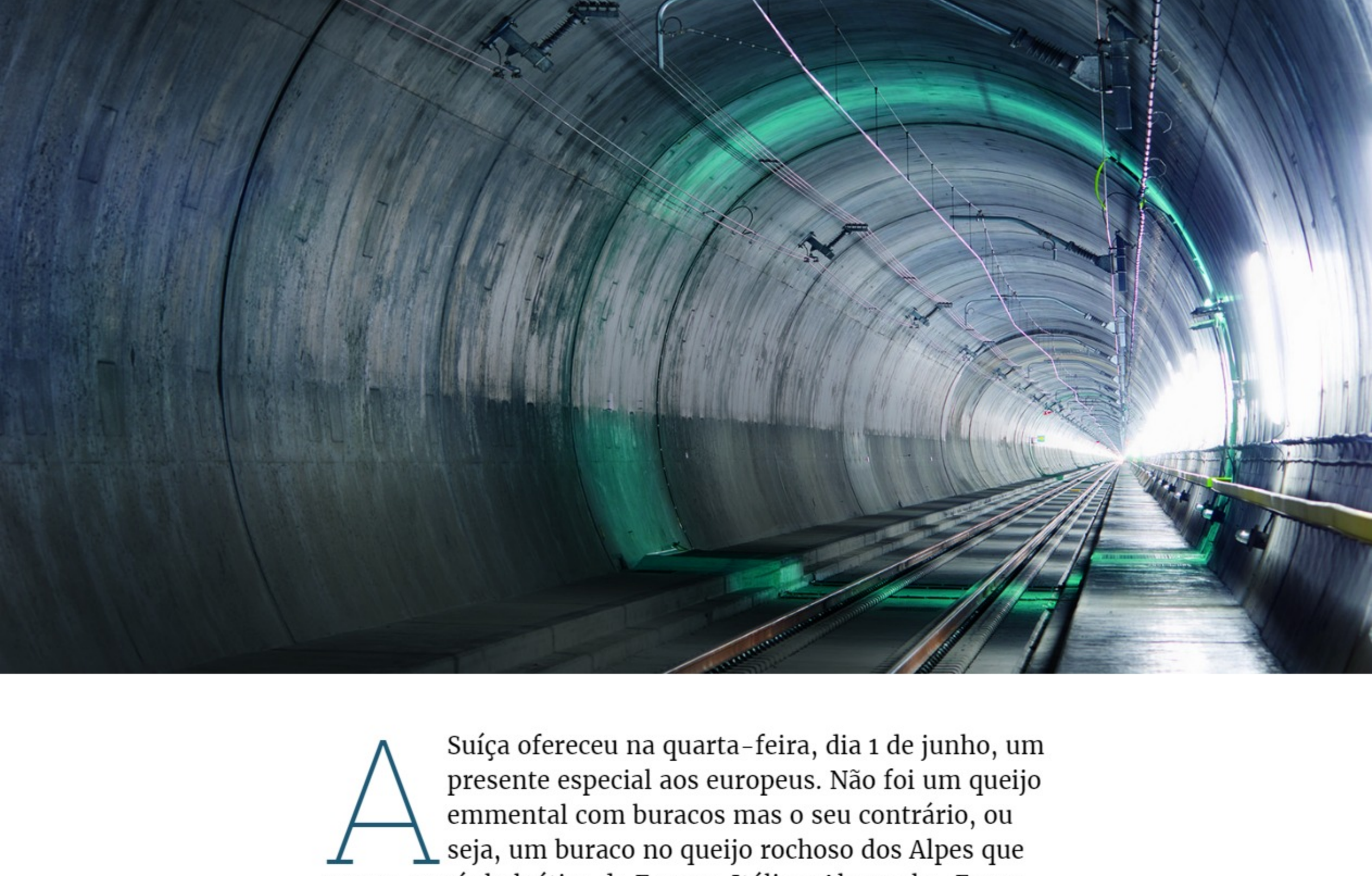


INAUGURAÇÃO 17 anos de construção, 2600 trabalhadores e 11 mil milhões de euros de investimento. Uma obra faraônica que vai revolucionar as ligações norte-sul na Europa, com comboios subterrâneos a 200 km/h

