

Transportes Futuros na Revista Militar

Coronel
António de Oliveira Pena



Polémica Real - 1860 **OTA e TGV - 2005**

Quando os caminhos de ferro materializaram pela primeira vez o conceito de velocidade no *mundo moderno*, meados do século XIX, na Revista Militar, números de 1860, a propósito da construção do *Caminho de Ferro do Leste*, discutiam-se com respeito mútuo e elevação, as razões económica e estratégica, esta ainda apenas integrada no valor militar, da inovadora obra de engenharia.

A polémica resulta do artigo, *O CAMINHO DE FERRO DO LESTE - A razão económica e a razão estratégica*, datado de Lisboa, 20 de Abril de 1860, não identificado, mas sendo do Rei D. Pedro V, publicado no N^o9, 15 de Maio de 1860, "*Ainda que militares, não acompanhamos o sr. visconde de Sá nas considerações económicas com as quaes apoia a sua preferencia ao caminho de ferro do sul em relação a linha destinada a pôr-nos em comunicação com o paiz visinho, e com o resto da Europa.*". Este trabalho do Rei provoca *Monomania Patriótica*, peça do Capitão de Infantaria, Luís Augusto Pimentel, publicada no N^o12, ao qual o Rei responde com, *AINDA O CAMINHO DE FERRO DE LESTE - Duas palavras ao Sr. Capitão Luiz Augusto Pimentel*, em 8 de Julho de 1860. O Capitão Pimentel, que entretanto *descobriu* qual era a verdadeira personalidade do seu contraditor, publicou na Revista, em 31 de Julho, "*Luta desigual*", encerrando-se esta questão, não só de técnica militar.

Ao longo dos anos, *A Polémica Real* tem sido estudada por Sócios Efectivos da Revista e Académicos, havendo trabalho de elevado pormenor no N^o5, Maio de 1948, por parte do Sócio Efectivo, Vogal da Direcção, General Raul Esteves e no N^o11/12, de Novembro/Dezembro de 1986, da autoria do Professor Rúben Leitão, Académico de Número da Academia Portuguesa da História.

Agora, **OTA e TGV - 2005**, também podiam provocar polémica nas páginas da Revista, mas nem o cuidado e fundamentado trabalho, "*O Aeroporto de Lisboa*" - "*A Eminência do desastre técnico e económico - O parâmetro enfeitado e a pedra angular*", da autoria do

Sócio Efectivo, Major-General PilAv, José Duarte Krus Abecasis, publicado no Nº2/3, Fevereiro/Março de 2004, provocou contraditório.

Na verdade quando parecia tudo estudado e discutido em 1999, o General PilAv José Lemos Ferreira dizia (memória de leituras, audições, entrevistas em OCS/outros), “*que foi para o Movimento Pró-Rio Frio porque o convidaram e por ter a convicção de que pelo menos existia uma garantia muito forte, sobre todas as perspectivas, de que entre as duas localizações possíveis, a da OTA representa um autêntico disparate e pior que a OTA só o alargamento da Portela*”. O saudoso e bom amigo, Comandante Virgílio de Carvalho, escrevia, “ (...) *Daí que me pareça, por razões de ordem geoeconómica, que um aeroporto internacional servindo o mais equitativamente que for possível e aconselhável os três (referia-se aos estuários do Tejo e do Sado e ao porto de Sines), a situar naturalmente a sul do Tejo, (...)*” DN de 09Mai99. Outros do Movimento Pró-Ota justificavam a saída da Portela pelas mais diversas razões e demonstravam as vantagens do novo aeroporto se construir na Ota. Na altura existia também o *lobby* Pró-Portela, Dr João Soares (Presidente da CML), Portugália e o Porto (Presidentes da AIP e da Câmara).

Em 2003 surge *Portugal em Acção* com traçados de TGV e orientações face ao Novo Aeroporto, mas o ambiente político dificultou a decisão final.

Hoje, Verão de 2005, surge a decisão no sentido de se concretizarem, no próximo Outono, sonhos e necessidades na forma de, no imediato, se apresentarem publicamente projectos detalhados do futuro aeroporto da Ota e renegociação para o traçado do TGV com Espanha.

Este *manusear* da macroeconomia portuguesa, *jogando-a* com o *mundo* empresarial, interligando macro/micro como recomenda a economia do século XXI, vai surpreender. Tudo indica que se pode manter próximo do limite a Dívida Pública; aumentar por forma notória o Produto Interno Bruto; melhorar a Taxa de Desemprego; e, julga-se, equilibrar o Saldo Orçamental, nesta área beneficiando de se ter começado a exigir, e fiscalizar, a passagem de factura/recibo por tudo e por todos e o pagamento regulamentar de impostos. A visão optimista desta posição, que valoriza a possibilidade das grandes obras públicas promoverem desenvolvimento (aumento do PIB e do Emprego) e melhoria do Défice, fundamenta-se na certeza do interesse por Portugal de empresas privadas dos países do G-8 e dos emergentes, G-5 (África do Sul, Brasil, China, Índia e México).

Neste pequeno comentário lembra-se as potencialidades do nosso país na indústria turística conjugadas com a ligação privilegiada com países em desenvolvimento, nomeadamente os asiáticos, China, Índia e Indonésia; com africanos (PALOP) cuja ajuda concreta e significativa se acordou este ano no Fórum Económico Mundial e com o Brasil. Estas boas relações, e potenciais preferências, permitem prever para o Novo Aeroporto de Lisboa, em 2020, passageiros da ordem de 20 milhões/ano, só por si, também, justificadores dos novos comboios de alta velocidade.

* Sócio Efectivo da Revista Militar. Director-Gerente do Executivo da Direcção.

