irá suscitar prioritariamente um acréscimo do tráfego rodoviário, com todos os problemas de ambiente, economia de espaço e de optimização de recursos energéticos que tal aumento envolverá. O caminho de ferro pode paralelamente melhorar de forma sensível a sua quota de mercado, em função não só dessas incidências do tráfego rodoviário como das prestações de serviço qualificado que deverá assegurar em face das suas próprias potencialidades.

Relativamente as estas últimas convirá aliás recordar que a geografia europeia apresenta algumas características favoráveis: «a distância entre as grandes cidades europeias não ultrapassa praticamente os 400-600 km, o que quer dizer que, com uma rede de malha bem estruturada de transportes rápidos, o caminho de ferro tem fortes possibilidades de ser compe-

titivo não apenas em relação à estrada mas também em relação ao avião» (14).

Esta conclusão decorre, no entanto, de uma perspectiva de transporte diurno de passageiros deslocando-se por motivos profissionais, que se crê aumentará substancialmente em resultado da liberalização geral de actividades e de movimentos inerentes à efectiva concretização do Mercado Único. O que não significa que, em percursos nocturnos, se não possam cobrir, em tempos comercialmente aceitáveis, distâncias até aos 1500 km. É no entanto uma problemática um pouco diferente e admite-se que a ela se aplique uma simples generalização da solução actualmente comprovada, que tem características essencialmente diurnas. Por enquanto ainda não há experiência de transportes nocturnos a alta velocidade.

A Espanha aposta fortemente nessa generalização — como já se referiu — na medida em que todos os grandes pólos de além-Pirenéus se situam a distâncias que excedem os 600-700 km a partir de Madrid ou de Barcelona. Lisboa é a única capital europeia que, em relação a Madrid, se localiza a uma distância dentro desta ordem de grandeza, considerada limite aceitável para um percurso diurno normal.

A Portugal a questão apresenta-se naturalmente mais complexa. Só Madrid, Sevilha, Salamanca, Valladolid se situam a distâncias de Lisboa, Porto ou Faro inscrevendo-se nos limites do raio de acção do transporte ferroviário comercial rápido diurno (não exceder as 3-4 horas de viagem). No domínio do transporte nocturno situar-se-ão Barcelona, Bordeus, Toulouse (8-9 horas de viagem) e pouco mais. Paris (destino tradicional de parte importante do nosso actual transporte internacional directo de passageiros) estará quando muito no limite dos limites (12-14 horas de viagem) das distâncias susceptíveis de serem cobertas em transporte muito rápido, ainda que com custos e atractividade discutíveis perante as possibilidades do avião para as deslocações profissionais que, do ponto de vista de tráfego, são o referencial de base do desenvolvimento da rede comunitária de AV.

No entanto, como Estado-membro da Comunidade, Portugal não pode auto-marginalizar-se, alheando-se da rede europeia de alta velocidade e criando, por sua iniciativa, condições para se tornar mais periférico no continente europeu. E acrescento: mais uma vez, tendo em conta a dinâmica da liberalização que se instalará, a qual fará que tudo tenda a repou-

(14) P. Amatore — «Perspectives d'avenir du rail dans un système européen» — Rail International, Abril de 1990.

sar na total competitividade entre transportes e entre operadores de um mesmo modo de transporte, que é inerente à construção da própria Comunidade Europeia.

Liberalização que no domínio do transporte ferroviário está levantando interrogações complexas — face à especificidade operacional do sistema, muito diferente da dos outros modos de transporte — que as Directivas de Política Ferroviária emanadas da Comissão das Comunidades Europeias com vista ao desenvolvimento dos caminhos de ferro da Comunidade vieram irreversivelmente suscitar. Ainda que a liberalização dos transportes passe inevitavelmente pela do caminho de ferro, uma vez que, sem ela, a liberalização dos transportes a nível comunitário carece praticamente de sentido pelo agravamento da situação a que iria dar lugar.

E se bem que o Mercado Único dos transportes represente um desafio e uma oportunidade para o caminho de ferro, tem, no entanto, de admitir-se que as matrizes de tráfego poderão sofrer reformulações inevitáveis dentro de uma lógica de optimização operacional que acarretará redistribuições de carga sobre as diversas infra-estruturas.

No caso das vias rodoviárias a questão pode, considerada globalmente, não suscitar problemas de monta, dada a normal grande capacidade das vias nos itinerários fundamentais, face à multiplicidade de funções que elas desempenham; salvo em troços já hoje muito carregados — onde problemas importantes de fluidez se podem pôr a breve prazo — o mais provável, de um modo geral, é suscitarem-se apenas questões de nível de serviço mas não propriamente questões de continuidade dos fluxos.

