

As lições da história ferroviária portuguesa

A construção dos caminhos-de-ferro, há um século e meio, operou uma enorme revolução no sistema de transportes que, salvo no transporte marítimo, pouco tinha evoluído desde o Império Romano.

A revista *Panorama*, fundada em 1837 sob o patrocínio da rainha D. Maria II e dirigida por Anselmo José Braancamp, escrevia, por essa época, depois de comparar a invenção do caminho-de-ferro ao aparecimento da tipografia, referindo-se ao transporte ferroviário: “de futuro, a Europa, cortada em todas as direcções por semelhantes vias de comunicação,

constituirá um só país e os seus habitantes um único povo. Assim se acelerará a grande revolução que fermenta no espírito dos homens e que tende a estabelecer a máxima parecnça de costumes, de crenças, de cómodos e de interesses, a criar enfim a verdadeira fraternidade entre todas as nações.”

A utopia deste pensamento idealista é compreensível à luz da dura realidade dos transportes terrestres desse tempo do almocreve, da diligência e da mala posta.

Porém, ao longo deste século e meio, o sistema de transportes evoluiu drasticamente gra-

ças a uma fantástica evolução tecnológica, devido à invenção criadora do espírito humano que concebeu novos modos de transporte, mercê dos novos desafios postos pelo desenvolvimento económico e social e imposto pela diversificação das necessidades de transportes do mercado e do serviço público.

Há três quartos de século que o monopólio do caminho-de-ferro passou à história e que a função do transporte ferroviário se foi circunscrevendo a alguns segmentos vocacionais, a saber: o transporte ferroviário urbano e suburbano; o transporte concentrado de mercado-



Linha do Tua.

rias a longas distâncias; o transporte intercidades de passageiros em grande velocidade. É na resposta a estes segmentos do mercado que hoje o transporte ferroviário está a renascer, beneficiando por um lado da cada vez maior preocupação social com as questões ecológicas e com a qualidade de vida e, por outro, da doutrina progressivamente assumida pela União Europeia e por outras instâncias políticas sobre o tratamento equitativo que tem que ser dado aos diferentes modos de transporte. O transporte ferroviário de Alta Velocidade (AV) e o metro ligeiro são as duas componentes mais marcantes da reafirmação do modo ferroviário nas duas últimas décadas e as mais promissoras quanto ao seu futuro. A construção da nova rede europeia de AV, muito avançada em países como a França, a Alemanha, a Itália, a Bélgica e a Espanha, confere actualidade ao pensamento citado da revista *Panorama*

editada no século XIX. Uma nova rede ferroviária de AV vai estruturar, unir e aproximar toda a UE na sua dimensão presente e futura. Sabedoria revelou a Espanha que, na Cimeira de Essen de 1994, fez consagrar as duas magistrais que atravessarão os Pirinéus, uma em 2005 (Barcelona-Perpignan) e outra em 2010 (Valladolid-Dax) como eixos ferroviários de alta velocidade em bitola europeia aptos para o tráfego de mercadorias e de passageiros – dois dos catorze projectos prioritários aprovados para toda a UE nessa cimeira.

Visão excelente teve mais uma vez a Espanha que adoptou e está a executar uma nova rede de AV e bitola europeia, com mais de 7000 quilómetros de extensão, que reestruturará e transformará profundamente a realidade económica e social daquele país.

Pelo contrário Portugal vive, neste domínio, um pesadelo, incapaz de despertar para um projecto que se for bem concebido e assumido ainda enquanto é tempo, pode, como nenhum outro, marcar o seu futuro. O actual primeiro-ministro tem revelado vontade e é cada vez maior o número dos empresários e de autarcas que vêm revelando lucidez e determinação quanto a este projecto. Mas como pode um país decidir no meio de tantos equívocos, de tanto desconhecimento, de tanta contradição, de tanta ignorância da história dos nossos caminhos-de-ferro? Quando analisamos a história dos nossos caminhos-de-ferro ficamos com a noção de estarmos hoje a repetir os mesmos estudos, a considerar as mesmas opções, a repetir os mesmos erros!

