

1/10/2018

## 50 anos à espera de Godot

Assim, a seco, a imprensa noticiava no passado dia 6 de novembro que “a atual linha de Cascais é um dos exemplos de transportes ferroviários mais obsoletos da União Europeia, que teve como data limite de exploração o final da década de 1980 e em relação à qual o Expresso sabe que a CP já chegou a equacionar o seu encerramento. A linha de Cascais só tem sido mantida pela CP à custa de gastos em constantes arranjos”, e que o ministro Pedro Marques, no Parlamento, durante a audição efetuada na Comissão de Orçamento, Finanças e Modernização Administrativa sobre o Orçamento do Estado para 2018, referiu “que só depois de haver uma ideia sobre o nível de financiamentos alocáveis ao projeto da nova linha de Cascais é que poderá ser debatido com as autarquias envolvidas, designadamente, Cascais, Oeiras e Lisboa”.

A nova linha de comboios de Cascais é um dos quatro investimentos nacionais prioritários no setor dos transportes e terá de aguardar a reprogramação dos fundos do Portugal 2020 para se saber com que verbas poderá contar, segundo o mesmo Governo. Governo esse que, no início deste ano, já tinha garantido manter a intenção de cumprir o plano estratégico dos transportes para 2017 que previa o investimento de 160 milhões de euros na renovação da linha de Cascais e que, uma vez encontrado o modelo de financiamento, adivinhe!, dialogaria com os autarcas.

Apesar de já no anterior Governo ter havido um acordo entre as autarquias pelas quais a linha é atravessada, este é o estado da arte atualmente e é sobre ele que quero falar.

Quando o Governo ignora o que foi feito antes dele e opta por outra solução tem, obviamente, quando decide, de ter garantido que a conseguirá concretizar. Se não tem essa garantia, não tem solução pelo que me parece inconsequente que acabe com a anterior. Se o Governo chama um investimento de prioritário e canaliza investimento que podia servir esse projeto para outros que no curto prazo lhe rendem a paz política, então não há prioridade. Tanto mais que há vontade das autarquias em encontrarem uma solução e o Governo apresenta como um dos seus desígnios a cada vez maior transferência de poderes para as autarquias e, neste caso concreto, a sua total inação prejudica não só a política de mobilidade das autarquias envolvidas, como apostas nacionais importantíssimas, caso do turismo, que este ano está mais uma vez a bater recordes em Portugal, e cujo impacto positivo na Economia se estende ao mercado de trabalho, sendo um dos setores que mais puxaram pelo emprego no último ano, segundo o INE.

Ora diariamente, cerca de 39.800 viagens são feitas na linha de Cascais, por residentes e visitantes. A esses turistas, que fazem mexer a tal indústria estratégica do turismo, quando fazem um dos circuitos mais visitados do país, Lisboa/Cascais, oferecemos poucas carruagens, e ainda assim algumas com meio século, cortes de linha, atrasos sucessivos, transportes sobrelotados. Aos locais oferecemos isto tudo e atiramo-los para a A5, que é feita todos os dias por 65 mil veículos. 23,7 milhões por ano, a maioria com um passageiro. Já para não falar da Marginal. Em Lisboa não se consegue circular. A política das cidades é objetivamente a de limitar o trânsito automóvel, por questões de mobilidade, ambientais, económicas, de saúde, de qualidade de vida. Por cima o governo, na prática, boicota-as. Para terem uma ideia em 2015, na Linha de Cascais, a CP teve 23,8 milhões de passageiros. Em 1995 tinha 45 milhões.

A audição que referi acima aconteceu no mesmo dia em que abria neste mesmo país por onde corre a linha de Cascais a fabulosa Web Summit, onde a Uber e a Nasa anunciaram um acordo para lançar um serviço de veículos voadores. A parceria vai desenvolver sistemas de voo e de gestão de tráfego aéreo de veículos não tripulados. Para além disso, a Uber também começou a trabalhar com uma empresa de investimento imobiliário para a construção dos locais onde os UberAir poderão descolar e aterrar verticalmente, e onde poderão ser carregados com energia elétrica. Os voos de demonstração serão em 2020, mas o serviço não deverá chegar aí à maioria dos utilizadores. Para já, Dallas e Los Angeles, conhecidas pelos problemas de trânsito. O objetivo é ter o UberAIR antes de 2028, ano em que a cidade acolherá os Jogos Olímpicos.

O que está em cima da mesa para a linha de Cascais é uma renovação de uma infraestrutura de 25 quilómetros de linha e 17 estações e de investimento em material circulante que se consubstancia em 15 comboios. Não estamos a discutir o que, mais tarde ou mais cedo, as autarquias envolvidas colocarão em cima da mesa que é o completo redesenho da rede de transportes metropolitana. Não é uma revolução, estamos a remendar e vergonhosamente a passar por demasiados jogos olímpicos no processo.

*por Miguel Pinto Luz*

**Por:**

**Fonte:**