No que respeita ao caminho de ferro o problema é mais grave na medida em que há que potenciar infra-estruturas para se conseguirem tempos de transporte comercialmente aceitáveis num mercado livre e competitivo; o que inevitavelmente levará à eliminação das sobrecapacidades sem sentido útil, em benefício da potenciação dos grandes itinerários onde o elevado volume de tráfego permitirá uma utilização intensiva das infra-estruturas e dos equipamentos proporcionando custos de produção concorrenciais. Pelo que poderá antever-se, a rede ferroviária inter-regional e internacional da Europa Comunitária, e do século XXI, será uma rede constituída apenas por grandes itinerários, em grande parte duplicando a estrada mas complementando-a através das performances de transporte oferecidas, con-

jugando grande rapidez e elevadas capacidades de movimentação de pessoas e de mercadorias.

Assim sendo, e pelo que respeita à rede de infra-estruturas de transporte terrestre em Portugal susceptível de responder aos desafios que se nos apresentam no quadro do Mercado Único de 1993, e de suportar as potencialidades e vulnerabilidades que devem considerar-se associadas ao processo da participação integrada na Comunidade Europeia, poderá dizer-se que a estrutura da rede de itinerários principais constante do actual Plano Rodoviário proporciona uma malha lógica de cobertura do território e, portanto, capaz de facultar ao transporte rodoviário uma acessibilidade e uma mobilidade adequadas nas movimentações naturais de passageiros e de mercadorias. Quanto à rede ferroviária, o problema situa-se noutra quadro, porquanto estão em causa não só a realização de fortes investimentos nos itinerários susceptíveis de responderem aos interesses nacionais no desafio europeu, mas também determinadas opções técnicas de carácter básico como são a da adopção da bitola normal europeia (para dar ao transporte internacional de longo curso — passageiros e mercadorias — a competitividade que actualmente não pode ter por força da necessária mudança de bitola na fronteira franco-espanhola dos Pirenéus) e a da integração de um ou mais itinerários na rede de Alta Velocidade mesmo que seja nos níveis mínimos desta — 200/250 km/h).

Na lógica das instâncias comunitárias, a ligação internacional prioritária, e talvez única, é Lisboa-Madrid (ou vice-versa). Na lógica da estratégia nacional a ligação de qualidade à rede europeia de além-Perenéus deve fazer-se a partir de Lisboa e do Porto (e por que não também de Lagos/Faro?) <sup>(15)</sup> sem ter de passar necessariamente por Madrid contrariando assim o que de há muito tem sido fomentado pelo centripetismo espanhol.

No entanto a lógica da geografia também existe e não poderá dizer-se que, sob este ponto de vista, nos favoreça como desejaríamos, na medida em que, sendo os tráfegos potenciais relativamente fracos em termos da média comunitária, a teoria aconselha que se deve procurar a concentração desses tráfegos para permitir viabilizar economicamente os investimen-

---

<sup>(15)</sup> Creio erro lamentável certos pontos de vista de que o eixo fundamental ferroviário N-S é apenas Braga — Porto — Lisboa — Setúbal como se o País não se desenvolvesse também para sul do Sado. Excesso de economicismo?

tos em infra-estruturas e obter custos de produção que sejam concorrenciais. Deste modo a solução natural é desenvolver uma única ligação de qualidade a Espanha e à restante rede europeia e criar um eixo norte-sul de distribuição interna, que igualmente sirva de eixo principal do tráfego interior. É esta a solução que, como se recorda, foi inicialmente inscrita pelo Grupo de Trabalho da Comissão Económica para a Europa (das Nações Unidas) na proposta de rede a figurar no AGC, e que, no fundo, voltou a ser retomada pela Comissão das Comunidades com vista à Rede Europeia de Alta Velocidade. Na realidade esta Comissão compreende mal que a referida rede — pelo elevado investimento que envolve e pelo máximo de tráfego que necessita polarizar — não seja em primeiro lugar, e dominantemente, uma rede entre as capitais dos Estados e só depois assegure ligações a outros polos económicos, se o tráfego o justificar.

Na óptica antecedente, a rede de alta velocidade convergirá da fronteira francesa sobre Madrid e prosseguirá em direcção a Lisboa e ao sul de Espanha com vista à ligação a Marrocos. Esta solução é naturalmente lógica também na óptica da Espanha que sempre se tem esforçado por fazer de Madrid o centro geográfico e geo-económico (e porque não dizer também geopolítico?) da Península.

