



ISSN: 1646-8929

*IET Working Papers Series*  
No. **WPS06/2010**

Nuno Boavida  
(email: [nuno.boavida@fct.unl.pt](mailto:nuno.boavida@fct.unl.pt))  
Nuno Cabrita  
(email: [nuno.cabrita@gmail.com](mailto:nuno.cabrita@gmail.com))  
Susana Martins Moretto  
(email: [s.moretto@fct.unl.pt](mailto:s.moretto@fct.unl.pt))

Análise do processo de participação pública no projecto de Alta  
Velocidade Ferroviária

**IET**  
**Research Centre on Enterprise and Work Innovation**  
**Centro de Investigação em Inovação Empresarial e do Trabalho**  
Faculdade de Ciências e Tecnologia  
Universidade Nova de Lisboa  
Monte de Caparica  
Portugal

[Relatório entregue em Fevereiro de 2010]

# Análise do processo de participação pública no projecto de Alta Velocidade Ferroviária <sup>1</sup>

## **Resumo:**

O presente estudo analisa a participação pública no processo de decisão sobre o Projecto de Alta Velocidade Ferroviária em Portugal. Para tal, examina as referências dos media nacionais sobre o tema e seus actores, de forma quantitativa e qualitativa, no período de tempo que decorre entre Setembro 2008 e Novembro 2009, com marco nas eleições Legislativas e Autárquicas de 2009. Do estudo conclui-se que a polarização política em torno da Alta Velocidade Ferroviária deu relevo ao tema, sem que dela tenha resultado numa melhoria qualitativa da informação que contribuisse para uma participação activa e consciente dos cidadãos no debate.

Palavras chave: Alta Velocidade Ferroviária; Portugal; media; processo de decisão participado; *leverage points*.

JEL codes: H54; O33; R4

---

<sup>1</sup> Trabalho entregue e avaliado na unidade “Métodos Interactivos de Participação e Decisão” do Programa Doutoral em Avaliação de Tecnologia na FCT-UNL sob orientação da Prof<sup>ª</sup> Lia Vasconcelos.

**Abstract:**

*The study focuses on the public participation during the decision-making process of the High Speed Rail Project (popularly known as TGV) in Portugal. The study analyzes the media references on the topic and its actors in a quantitative and qualitative way from September 2008 to November 2009 anchored in the 2009 Legislatives and Local elections. The work concludes that despite the political polarization around the High Speed Rail Project, contributing to bring it to public debate, it didn't allow for an improvement in qualitative information that could allow the emergence of an active and informed citizen participation in the debate.*

*Key words: High Speed Rail; Portugal; media; participative decision-making; leverage points.*

# Análise do processo de participação pública no projecto de Alta Velocidade Ferroviária em Portugal

## Índice Geral

1 - Introdução.....	ii
2 - Identificação e relevância dos actores.....	2
2.1. Apresentação dos dados .....	3
3 - Estudo de um caso - Notícias sobre a Alta Velocidade Ferroviária nas eleições legislativas e autárquicas .....	7
3.1 - Antes e depois das eleições legislativas .....	7
3.2 - Antes e depois das eleições autárquicas .....	8
4 - Diagrama Causal .....	10
5 – Principais conclusões e discussão .....	16
Referências bibliográficas .....	18
Anexos .....	21

## Lista de Figuras

Figura 1 - Percentagem de referências a instituições no total de instituições mencionadas no debate sobre a Alta Velocidade Ferroviária pelos meios de comunicação social, no período entre 1 de Setembro 2008 e 1 de Novembro de 2009 .....	4
Figura 2 - Percentagem de referências a indivíduos no total de indivíduos mencionados no debate sobre a Alta Velocidade Ferroviária pelos meios de comunicação social, no período entre 1 de Setembro de 2008 e 1 de Novembro de 2009.....	5
Figura 3 – Diagrama causal que ilustra as relações de interacção das variáveis do problema de decisão do investimento na Alta Velocidade Ferroviária .....	12
Figura 4 – Contribuição do investimento na Alta Velocidade Ferroviária para o crescimento económico.....	13
Figura 5 – Contribuição do investimento na Alta Velocidade Ferroviária para os índices de sustentabilidade .....	14

## Lista de Tabelas

Tabela 1 - Análise das referências a instituições no total de instituições mencionadas no debate sobre a Alta Velocidade Ferroviária pelos meios de comunicação social, no período entre 1 de Setembro de 2008 e 1 de Novembro de 2009.....	21
Tabela 2 - Análise das referências a indivíduos no total de indivíduos mencionados no debate sobre a Alta Velocidade Ferroviária pelos meios de comunicação social, no período entre 1 de Setembro de 2008 e 1 de Novembro de 2009.....	22
Tabela 3 - Análise das referências sobre a Alta Velocidade Ferroviária antes e após as eleições legislativas .....	24
Tabela 4 - Análise das referências sobre a Alta Velocidade Ferroviária antes e após as eleições autárquicas.....	27