O maior túnel ferroviário do mundo

TEXTO RUI MARTINS correspondente em Berna INFOGRAFIA JAIME FIGUEIREDO

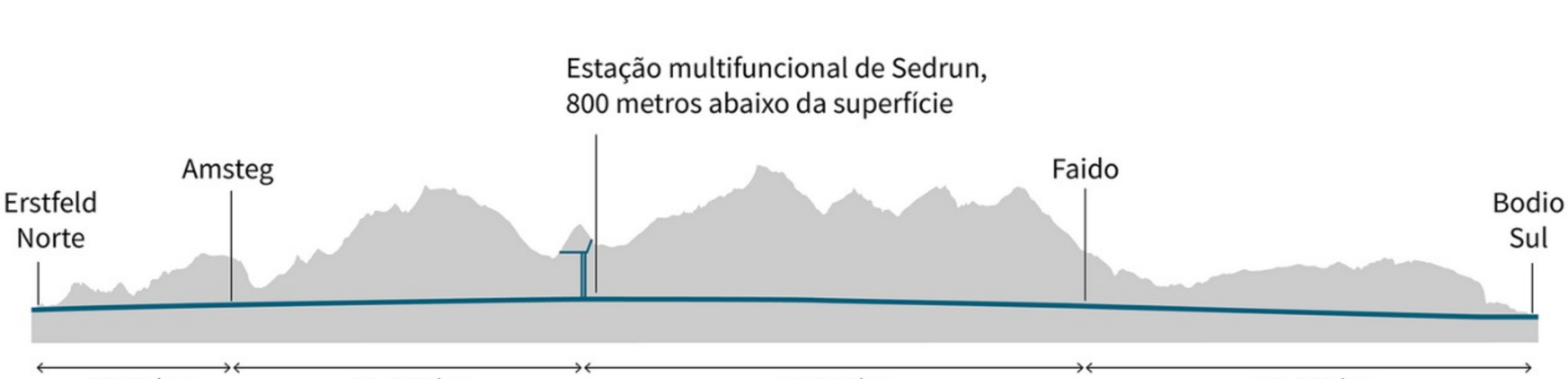


A Suíça ofereceu na quarta-feira, dia 1 de junho, um presente especial aos europeus. Não foi um queijo emmental com buracos mas o seu contrário, ou seja, um buraco no queijo rochoso dos Alpes que separa o país helvético da França, Itália e Alemanha. E que buraco! Uma extensa e profunda galeria laboriosamente escavada na dura rocha alpina com nada menos de 57 km de comprimento.

Fisicamente falando é um túnel mas do ponto de vista simbólico é uma ponte, destinada a unir, no dizer do Presidente suíço, Johann Schneider-Amann, a Suíça ao resto da Europa. Demorou 17 anos a construir, o que representou um avanço de um ano relativamente ao calendário original. Custou uma verdadeira fortuna: 11 mil milhões de euros para a obra principal que crescem para 20 mil caso se considerem as obras complementares.

O TÚNEL DE SÃO GOTARDO TEM 57 KM

A partir de agora vai ser possível atravessar os Alpes Suíços de norte a sul em apenas 20 minutos, de comboio