Da conjugação dos diversos factores intervenientes referidos, facilmente ressaltará a complexidade da situação que Portugal enfrenta no domínio da rede ferroviária, e que mais duas realidades agravam: a incerteza quanto à possível extensão e data de realização da mudança da bitola nas linhas actuais que a Espanha venha efectivamente a levar a cabo, e as consideráveis dificuldades que a orografia oferece para possibilitar a modernização do itinerário por Vilar Formoso para as velocidades máximas minimamente desejáveis para que se possa transformar num itinerário competitivo no domínio do transporte de passageiros e não apenas num itinerário importante europeu vocacionado para o transporte de mercadorias.

Dáí que, em seguimento da Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/88, determinando a adopção da bitola europeia de 1,435 m nas novas linhas que venham a ser construídas em Portugal para transporte de passageiros em alta velocidade (velocidade nominal mínima igual ou superior a 300 km/h), e do estudo das linhas actuais que deverão ser objecto de mudança da bitola, possam ser estabelecidos 4 cenários de base, correspondentes a outras tantas hipóteses sucessivamente mais amplas de esquema

de rede, tendo em conta a acessibilidade prioritária aos dois principais polos portugueses constituídos pelas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, e igualmente as linhas de fluxo dominantes dos tráfegos que a geografia e a sócio-economia dos espaços português e comunitário deixam ligicamente perspectivar:

- C<sub>1</sub> — Ligação internacional Lisboa — Madrid;
- C<sub>2</sub> — Ligação internacional Lisboa — Madrid e ligação nacional Lisboa — Porto;
- C<sub>3</sub> — Ligações internacionais Lisboa — Madrid e Porto — Valladolid e ligação nacional Lisboa — Porto;
- C<sub>4</sub> — Ligações internacionais Lisboa — Madrid, Porto — Valladolid, Porto — Galiza e Faro — Andaluzia e ligações nacionais Lisboa — Porto e Lisboa — Algarve.

Em qualquer destes cenários supõe-se utilizada a bitola normal europeia nos itinerários em referência, sem o que as ligações internacionais a potenciar ficariam sem significado por inviabilidade de as assegurar no quadro futuro se mantida a bitola larga actual.

Ponderados nas suas características positivas e negativas, poderá concluir-se, em termos práticos, que o cenário C<sub>1</sub> corresponde a uma mera extensão a Portugal da rede espanhola de bitola normal através de uma antena Madrid — Lisboa (por certo explorada com material espanhol); que o cenário C<sub>2</sub> já proporciona um mínimo de rede nacional, embora de reduzida extensão para pôr o problema da mudança da bitola na rede existente; que o cenário C<sub>3</sub> é para nós o mínimo politicamente desejável, e que o cenário C<sub>4</sub> será o único que corresponde a uma situação satisfatória em termos de transporte ferroviário por permitir oferecer um transporte moderno de elevada qualidade não só nas ligações internacionais como no grande eixo interno fundamental, e assumir alto valor estruturante a nível interno pela grande aproximação que proporciona entre o norte e o sul e entre o litoral e o interior do País, tão importantes em termos de reforço da coesão nacional. Em qualquer dos casos a coexistência de redes de duas bitolas parece, pelo menos em futuro largo, praticamente indispensável, já que a mudança da bitola nas linhas actuais não é, pelo seu custo, de encarar senão naquelas (de interesse não regional) em que a sua função geo-económica no conjunto da nova rede claramente o justi-

fiquem. O que põe problemas técnicos novos e conduz inexoravelmente, a prazo, a um profundo redimensionamento do sistema.

Problema, como se concluirá, de indiscutível complexidade pelas múltiplas incidências que comporta, mas possivelmente sem alternativa. Nada fazer é reforçar a nossa situação periférica ou renunciar ao transporte ferroviário internacional e porventura também a larga fatia do transporte inter-regional interno; adoptar os cenários  $C_1$  e  $C_2$  cria problemas de dimensão mínima da rede para uma exploração económica e acentuadamente nacional; os restantes cenários,  $C_3$  e  $C_4$ , correspondem às soluções mais desejáveis do ponto de vista nacional mas enfrentam, em larga medida, dificuldades de concretização física e temporal equilibrada, pelos investimentos exigidos e pela forte dependência das correlativas realizações espanholas.

Outros cenários intermédios se podem naturalmente estabelecer, mas os 4 acima referidos afigura-se-me constituírem de facto o referencial de base a ter presente na análise da problemática verdadeiramente em causa.