# 1 - Introdução

O presente estudo identifica a presença dos actores e sua relevância no processo público de discussão sobre a Alta Velocidade Ferroviária em Portugal, popularmente designada por TGV<sup>2</sup>. Para tal analisou as referências dos diferentes actores pelos meios de comunicação social nacionais, durante as eleições legislativas e autárquicas de 2009, reflectindo sobre as posições dos actores e as relações causais sobre a Alta Velocidade Ferroviária.

O estudo é composto por três partes onde, em primeiro lugar, se identificou a presença dos actores neste processo durante um período relativamente longo. O período escolhido para análise iniciou-se a 1 de Setembro de 2008, coincidindo com o início da crise financeira mundial, e terminou a 1 de Novembro de 2009, com o fim do período eleitoral nacional. Este processo de identificação permitiu perceber quais foram os actores na discussão pública e sua relevância através da contagem e análise da intensidade das referências nos meios de comunicação social.

Em segundo lugar estudou-se os dois períodos com mais referências nos *media* ao projecto de Alta Velocidade Ferroviária, que coincidiu com períodos eleitorais distintos: as eleições legislativas e as eleições autárquicas.

Por fim procedeu-se à elaboração de um diagrama causal, por forma a melhor compreender a relação de causalidade existente entre as várias variáveis identificadas no processo de decisão sobre a Alta Velocidade Ferroviária.

---

<sup>2</sup> *Train à Grande Vitesse* – sistema francês de transporte ferroviário de alta velocidade

## 2 - Identificação e relevância dos actores

Tal como foi descrito anteriormente procedeu-se em primeiro lugar à identificação dos actores que foram citados nos meios de comunicação social nacionais, relativamente à Alta Velocidade Ferroviária. Esta quantificação permitiu aferir a relevância desses mesmos actores no debate público, pelo número de vezes que foram referidos nos *media*.

Em termos metodológicos refira-se que a quantificação da presença dos actores nos meios de comunicação portugueses, foi elaborada recorrendo a uma pesquisa cruzada que conjugou a ocorrência da palavra "TGV", com as ocorrências de cada um dos nomes dos actores identificados previamente (ver Lista total de actores identificados em Anexo na Tabela 1 e 2).

Numa segunda fase, a quantificação das ocorrências sobre o tema foi também relevante para determinar os marcos temporais de referencia para o estudo, uma vez que no período entre 1 de Setembro de 2008 e 1 de Novembro de 2009 registaram-se cerca de quatro mil ocorrências sobre a Alta Velocidade Ferroviária. Para ser possível extrair conclusões com valor analítico houve necessidade de reduzir o tempo de análise, optando por se concentrar em apenas algumas centenas de artigos num período fértil para a análise de conteúdos.

O período entre 1 de Setembro de 2008 a 1 de Novembro de 2009 coincidiu com um período de grande cobertura mediática da crise económica mundial, de controvérsia pública sobre as grandes orientações de política económica e da grande polarização pública em torno das eleições europeias e nacionais ocorridas em 2009. Neste contexto, foi sobretudo durante as eleições nacionais, legislativas e autárquicas, que mais ocorrências se registaram sobre o tema, tendo por isso sido escolhidas como os dois marcos temporais para o estudo.

Note-se, por último, que a pesquisa foi efectuada em Janeiro de 2010 através do algoritmo avançado de pesquisa incluído no *software* Cision (disponível em [www.pt.cision.com](http://www.pt.cision.com)), e incidindo na base de dados de meios de comunicação (e.g. Imprensa, TV e rádio, Internet e Blogs).

## 2.1. Apresentação dos dados

Os valores recolhidos após a pesquisa na base de dados de meios de comunicação da Cision, foram sistematizados e ordenados por ordem decrescente, subdividindo a extensa lista de actores identificados em duas categorias: Instituições e Pessoas.

A primeira categoria de Instituições agrega as referências feitas na base por actores institucionais ou grupos de actores institucionais<sup>3</sup> (anexo Tabela 1). Por exemplo, a soma de vezes que o Governo ou membros do Governo foram mencionados a propósito do caso da Alta Velocidade Ferroviária, aparece naturalmente classificada e agregada na categoria "Governo". Os grupos de categorias Construtoras e Fabricantes de Material Circulante não foram contabilizados para evitar duplicação de contagem. Por seu turno, a segunda categoria de Pessoas é composta por nomes individuais citados na base de dados de forma desagregada no período em análise<sup>4</sup> (anexo Tabela 2). Por exemplo, Sócrates foi mencionado em 22% do total de citações e ficou classificado como Primeiro-Ministro José Sócrates.

