

A ENCRUZILHADA DA LINHA DO NORTE

No início dos anos 90, o Governo decidiu modernizar a linha do Norte por forma a que, após a conclusão dos trabalhos, fosse possível efectuar a ligação de Campanhã a S. Apolónia em 2 horas e 15 minutos, atingindo-se velocidades da ordem dos 200/220 Km/h em 159 Km do percurso, de 160 / 200 em 125 Km e inferiores a 160 Km nos restantes 48 Km.

O custo total da modernização da linha do Norte poderá atingir verbas da ordem dos 300 milhões de contos, mas só o futuro poderá confirmar ou não este valor.

A linha do Norte é a coluna vertebral do sistema ferroviário nacional e a sua melhoria beneficiará não só todas as populações entre Lisboa e Porto, mas também os utentes das linhas da Beira Alta e Beira Baixa, que dependem da primeira, e reduzirá substancialmente os tempos de viagem entre os diversos pontos do País.

Podemos verificar, infelizmente, que, após os anos já decorridos, desde o início dos trabalhos, todos os prazos estabelecidos no projecto foram ultrapassados, tendo sido gastos até ao final de 2001 mais de 90 milhões de contos e, o que é mais grave, a maior parte da obra (cerca de 70 %) ainda está por realizar. Apesar do dinheiro investido, o resultado a que se chegou foi que os 10 Pendulares, que custaram 25 milhões de contos, demoram quase o mesmo tempo que os antigos Intercidades que param em mais 4 estações

Os atrasos da obra devem-se a erros de projecto muito graves e, sobretudo, à grande dificuldade de se efectuarem obras numa linha que é percorrida por centenas de comboios por dia. Estas obras têm que ser realizadas durante o período nocturno e por tempo limitado (4 a 5 horas), o que torna o trabalho muito mais complicado do que a construção de uma nova linha. Em Espanha, na modernização da linha Valência – Barcelona, com uma extensão de 350 Km, está a acontecer um caso semelhante porque as obras já decorrem há mais de 10 anos e ainda não estão terminadas.

Apesar da Refer afirmar que a obra poderá terminar em 2006, tendo em conta o que ainda falta modernizar, esse prazo deverá ser novamente ultrapassado. Alguns observadores afirmam mesmo que, ao ritmo a que as obras avançam, talvez no ano 2011 tudo esteja concluído.

Está assim comprovado que as obras numa linha que possui elevado tráfego, têm custos mais altos que o projectado, pois é necessário pagar horas de trabalho nocturno, feriados e fins de semana, além de se provocar, com frequência, grandes atrasos na circulação dos comboios. Todos estes factores fazem disparar as despesas e levam os passageiros a optar por outros meios de transporte. A única forma de sair desta encruzilhada terá que passar pela construção de uma nova linha, onde os operários possam trabalhar sem limitações. O mesmo já não se passa, actualmente, na modernização da linha Lisboa-Algarve pela simples razão de que ali o tráfego é quase nulo.

Neste momento a U.E., preocupada com a conservação do meio ambiente e com a saturação das estradas, aposta no transporte ferroviário, proporcionando todo o tipo de ajudas para favorecer a conexão de todas as redes europeias.

Para Portugal, no que respeita à ferrovia, os grandes objectivos a atingir são a mudança da actual bitola (distância entre carris), da Ibérica de 1668 mm para a europeia de 1435 mm, para permitir o livre trânsito, para as mercadorias, do nosso território e portos à rede europeia. Para os passageiros, a ligação entre Lisboa e Porto far-se-á em 2 horas ou menos e de cada uma de cada uma destas cidades a Madrid, que será o centro de uma rede de 7200 Km, em 3 horas.

Para serem atingidos os referidos propósitos nas datas estabelecidas, deverão ser construídas as linhas Aveiro – Salamanca em Velocidade Elevada ($V_{m\acute{a}x}$ 220 Km/h) e Lisboa – Badajoz em Alta Velocidade ($V_{m\acute{a}x}$ 350 Km/h) e entre Lisboa e Porto a linha a construir deverá ser em Velocidade Elevada, ou superior, nas regiões planas onde os custos serão menores.

Dadas as limitações financeiras, e tendo em conta que as novas linhas serão investimentos muito avultados, mesmo contando com as ajudas da U.E., o nosso País terá que definir prioridades. Nesse sentido, as linhas de acesso à Europa, Aveiro - Salamanca e Lisboa – Badajoz deverão ser as primeiras a ser concluídas, uma vez que a futura rede espanhola estará terminada entre 2007 a 2010. A futura nova linha Lisboa-Porto é importante mas não é prioritária.