#### IV — UM PONTO DE VISTA

Penso que a reflexão antecedente — embora sumária no seu conjunto — terá esclarecido a essência do problema geo-estratégico actual das nossas vias de comunicação terrestre no quadro da participação plena de Portugal na Comunidade Económica Europeia e da extensão ao nosso país das redes comunitárias de estradas e de vias férreas.

Se a questão da rede de estradas não parece, como se referiu, suscitar problema de maior, o mesmo sucede com a rede de caminhos de ferro, seja pela essência do próprio transporte rodoviário, seja por razões técnicas, de qualidade do transporte e de investimento, seja pela dependência em relação à rede espanhola (e à política governamental do país vizinho quanto a esta). Tais factos conferem ao problema uma dimensão que ultrapassa largamente a do normal relacionamento entre as redes em causa no âmbito da Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus a que ambas pertencem.

Por isso considero que a questão interessa à defesa nacional, já que toda a problemática dos transportes — pela incidência destes na sócio-economia dos países — assume importância considerável no contexto dos factores que são elementos do potencial estratégico nacional.

No caso concreto, defende-se o quê?

Sem dúvida, não só o desenvolvimento do País e o aumento do bem-estar dos seus cidadãos — factos estes que terão em larga medida justificada adesão à Comunidade Económica Europeia — mas também o reforço da coesão interna e a preservação da independência nacional através do aumento da nossa individualidade em todos os planos.

Defendem-se esses valores de quê?

Naturalmente da interferência de outras Unidades Políticas em opções que nos condicionam aos seus interesses; e em particular não só de um revigorado centripetismo espanhol que, mesmo em questões como a rede ferroviária de interesse comunitário, não deixa de ter presente que Portugal só pode ligar-se por via terrestre a França e ao resto da Europa mediante a travessia da Espanha como esta entender ser-lhe mais favorável, mas também de um certo espírito veiculado com frequência pela imprensa (e não só) do país vizinho, que não se priva de afirmar que Portugal e a Espanha «estiveram de costas voltadas desde a batalha de Aljubarrota em 1385 e que agora iniciaram, pela via da economia, a aproximação e a integração que a política lhes negou», e que hoje «o vizinho luso se converteu por si só num mercado mais importante para a Espanha do que toda a América Latina, com uma inversão radical de situação em apenas cinco anos».

Defendemo-nos finalmente como e com quê?

É manifesto que o Poder Nacional é um valor relativo, e que, no problema em causa, a negociação diplomática será por certo a via formal mais concreta — como tem sucedido — para defender o nosso interesse no âmbito dos órgãos de análise e decisão comunitários em que normalmente participamos, independentemente de toda a negociação bilateral com o país vizinho que, sem perda dos objectivos essenciais a prosseguir, possa tacticamente ser utilizada. Assim se têm conseguido os acordos já estabelecidos (e atrás referidos) sobre os itinerários internacionais rodo e ferroviários integrados na rede internacional interessando ao nosso País.

Mas a experiência tem também infelizmente mostrado que, face a dados novos, as questões referidas têm tendência para serem repostas desde a

base, voltando assim às mesmas premissas de partida. O que evidentemente não ajuda à solução dos problemas e tem criado entre nós não só uma situação de sucessivo adiamento e expectativa quanto às decisões a tomar, mas também um progressivo afastamento da realidade, já que a prioridade de concretização dos diversos itinerários da nova rede não é indiferente em termos de repercussão no todo nacional.

Tudo indica que, antes do final do século, a Espanha disporá de um eixo rápido Sevilha — Madrid — Saragoça — Barcelona — Fronteira Francesa a ligar à rede francesa de AV e, através desta, às redes italiana, suíça, alemã, belga e inglesa (através do túnel sob a Mancha). Talvez também existam em bitola normal europeia as linhas Sevilha — Cadiz e Sevilha — Huelva. Esta última proporciona uma oportunidade (talvez não muito difícil) de ligação ao litoral algarvio — a Faro, a Portimão e a Lagos nomeadamente — susceptível de ser aproveitada com interesse.

Ao mesmo tempo a ligação Madrid — Lisboa impõe-se no quadro comunitário e, para evitar a nossa marginalização ao sistema, deve ser considerada como inevitável.

Nada se sabe, porém, e em definitivo, sobre a ligação em bitola normal de Madrid ou Valladolid à fronteira francesa de Irun/Hendaye nem, portanto, sobre a sua data de prevista concretização. O que não nos permite antever a mudança para bitola normal do itinerário por Vilar Formoso, com a conseqüente dúvida sobre a forma mais viável e correcta de assegurar a ligação ao Porto e ao norte do País. O que se por um lado deixa em aberto igualmente interrogações sobre o interesse da ligação via Galiza (como não raro aparece referido na nossa comunicação social como reflexo de opiniões colhidas ou lançadas aqui e além em alternativa à via Vilar Formoso) não deixa de poder conduzir à realidade futura de o tráfego procurar naturalmente a via modernizada por Madrid alterando substancialmente o quadro das correntes de tráfego actuais <sup>(16)</sup>.