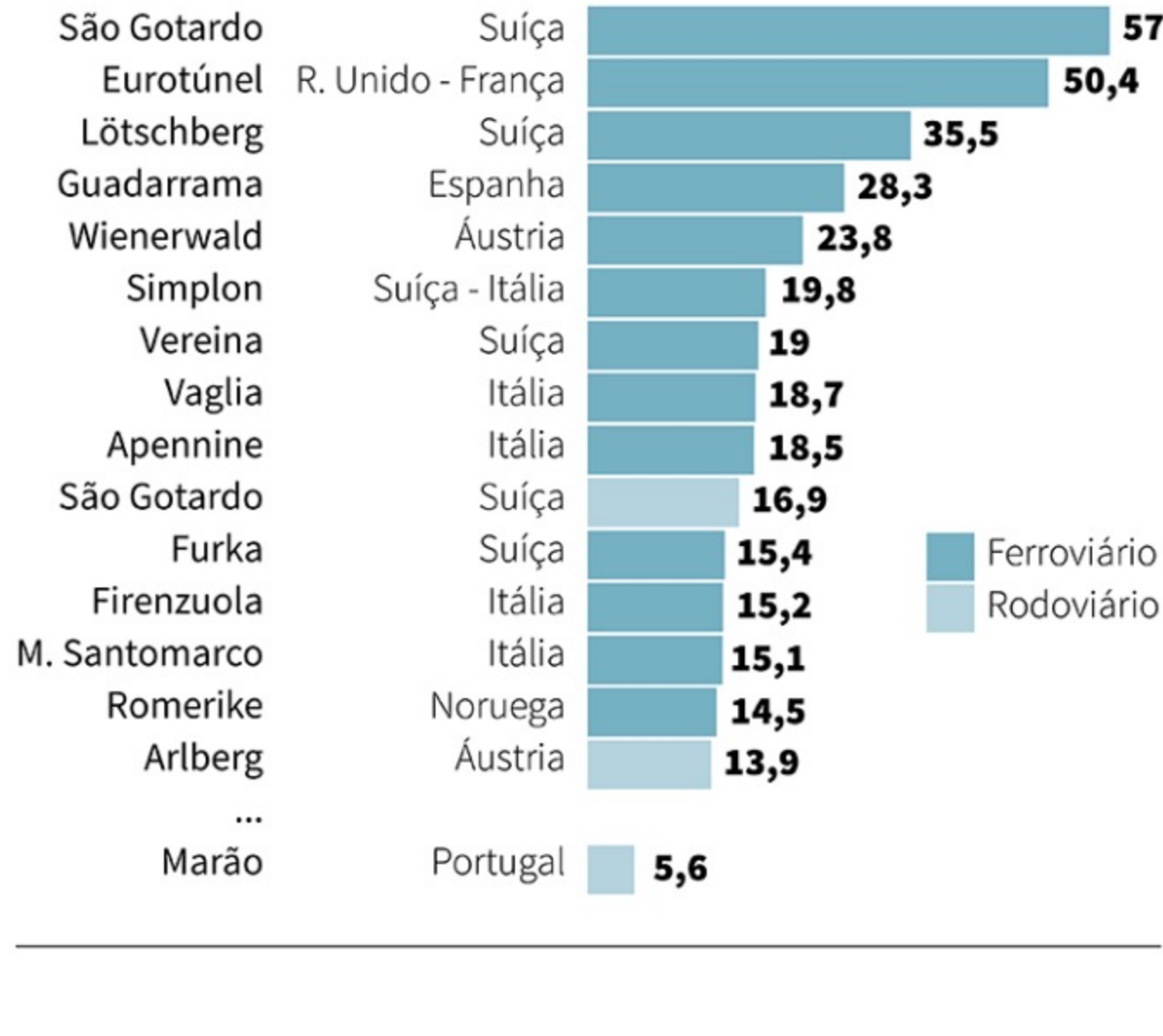


A inauguração do Túnel Ferroviário de Base do Gotardo, o mais longo e moderno do mundo, concebido segundo a tecnologia mais avançada, fez-se num vagão a 200 km/h, a bordo do qual seguiam Angela Merkel (Alemanha), François Hollande (França), Matteo Renzi (Itália), Christian Kern (Áustria) e Adrian Hasler (Liechtenstein), além do Presidente suíço.

Descontraído, apesar da atual crise francesa, o Presidente Hollande não se furtou a um gracejo alusivo à vaga de greves em curso, incluindo na ferrovia: “Circular a 200 km/h num comboio seria, neste momento, algo de extraordinário em França.” A ironia não o impediu de fazer um gesto de reconhecimento: “A França tem grande admiração pelos feitos tecnológicos e, hoje, o que é raro, inclina-se diante da Suíça. Este túnel vai muito além dos interesses suíços.”

MAIORES TÚNEIS DO MUNDO

Em quilómetros



Por sua vez, a chanceler alemã Angela Merkel prometeu concluir do lado alemão as obras necessárias à integração no sistema ferroviário do eixo norte-sul, de Roterdão a Génova, que inclui Holanda, Bélgica, Norte da França, Alemanha e Polónia. Em 2025, com as obras complementares do lado italiano, o corredor Roterdão-Génova estará concluído.

O Gotardo, espécie de espinha dorsal europeia, transformou-se com o seu duplo túnel (uma via em cada sentido) num escoadouro rápido e não poluente de passageiros e mercadorias. O aspeto das mercadorias é importante, porque os suíços impõem por lei que parte dos camiões TIR tenha que atravessar o país de comboio, de forma a minimizar a poluição, congestionamentos e acidentes.