O QUE FAZER COM A LINHA DO NORTE

Na linha do Norte podiam eliminar-se as passagens de nível e, nos troços que falta concluir, estes seriam adaptados só para os 160 Km/h em vez dos 220 Km/h. Esta opção seria muito mais barata e simples permitindo, assim, poupar verbas muito importantes que seriam utilizadas nos novos troços a construir da futura nova linha Lisboa - Porto.

Neste momento, quem consulte as tabelas das velocidades máximas, ao longo de toda a linha, verificará que existe uma grande irregularidade nos diferentes valores da velocidade e, em diversos locais e estações, a velocidade máxima permitida não ultrapassa os 50, 60, 80 e 100 Km/h. Os comboios de Velocidade Elevada são, assim, obrigados a acelerar e a travar ao longo de toda a viagem. Mesmo que só seja efectuada uma modernização menos profunda, seria do máximo interesse oferecer uma velocidade constante de, pelos menos, 160 Km/h nos troços a modernizar. Actualmente, a maioria dos troços está a 140 km/h. A velocidade de passagem em várias estações é reduzida, bastando para a aumentar, a colocação de aparelhos de mudança de via (agulhas) para velocidades elevadas. Esta operação é simples e rápida de efectuar, permitindo reduzir em cerca de 12 minutos o tempo de viagem.

Outra grande limitação da linha actual são as aproximações ao Porto e Coimbra, por só ali existirem duas linhas, fazendo com que os comboios de longo curso estejam dependentes do elevado tráfego de suburbanos.

Os troços mais complicados são os de Aveiro – Gaia e Alfarelos – Coimbra. Neste último caso, por exemplo, os comboios de Velocidade Elevada perdem cerca de 12 minutos porque são “obrigados” a reduzir a sua velocidade por forma a que o suburbano chegue, em primeiro lugar, ao seu destino. Para resolver definitivamente este problema dever-se-ia construir, desde já, um novo troço Aveiro – Gaia que seria comum à futura linha Porto-Aveiro –Salamanca e à futura nova linha Lisboa-Porto. Na região de Coimbra podia construir-se um troço desde Pombal até à Pampilhosa, mas passando tangencialmente a Coimbra, e, finalmente, outro troço entre Alhandra e Entroncamento, através da margem esquerda do Tejo porque é uma região muito plana.

Nos troços novos seriam utilizadas travessas de dupla fixação que permitiriam, no início, o uso da bitola ibérica. Quando toda a linha estiver completa, aplicar-se-ia a bitola europeia. Numa primeira fase, esta, seria uma linha mista para passageiros e mercadorias. Provavelmente, em 2020, quando a linha do Norte mudar de bitola, será só utilizada por mercadorias e comboios regionais e a nova linha destinar-se-ia só para passageiros. Durante o período em que as duas linhas tiverem bitolas diferentes, os comboios de bitola europeia poderão entrar e sair de Lisboa pela futura 3ª travessia, por onde irá circular também o TGV Lisboa-Madrid. Quando ambas tiverem a mesma bitola, será utilizado o percurso Chelas –Olaias – G. Oriente - Alhandra-Margem Esquerda, por este percurso ser mais directo e poupar mais de 10 minutos em relação ao anterior.

A maioria dos Pendulares efectua pelo menos 2 paragens em Aveiro e Coimbra ou em mais 4 estações. Outra medida a encarar será a de se apostar em comboios Pendulares directos entre Lisboa e Porto, de manhã e ao fim da tarde, poupando-se cerca de 6 minutos em cada paragem. As duas cidades são responsáveis por 75% do tráfego dos Pendulares e, reduzindo o tempo de viagem, os ganhos ainda serão maiores. No futuro, devido aos metros de Lisboa e Porto. as estações com maior utilização serão as da Gare do Oriente e Gaia (General Torres) porque ali existirão interfaces com o comboio. O tempo de viagem entre estes dois pontos terá que ser reduzido para 2 Horas ou menos.

O nosso País tem, neste momento, uma derradeira oportunidade de aproveitar as ajudas da U.E., uma vez que, em 2004, vários países de Leste irão fazer parte da nossa comunidade e, após essa data, os fundos comunitários serão muito mais difíceis de obter. Nos próximos meses deveriam ser apresentados os projectos de execução à Comissão Europeia, caso contrário, será tarde demais e Portugal perderá definitivamente o “comboio” do século XXI.

Rui Rodrigues

2 de Maio de 2002