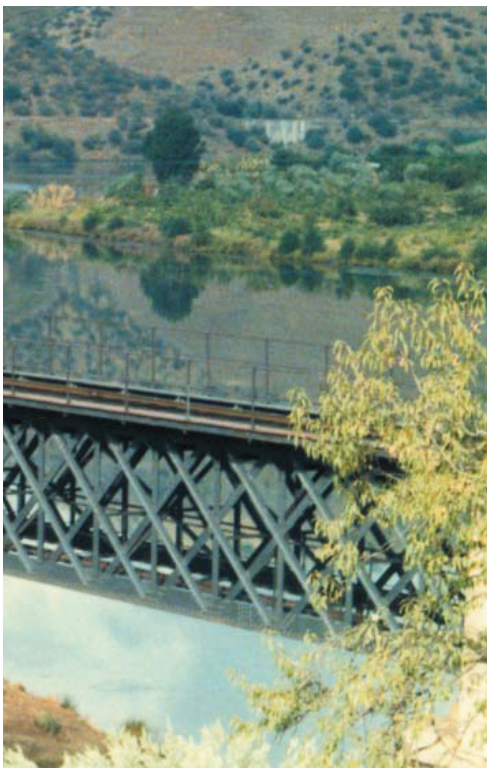
Um dia, já lá vão 25 anos, por solidariedade com o dr. Sá Carneiro, para apoiar o seu projecto para Portugal, sintonizado com o seu espírito de adesão e de renúncia, aderi ao PSD. Mantenho-me fiel a esses valores embora não tenha nenhuma vocação para ser “militante partidário”. Após 15 anos de experiência ferroviária, com duas passagens pela Assembleia da República como Deputado com responsabilidades na área dos Transportes, fui

nomeado administrador da CP. Durante os quatro anos em que exerci esse cargo procurei dar concretização a um projecto que fora concebendo ao longo dos anos, o que em grande medida julgo ter conseguido. Quando o Governo me propôs a renovação do mandato recusei por razões conhecidas no sector. Dedi quei a maior parte do tempo que se seguiu ao estudo de quase toda a história documentada dos caminhos-de-ferro portugueses, aproveitando assim essa “travessia do deserto”.

Concluí que não estava suficientemente preparado para exercer as funções que tinha assumido e fácil é adivinhar o que penso sobre as dezenas e dezenas de figuras que têm sido chamadas a administrar o sector.

Os resultados desse meu estudo divulguei-os numa intervenção que fiz no Porto, em 10 de Outubro de 1990, numa iniciativa do Forum Portucalense e que se encontram publicados quer numa edição especial dessa Entidade, quer no n.º 5 da Fer XXI, a revista da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário (ADFER). Aí se pode ver o desenho da rede de AV que então preconizei e que, no essencial, continuo a defender.

Focarei apenas alguns exemplos sobre as lições da história: Portugal fez a opção por começar a construir a ligação Lisboa-Madrid, contra a opinião de Costa Cabral e de outras figuras relevantes dessa época que entendiam que se deveria dar prioridade à ligação Lisboa-Porto. O primeiro projectista contratado para estudar a linha, que se chamaria do Leste – o britânico Thomaz Rumball – optou por uma ligação que atravessaria o Tejo no Carregado e se dirigiria para Coruche, Estremoz e Elvas. Mas o itinerário foi rejeitado pelo Conselho de Obras Públicas e Minas. Uma comissão designada pelo Governo acabaria por impor o itinerário, que veio a ser concretizado, aos sucessivos projectistas (Harcourt White, Joaquim Nunes de Aguiar e Watier). No mesmo sentido de Rumball, pronuncia-



riam-se mais tarde dois grandes engenheiros portugueses desse tempo: Sousa Brandão (1876) que defendia a ligação Barreiro-Évora-Badajoz e Miguel Pais (1877) que, como é sabido, previa a denominada Ponte do Grillo, ligando Lisboa ao Montijo e continuando a ligação por Évora rumo a Badajoz.