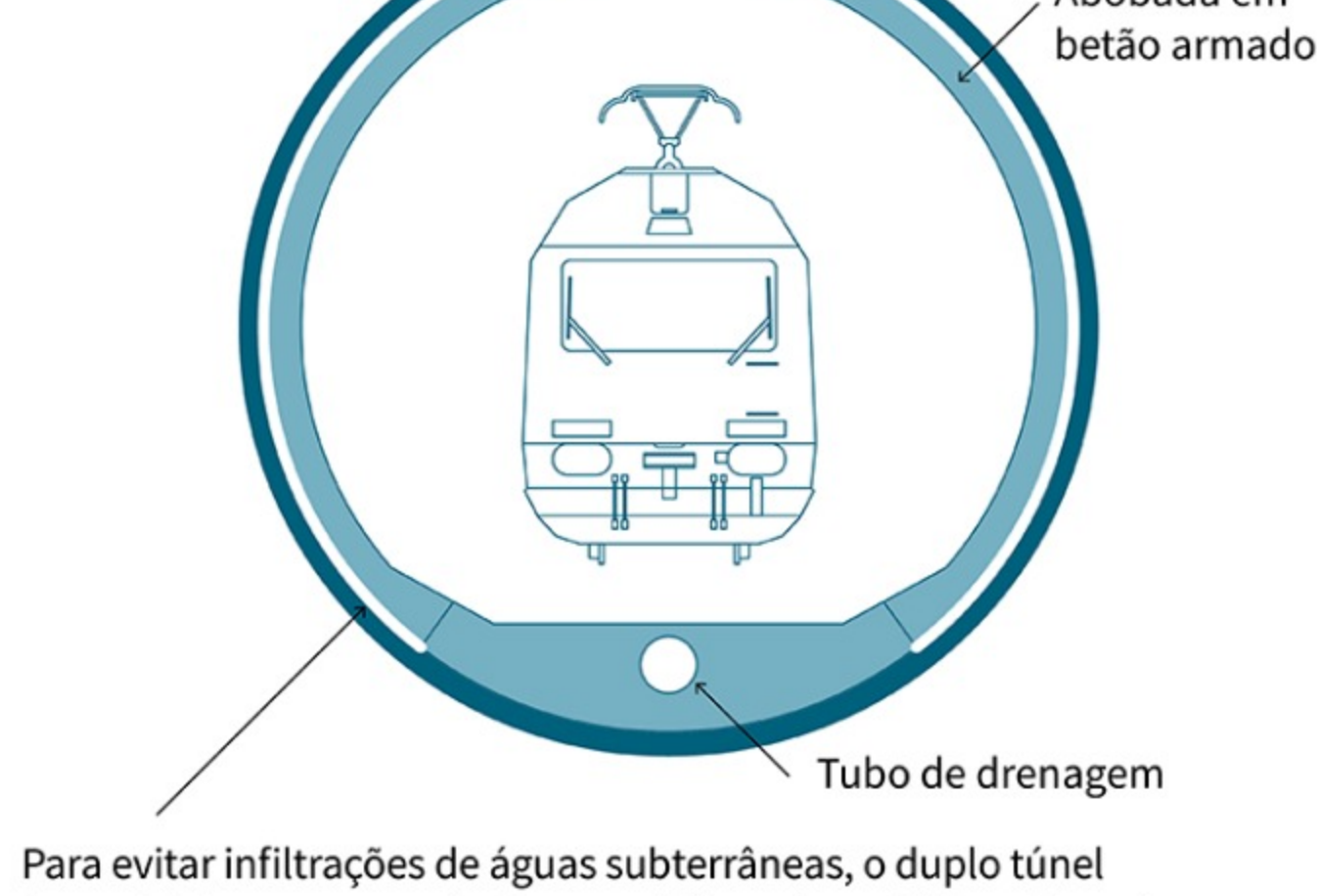
SUÍÇOS REJEITAM CAMIONAGEM

A opção pelo transporte ferroviário, com a modernização dos túneis existentes e a abertura de novos, obedeceu a um imperativo tanto ecológico quanto económico. No fim do século XX, a população suíça antecipou-se aos movimentos ecológicos atuais, preocupada com a presença dos grandes camiões de 28 a 40 toneladas, vindos ou destinados aos países vizinhos, degradando a rede de estradas alpinas e espalhando poluição com os seus grandes motores diesel.

