



O FUTURO DO MINHO PASSA PELA SUSTENTABILIDADE FERROVIÁRIA

por Miguel Bandeira

O FUTURO DO MINHO PASSA PELA SUSTENTABILIDADE FERROVIÁRIA

▲ partir do momento em que se deu o salto do cavalo para o comboio, vai para dois séculos, é sem dúvida um absurdo constatar que uma das matérias mais faladas na informação do dia-a-dia, sobretudo, daquilo que é decorrente da sua imprevisibilidade, sejam as notícias respeitantes ao congestionamento do tráfego e ao colapso das acessibilidades nas nossas cidades. O problema é que a excessiva magnitude do fenómeno deixou de respeitar somente a Lisboa e ao Porto, para se estender inexoravelmente um pouco por todo o lado. Constroem-se novas IP's e IC's, auto-estradas e todo o género de novos canais rodoviários, dotados de uma cada vez maior carga de velocidade para que, pouco após a sua inauguração, os tempos que medeiam os lugares de partida e destino permaneçam inalteráveis. A expectativa do colapso sente-se particularmente ao nível das entradas e saídas das povoações. Gastam-se milhares de contos em alargamentos de vias, cinturas, viadutos, túneis, parques de estacionamento,

etc. e o problema, quando circunstancialmente debelado, beneficiando do entusiasmo momentâneo de todos aqueles que vivem conformados e apáticos nas filas de trânsito, queda-se igual ou pior, por ter sido amplificado. Isto é, o tempo que se ganhou no percurso interurbano é debitado ao atraso sofrido nas entradas e saídas das localidades. Por mais contas que se façam os problemas gerados pelas entropias do trânsito estes continuam a ser dificilmente a ser avaliáveis. Uma coisa é certa, são muitos e mais onerosos os custos do que se supõe, tanto para a sociedade como, particularmente, para cada um de nós.

Neste sentido, é pois de saudar a reabertura da linha que reintegra Guimarães no mapa global do mundo sobre carris, já que se espera poderá também ela ajudar a repor alguma ordem na concorrência desleal, tanto social como ambiental, que opõe o transporte privado ao colectivo.

Durante o liberalismo do século XIX, para além da linha do Minho, que resultou de uma iniciativa promovida directamente pelo governo, surgiram diversos projectos do

O FUTURO DO MINHO PASSA PELA SUSTENTABILIDADE FERROVIÁRIA

foro privado, no sentido de ligar por ferrovia as principais localidades que não foram abrangidas pela iniciativa. A quase totalidade não vingou, mas ideia, essa, ainda entrou pelo século XX. Quem não se recorda de ver, ainda há pouco, os aterros da linha do Lima, à saída de Viana do Castelo, onde nunca chegaram a circular comboios?! Quem imaginaria, há décadas atrás, que seria possível existir um veículo individual mecanizado acessível ao mais simples dos mortais?! Conquistou-se essa garantia individual, é certo, mas ameaça-se extinguir a perspectiva social, e até democrática, do seu uso.

Enfim, ainda assim , muito antes do advento do automóvel, embora por outras razões, o privilégio das comunicações, entre nós, orientou-se preferencialmente para o investimento nas vias terrestres. Por isso se compreende que o comboio em Portugal jamais obteve a importância que conquistou noutros países, tendo mesmo deixado praticamente de se expandir ainda na primeira metade do século XX.

O problema é que, hoje, no Minho, o sistema geral das acessibilidades e das deslocações afigura-se, num futuro que não será muito longínquo, como sendo de improvável resolução. Assiste-se a uma transfiguração dos modelos tradicionais de ocupação do território. Velhos caminhos rurais e antigas estradas intermunicipais, já de si desadaptados do modelo convencional de desenvolvimento industrial, são cada mais artérias congestionadas de trânsito tipologicamente indiscriminado e das mais diversas motivações. Por este Minho circulam nas mesmas vias tractores e camiões internacionais, as deslocações dos pais que levam os filhos à escola e os transportes colectivos, etc.

É pois um imperativo estratégico a aposta no incremento dos transportes colectivos e, muito particularmente, no desenvolvimento ferroviário ligeiro e disseminado, não somente com iniciativas defensivas e de resposta aos problemas existentes, atribuindo a este um mero papel complementar, mas invertendo as prioridades,

O FUTURO DO MINHO PASSA PELA SUSTENTABILIDADE FERROVIÁRIA

com um sentido de antecipação afirmativa, incrementando a ferrovia com medidas de discriminação positiva. Temos assistido ao longo das últimas décadas a um desinvestimento na rede ferroviária. É certo que também tem havido modernização, mas não nos esqueçamos que, quando se duplicam e electrificam linhas ao mesmo tempo que se encerram outras, faz-se, no pior sentido, deste meio de transporte um recurso massificado, socialmente desconsiderado e, sobretudo, sem capacidade para se afirmar como alternativa ao concorrente desleal e directo, o automóvel.

Agora que se fala tanto nas áreas metropolitanas e nas comunidades urbanas, pensamos que a ferrovia poderá constituir um elemento estruturador de futuros eixos urbanos, inclusive nos segmentos que se pretendem alternativos à influência directa da área metropolitana do Porto.

Neste sentido, a ligação ferroviária ligeira entre Braga e Guimarães, eventualmente a Barcelos, é mais estruturante, na nossa opinião, do que o TGV à Galiza, ou mesmo até, que o minúsculo troço de auto-estrada a unir estas cidades.

Aliás, existiram já no passado propostas concretas nesse sentido, como a de Junho de 1849, ou aquela, que pensamos ter sido a última proposta nesse sentido, de 1903, do bracarense Conde Paçô Vieira, então Ministro das Obras Públicas.

E porque não, como já se pensou antes, em reatar os estudos que visem a possibilidade de recuperar as ideias de finais do século XIX de estabelecer ligações, de bitola estreita, ao interior do Alto Minho. Ou repensar o restabelecimento da linha Famalicão/Póvoa, eventualmente com prolongamento para Esposende e penetração pelo vale do Cávado, criando assim um segundo anel de circulação ferroviário no Minho. Estamos convictos que um dia merecerão um debate sério. É um facto que, no quadro mental de subserviência à economia do petróleo estas ideias podem ser interpretadas como fantasiosas. Contudo, há razões objectivas para termos de mudar profundamente as nossas políticas de transporte nos próximos decénios. Porque o que é curioso, é verificar que o transporte ferroviário tem muito

O FUTURO DO MINHO PASSA PELA SUSTENTABILIDADE FERROVIÁRIA

mais futuro do que se pensa

A grande virtude do comboio, que não foi superada por qualquer meio de transporte concorrente, é a sua escala humana. Jamais o individualismo do automóvel superou a escala de humanidade do fórum ferroviário. É por essas e por outras, certamente, que a expressão *ver passar os comboios* caiu injustamente na depreciação, porque quem vê passar os comboios, ao contrário dos que estão encurralados nas filas de trânsito, raramente se sente só.

Miguel Melo Bandeira

Braga, 17 de Janeiro de 2004