No entanto, se, descurando a ligação nacional Norte-Sul, continuarmos a pensar predominantemente na potenciação das ligações internacionais transversais, estaremos a contribuir para o acentuar das assimetrias

---

<sup>(16)</sup> Outras soluções publicamente ventiladas já depois de elaborado o presente trabalho no âmbito do CDN/90, não alteram o equacionamento feito, na medida em que traduzem apenas tentativas de conciliar o dificilmente conciliável nos múltiplos condicionalismos que antes referi.

do país — senão mesmo e, mais gravemente, da própria coesão do todo continental — favorecendo polaridades que, todos os portugueses sensibilizados para a problemática da defesa da nossa individualidade, têm à priori o dever de não tornar naturais e lógicas em detrimento das polaridades que nos devem ser específicas e que todos temos obrigação de prioritariamente potenciar.

Por isso reafirmo uma convicção, já por mim expressa em estudo formalizado em Abril de 1983 e a que os factos posteriores não tiraram validade, mas antes pelo contrário, vieram reforçar: a de que «o que está realmente em causa no imediato é a aceitação por Portugal, quer do estabelecimento de um eixo Lisboa — Madrid no quadro de uma rede ferroviária europeia a implementar num futuro imediato, quer da componente nacional dessa mesma rede — um eixo Grande Porto/Grande Lisboa/Algarve — a desenvolver em simultâneo, de modo a manter o equilíbrio com a dinâmica espanhola em curso e a constituir, sobretudo, um factor de elevado peso estratégico na política de cooperação peninsular e de integração europeia, mas com salvaguarda de valores nacionais fundamentais».

É este assumir prioritário da componente nacional ferroviária que se afigura essencial e urgente em termos de interesse nacional.

O que aliás está a ser feito, em termos da rede rodoviária, através da rápida implementação dos itinerários principais da referida rede. Ainda que talvez mais em consequência de um maior dinamismo dos grupos de pressão económica e política do sector do que por uma deliberada actuação estratégica do âmbito nacional preconizado.

Mas o que não pode é indefinidamente adiar-se o problema básico actual do caminho de ferro, consumindo energias e meios em acções que, sendo em si mesmas positivas, não proporcionam a mudança de referencial que as vulnerabilidades do sector claramente exigem. Sob pena de cada vez termos menos margem de manobra para a realizar, com evidente prejuízo para o País, que — uma vez mais recorde — não é só a faixa litoral entre o Lima e o Sado, mas um todo que se estende do Minho ao Algarve.

E se bem que a geografia humana e económica imponha que o referido eixo ferroviário Norte-Sul se desenvolva predominantemente próximo do litoral, de Valença a Vila Real de Santo António, tal facto, pelas penetrações transversais nele inseridas, não pode considerar-se elemento estratégico desfavorável. Mas supõe naturalmente que não só se resolva o pro-

blema da travessia ferroviária inter-regional na zona de Lisboa — única forma de subsistência da rede ferroviária de passageiros servindo o Alentejo e o Algarve — como igualmente se encare a ligação Algarve — Andaluzia como um complemento da ligação Porto — Lisboa — Algarve e não esta como uma eventual continuação daquela, como às vezes parece estar a ser publicamente defendido.

*Eduardo Ferrugento Gonçalves*

Doutor em Engenharia Civil  
Professor do IST

### BIBLIOGRAFIA

- Textos de apoio do CDN/90.
- Artigos diversos sobre POLÍTICA, DEFESA, ESTRATÉGIA, GEOPOLÍTICA, HISTÓRIA e CULTURA publicados ao longo dos anos na Revista «NAÇÃO E DEFESA».
- CEE — «Comunicação sobre uma política comunitária para os caminhos de ferro» — Janeiro 1990.
- Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus (CCFE) — «Proposition pour un réseau européen à grande vitesse». — Janeiro 1989.
- P. Amatore — «Perspectives d'avenir du rail dans un système européen intégré» — Rail International — Abril 1990.
- V. Carvalho — «Transportes terrestre e geoeconomia de Portugal» — FER 21, 1989.
- Documentos diversos de trabalho relativos à definição da Rede Europeia de Alta Velocidade (UIC e CCFE) e à introdução da bitola normal europeia na rede ferroviária portuguesa.