Para ligar o Porto foi então previsto um ramal, a que durante muito tempo se chamou Caminho-de-Ferro do Norte, entre a Zona da Barquinha e aquela cidade. Das opções feitas há século e meio resultou: Portugal ficou sem um verdadeiro eixo ferroviário Norte-Sul, que teria naturalmente seguido a directriz da Estrada Nacional 1; a região de Leiria, uma importante região económica e demográfica, ficaria desprovida de uma boa ligação a Lisboa, ao Porto e a Coimbra; a ligação internacional Lisboa-Madrid, com um itinerário de 850 quilómetros, (via Barquinha e Ciudad Real) constituía uma péssima solução; a região de Évora, com todas as suas potencialidades históricas e económicas, ficaria sem uma boa ligação a Lisboa ou a Espanha. Conscientes da deficiência dessa ligação internacional, os portugueses obtiveram a concessão de um novo ramal e construíram-no, em parte no território português, em parte no território espanhol – o ramal de Cáceres. Foi esse o itinerário que passou a ser seguido pelas nossas ligações ferroviárias internacionais. Dezanove anos após a construção da Linha do Leste era inaugurada a Linha da Beira Alta, a que Miguel Pais chamou Linha Europeia, cuja concretização suscitou grande empenho nacional com especial destaque para o rei D. Pedro V. Logo que a sua continuidade foi assegurada no território Espanhol, ela passou a ser o canal da esmagadora maioria das nossas relações terrestres externas. Da história dos nossos caminhos-de-ferro podemos também concluir: da conjugação das sucessivas ligações internacionais concretizadas no séc. XIX, com o então chamado Caminho-de-Ferro do Norte, resultou que a (ineficiente) con-

cepção da nossa rede principal tem a forma de 3 “T” deitados; ao longo de quase um século e meio só um dos “T”, o que tem o ramo internacional pelo vale do Mondego, teve uma função relevante na história do transporte ferroviário. Uma outra questão com relevância histórica diz respeito à localização da estação de Lisboa, origem e destino dos principais comboios.

Os primeiros engenheiros projectistas con-

lho de 1859, data em que a construção e a exploração da Linha do Leste e do Caminho-de-Ferro do Norte foram entregues ao Marquês de Salamanca, apenas se haviam construído 68 quilómetros de linha. Soba direcção do Marquês de Salamanca, em menos de quatro anos, foi mudada a bitola naqueles 68 quilómetros de via e construídos mais 434 quilómetros, o que permitiu chegar à fronteira em Agosto de 1863 e a Gaia em Junho de 1864.

E quantas vezes as teses apresentadas assentam em conceitos completamente errados!


tratados tanto Thomaz Rumball como Harcourt White previram para essa estação uma localização central em relação à cidade – a zona de Arroios. O primeiro estudou mesmo um ramal que, pelo vale de Chelas, unisse essa estação ao Tejo. O Conselho de Obras Públicas e Minas rejeitou, por duas vezes, essa solução e impôs o Cais dos Soldados (Santa Apolónia). Os senhores conselheiros daquela época não enxergavam para além do Vapor que ligava o Cais das Colunas ao Carregado pela vala da Azambuja e que o comboio iria substituir. Para corrigir o erro veio a construir-se mais tarde o túnel e a estação do Rossio que passaria a funcionar como estação central de Lisboa. Contudo, a exiguidade do seu espaço e do seu acesso cedo a tornaram saturada pelos suburbanos, e os comboios de longo curso lá voltaram para Santa Apolónia. Lisboa nunca chegou a ter uma verdadeira estação central bem entrosada na malha urbana da cidade e com óptimas acessibilidades.

Um outro aspecto relevante da nossa história ferroviária tem a ver com o ritmo da concretização das primeiras linhas. Desde a adjudicação do primeiro troço da Linha do Leste, entre Lisboa e Santarém, publicada no *Diário do Governo* de 12 de Agosto de 1852 até 30 de Ju-

Se tivermos presentes algumas declarações e tomadas de posição de políticos, gestores e universitários portugueses, na última década e meia e em particular nos últimos quatro anos, sobre a futura rede portuguesa de alta velocidade e estabelecermos o paralelismo com o que se passou na época da fundação dos caminhos-de-ferro não podemos deixar de nos sentir chocados pela repetição dos erros do passado.

E quantas vezes as teses apresentadas assentam em conceitos completamente errados!

Ainda estaremos a tempo de aprender as lições do passado? Confiemos em que Portugal seja capaz de conceber a sua própria rede de AV à medida da sua ousadia na estruturação do futuro. Confiemos em que Portugal seja agora capaz de construir a sua própria rede de AV num tempo compatível com as suas ambições no seio da UE.

Para isso congreguemos a sabedoria necessária e mobilizemos as forças e as vontades interessadas e esclarecidas. É o futuro de Portugal que está em jogo! 

**ARMÉNIO MATIAS,
Presidente da ADFER.**