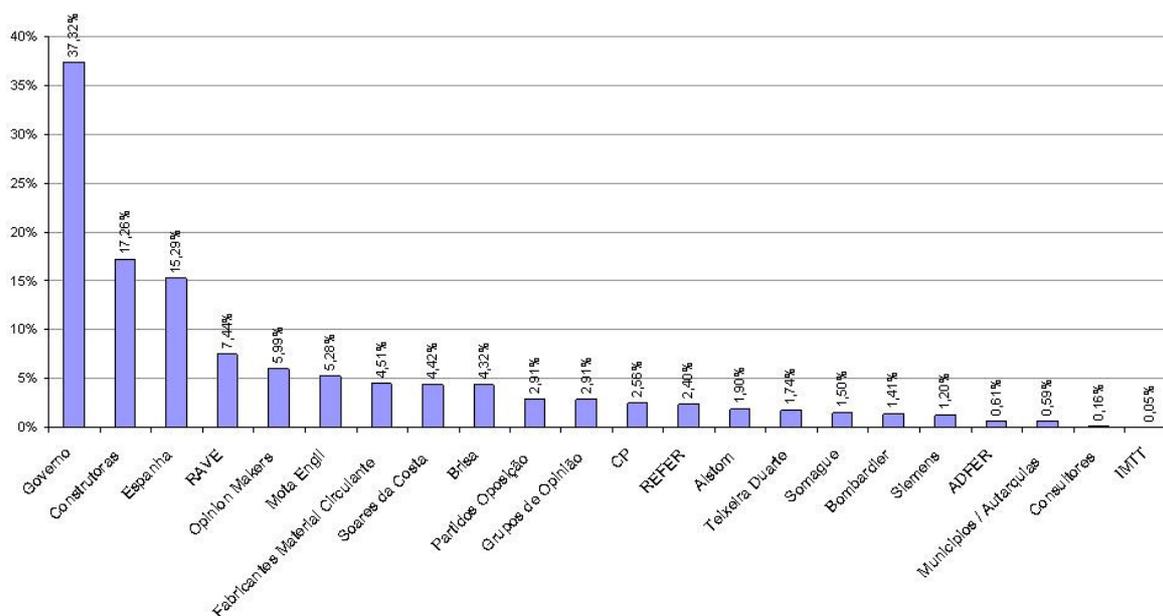
Neste contexto, a figura seguinte (Figura 1) identifica as principais instituições e grupos de entidades referidas nas discussões públicas sobre o processo da Alta Velocidade Ferroviária.

---

<sup>3</sup> e.g. Governo, Construtoras, Espanha, RAVE, Opinion Makers, Mota Engil, Fabricantes Material Circulante, Soares da Costa, Brisa, Partidos Oposição, Grupos de Opinião, CP, REFER, Alstom, Teixeira Duarte, Somague, Bombardier, Siemens, ADFER<sup>3</sup>, Municípios / Autarquias, Consultores, e IMTT

<sup>4</sup> e.g. José Sócrates - Primeiro-Ministro, Manuela Ferreira Leite - Líder do PSD, Mário Lino - Ministro das Obras Públicas e dos Transportes, Ana Paula Vitorino - Secretario de Estado dos Transportes, Jorge Coelho - Presidente da Mota Engil, Carlos Fernandes da RAVE, Paulo Rangel - Líder parlamentar do PSD, Francisco Louçã - Líder do BE, Zapatero - Primeiro-Ministro Espanhol, Câmara Municipal de Rio Maior / Municípios do Oeste, Francisco Van Zeller - CIP, Ferreira do Amaral ex-ministro dos Transportes do PSD, António Mota - Chairman da Mota Engil, Eduardo Catroga ex-ministro das Finanças do PSD, Paulo Campos – Secretário de Estado das Obras Publicas, João Cravinho ex-ministro Obras Públicas e Transporte do PS, José António Barros - AEP, Augusto Mateus - ex-ministro da Economia do PS, Francisco Cardoso dos Reis - Presidente da CP, Câmara Municipal de Estarreja, Movimento Esperança Portugal, Luís Ramos - Communication Bombardier, Luís Braga da Cruz - ex-ministro da Economia do PS, Vasco de Mello - Presidente da Brisa, Miguel Sousa Tavares - comentador político e escritor, Magdalena Alvarez - Ministra do Fomento Espanhol, Comissão de Moradores de Estarreja - Américo Soares, Pedro Almeida Gonçalves - Presidente da Soares da Costa, José Luís Machado do Vale - Presidente da Somague, Miguel Anacoreta Correia - ex-Sec. Est. dos Transp. do CDS, Luís Pardal - RAVE, Angelo Ramalho - Presidente da Alstom, ATKearny - Consultoria, Américo Matias - Presidente ADFER, Carlos de Melo Ribeiro - Presidente da Siemens, KMG - Consultoria Financeira, Pedro Paços Coelho - PSD, Bastonário da Ordem dos Engenheiros - Fernando Santo, Jardim Sampaio Caldas - Consultoria Legal, Steer Davis Gleave - Consultoria, Daniel Beça - ex-ministro Economia do PS, Manuel Nunes - CEO Mobility Portugal Siemens, e Paulo Ferreira - Costumer Director Transport Alstom.

