

12/22/2011

## A necessidade aguça o engenho. E o bom senso

Segundo as recentes notícias vindas a público, o Governo teria uma nova versão pronta para avançar com o segundo concurso para a construção e exploração do troço de alta velocidade ferroviária entre Lisboa e o Poceirão, incluindo a Terceira Travessia sobre o Tejo (TTT). Segundo o que foi adiantado, a Rave, empresa responsável pelo projecto do transporte ferroviário de alta velocidade em Portugal, para minorar os custos deste projecto, deixou cair várias funcionalidades que estavam incluídas na primeira versão do concurso, cuja abertura de propostas decorreu a 1 de Setembro de 2009.

Será, assim, abandonado o tabuleiro rodoviário, deixando-se, no entanto, a infra-estrutura preparada para poder levar o tabuleiro de alcatrão numa fase posterior. São também eliminados os custos de acesso à nova ponte, assim como de acesso ao futuro aeroporto internacional de Lisboa, que serão assumidos fora deste concurso.

As leis de base do concurso já estarão prontas por parte da equipa da Rave responsável pelo projecto e já terão sido estabelecidos todos os acordos necessários com as autarquias envolvidas (Lisboa e Barreiro).

A ser verdade este conjunto de novidades, parece-me que se poderá dizer que as dificuldades orçamentais que o País tem vivido, ou as inerentes e exigíveis necessidades de rigor e contenção, terão conduzido, se não ao engenho, pelo menos à razoabilidade ou ao bom senso dos decisores. Não estou seguro que haja neste momento no País condições para se avançar com este projecto. No entanto, se for esse o caso, sempre me bati por uma solução deste tipo, em particular enquanto autarca em Lisboa, contra muitas opiniões então “dominantes”. Sempre me pareceu que do ponto de vista da sustentabilidade e da racionalização do ordenamento do território, do ambiente e dos sistemas de transportes na área metropolitana de Lisboa, uma solução como esta seria a mais razoável.

Aproveitando a eventualidade da construção de uma nova travessia para a linha de alta velocidade, seria desde logo lógico que se incorporasse a possibilidade de acomodar os transportes ferroviários suburbanos entre o Barreiro e Lisboa, apostando num modo de transporte mais adequado. Não vislumbrando que no futuro venha a ser necessária a componente rodoviária, também fui dos que defendi que, a fazer-se uma infra-estrutura desta importância, seria de bom senso que ficasse preparada para uma eventualidade, ainda que remota, de se poder vir a incorporar outro modo de transporte, se e quando tal se viesse no futuro a justificar. Planear é seguramente antecipar mas é também atribuir prioridades e definir faseamentos.

Obviamente que também do ponto de vista financeiro, uma solução desta natureza se apresenta muito mais vantajosa. Já várias vezes referi que nos últimos anos se tem sofrido como que de um certo vício de se querer fazer tudo pela medida grande, muito por causa de um certo facilitismo na obtenção de meios de financiamento. A situação actual, e provavelmente dos próximos anos, forçará naturalmente a que se mude esta atitude.

Escusado será relembrar que quando se fala de transportes nas áreas metropolitanas, praticamente todos concordam que se deve promover o transporte público de passageiros em detrimento do transporte individual, por causa de um grande número de razões, tais como as questões da poluição e da saúde pública, do custo dos combustíveis, do tempo das deslocações ou da eficiência energética. Apesar disso, com a solução anterior, estava-se a insistir na inclusão do modo rodoviário sem que, do meu ponto de vista, existisse uma razão suficientemente válida. Como nota final, digo o que disse antes: onde estava antes e onde está hoje a autoridade metropolitana dos transportes no meio deste processo?

**Por:** António Carmona Rodrigues

**Fonte:**