

## As obras públicas vão ao Parlamento

O Governo parece ter finalmente decidido debater no Parlamento as grandes obras públicas para o decénio de 2020 a 2030, com o objectivo de obter a aprovação por uma maioria de dois terços. Em principio trata-se de um objectivo meritório, mas com base no que se sabe relativamente às obras públicas previstas pelo Governo, esses investimentos só serão possíveis no caso da Assembleia da República ter ensandecido de todo. Vejamos porque:

**Porto do Barreiro:** as informações disponíveis têm mudado com o tempo, mas mais um porto no estuário do Tejo não faz nenhum sentido, seja porque já temos o porto de Sines – bem precisado de investimento – e o porto de Setúbal, ambos perto de Lisboa. Depois, porque em todo o mundo os grandes centros urbanos têm deslocado as suas grandes infraestruturas industriais para outros locais, no sentido de transformar as grandes metrópoles em centros de serviços. No caso de Lisboa, o turismo, centros de congressos, paquetes de turistas, marinha de recreio e hotelaria de ambos os lados do Tejo. Até porque no futuro, Almada, Barreiro, Seixal e Lisboa, formarão uma única grande metrópole. Acresce, que o rio Tejo no Barreiro não tem fundos suficientes, as dragagens serão de uma dimensão absurda, logo muito caras, além de frequentes, como estudado pela Ordem dos Engenheiros. Bastará ver o caso da marina da Expo para o compreender. Além de que os operadores dos grandes navios de mercadorias escolhem portos oceânicos como Sines e não portos no interior de estuários, como é o caso de Lisboa, devido ao tempo adicional de viagem na entrada e saída do porto e de atracagem, além dos custos mais elevados na movimentação das cargas em vias bloqueadas pelo trânsito. Finalmente, o Governo diz que o investimento será privado, mas nenhum operador no seu juízo fará um investimento de 800 milhões de euros nas infraestruturas. Quando muito estarão interessados na operação, deixando a construção e as dragagens para serem pagas pelos nossos impostos.

**Ferrovias:** de acordo com a informação do ministro, que não é muita, não faz nenhum sentido investir nos próximos dez anos na ferrovia com bitola ibérica, seja porque os financiamentos da União Europeia para o corredor Atlântico são destinados a vias interoperáveis com o resto da Europa e os espanhóis já gastaram cerca de 20 mil milhões de euros, altamente financiados pelo UE, em novas linhas em bitola europeia, quer para mercadorias quer para passageiros. Ou seja, a avançarem os investimentos anunciados pelo Governo, Portugal ficará uma ilha ferroviária sem ligação à Europa, algo em que nem é bom pensar, já que impede que as exportações portuguesas para a Europa possam ser feitas por caminho de ferro, para mais no momento exacto em que a rodovia se tornou indesejável na União Europeia por razões energéticas e ambientais. Além disso, sendo verdade que o Portugal democrático não investiu na ferrovia e atingimos um estado limite de degradação do sistema ferroviário, não é menos verdade que

agora ou olhamos o futuro com coragem, ou ficamos para sempre amarrados ao passado, ou seja, são mais investimentos errados no tempo e nos objectivos, além de cada vez mais obsoletos em relação aos outros países europeus. Ou seja, a estupidez dos homens paga-se quase sempre neste mundo e não no outro.

**Linha circular do Metro:** O Governo e a autarquia de Lisboa dispõem-se a gastar cerca de 300 milhões de euros – fora os trocos – numa linha circular do Metro com pouco mais de um quilómetro, quando o normal seria 60 milhões por quilómetro, apenas para servir a megalomania de Fernando Medina e os interesses imobiliários no centro de Lisboa do verdadeiro presidente da autarquia, Manuel Salgado. Trata-se de um erro grosseiro, que contraria a opinião da generalidade dos técnicos e até a estratégia definida pelo próprio Fernando Medina de retirar os carros do centro da cidade, o que a linha circular prevista não faz. O objectivo certo será obtido apenas através de linhas radiais, entre o centro e as periferias, como Campo de Ourique, Alcântara e Miraflares em Oeiras, com parques de estacionamento nos terminais.

Em resumo, nenhuma das obras públicas previstas faz sentido, nomeadamente em relação aos necessários investimentos no novo terminal Vasco da Gama em Sines e na ligação à Europa através de uma nova linha férrea entre Aveiro e a fronteira com a Espanha, em via dupla, como reivindicado pelos empresários da CIP e da AFIA.

Por este pequeno resumo é fácil de compreender que se os partidos políticos aprovarem os investimentos propostos pelo Governo, ficarão responsáveis por um novo desastre económico e financeiro, em tudo semelhante aos excessos levados a cabo pelos governos do PS de José Sócrates. Esperemos, apesar de tudo, que haja algum bom senso e sentido de responsabilidade.

22-09-2018

Henrique Neto