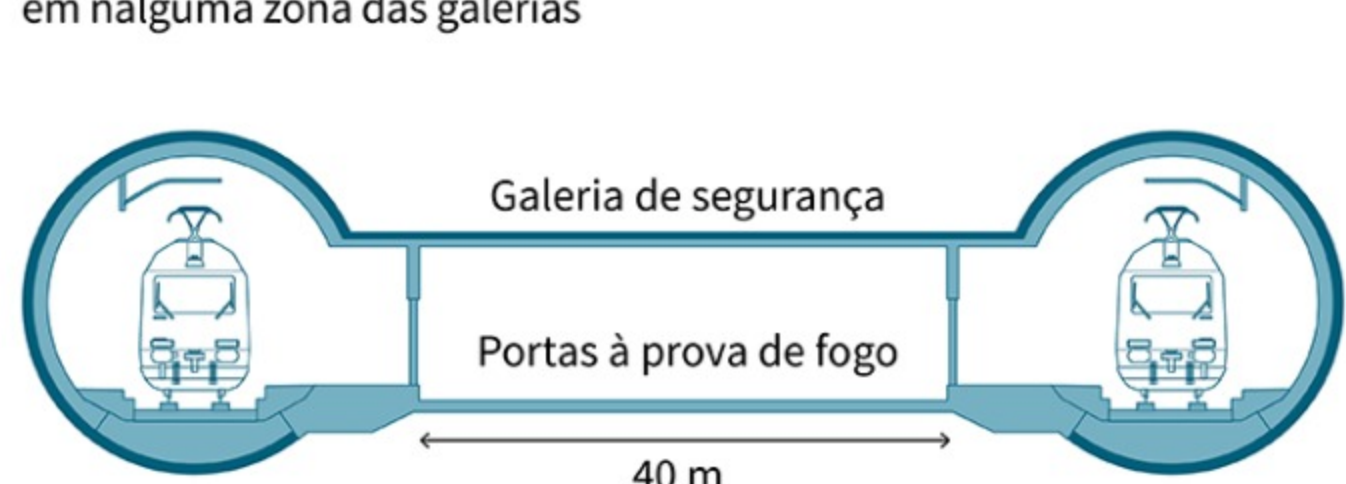
Isso levou a uma mobilização popular que resultou na proibição de circulação dos camiões de 40 toneladas, restringindo-se o transporte pelas vias alpinas a de menos de 28 toneladas. Ao mesmo tempo, concebeu-se o projeto de desviar o transporte rodoviário vindo ou destinado aos países vizinhos para o comboio, o que implicava novas vias ferroviárias mais rápidas e económicas, de forma a não desencorajar os transportadores.

GALERIAS

Os comboios de passageiros vão circular a uma velocidade de 250 km/h, e as composições de carga atingirão 160 km/h, o dobro da velocidade atual



Para evitar infiltrações de águas subterrâneas, o duplo túnel é envolvido por um anel estanque. A água é recolhida e drenada através de condutas inferiores. Existe um segundo sistema de drenagem de emergência, caso se verifiquem inundações em alguma zona das galerias



A cada 325 m, as duas estruturas são interligadas por túneis transversais de ligação que permitirão, em caso de acidente, a evacuação dos passageiros para a galeria lateral. Nas estações subterrâneas há agulhas que permitem fazer passar os comboios de um túnel para o outro, em caso de necessidade

Esta filosofia foi referendada por 64% da população suíça, em 1992, e previa a construção do Túnel Ferroviário de Base do Gotardo, cuja perfuração com equipamentos modernos começou sete anos depois, com uma boca de oito metros de diâmetro, acomodando uma via em cada sentido e com uma altura de 4,20 metros, compatível com o padrão mundial de túneis adaptados ao transporte dos novos contentores.

O projeto inicial de colocar os camiões nos vagões, como ocorre nos túneis de Kandersteg e Loetschberg, evoluiu para o transporte dos contentores de camiões para vagões. Estão previstos 260 comboios de mercadorias diários pelo túnel do Gotardo, equivalentes a 40 milhões de toneladas de carga. A União Europeia pretende colaborar na diminuição do transporte rodoviário, pretendendo elaborar uma opção ferroviária mais económica, livre das portagens das estradas, dos gastos de combustível e da consequente poluição atmosférica.

LIGAÇÕES FERROVIÁRIAS

O novo túnel permitirá unir as cidades de Zurique e Milão em apenas 2h40m



Prevê-se uma transição gradual, dada a resistência da lobby do transporte rodoviário, através da atratividade dos custos da ferrovia sem necessidade de recorrer a imposições legais. Ao mesmo tempo, a passagem dos TGV pelo túnel a mais de 200 km/h tirará uma hora à viagem Zurique-Milão, incentivando o uso do comboio pelos turistas do Norte da Europa em direção à Itália.

OS TGV CIRCULARÃO NO TÚNEL A 200 KM/H E OS DE MERCADORIAS A METADE DESSA VELOCIDADE. SERÃO 260 POR DIA TRANSPORTANDO 40 MILHÕES DE TONELADAS

O maziço do Gotardo tem uma importância fundamental nas ligações norte-sul na Europa, desde o século XI, quando o monge beneditino homónimo se notabilizou na ajuda aos viajantes que cruzavam os Alpes. Da época medieval até a construção da primeira estrada na portela do Gotardo, em 1830, uma viagem da Basileia a Lugano, através dos montes levava 14 dias, a pé ou de burro. Com a construção de um primeiro túnel ferroviário de 15 km em 1882, a viagem passou a levar 15 horas, tempo de viagem que se foi reduzindo. O túnel do Gotardo reduz a viagem de Basileia, na fronteira com a França até Lugano, na Itália, para apenas três horas.