Figura 1 - Percentagem de referências a instituições no total de instituições mencionadas no debate sobre a Alta Velocidade Ferroviária pelos meios de comunicação social, no período entre 1 de Setembro 2008 e 1 de Novembro de 2009



Fonte: Cision, 19/01/2010

Como se pode observar na Figura 1, as principais instituições ou grupos de entidades referidas na discussão pública durante o período em análise foram o Governo (com 37%), as Construtoras (com 17%) e Espanha (com 15%). Estas três instituições ou grupos de instituições totalizam cerca de 70% das citações encontradas durante a análise dos meios de comunicação, no período em causa.

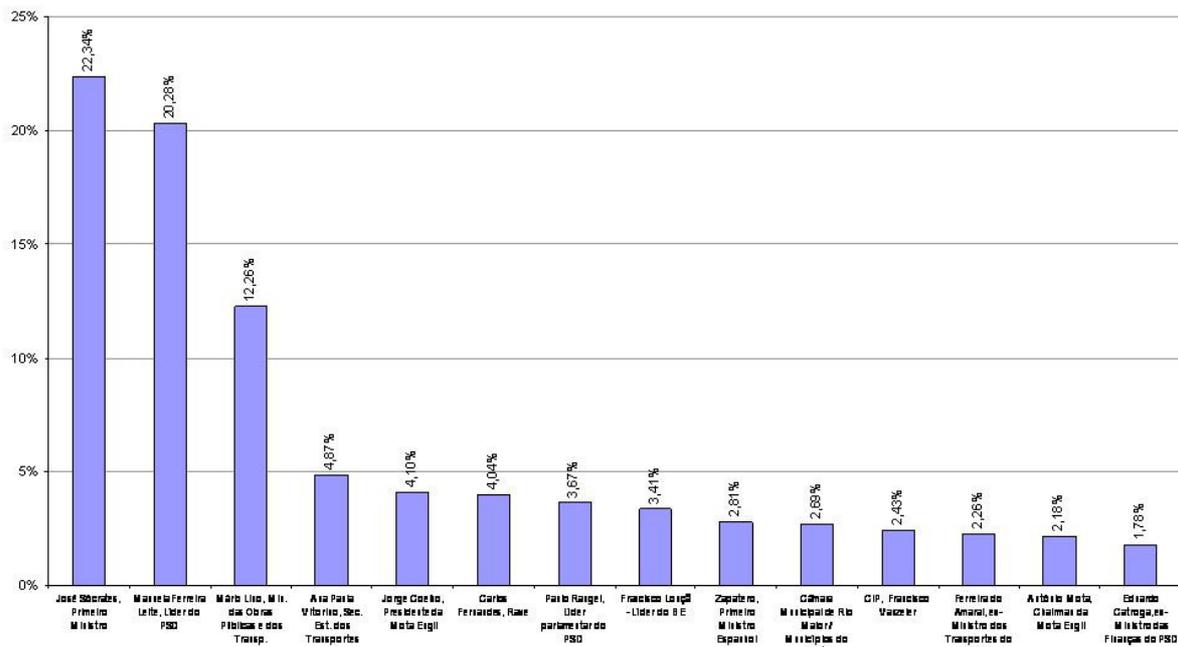
De referir ainda que a RAVE<sup>5</sup> registou cerca de 7% das citações e o grupo dos *Opinion Makers* contabilizou cerca de 6% das referências analisadas. Com valores inferiores a 6% identificaram-se, para além de algumas instituições empresariais como a Mota Engil e outros *lobbies*, alguns grupos

<sup>5</sup> RAVE - Empresa Portuguesa responsável pela Rede de Alta Velocidade em Portugal.

de opinião (e.g. o Movimento Esperança Portugal, a Comissão de Moradores de Estarreja, a CIP<sup>6</sup>, a Ordem dos Engenheiros e a AEP<sup>7</sup>) e os Partidos da Oposição.

A figura que se segue (Figura 2) apresenta a lista das pessoas referidas nas discussões públicas sobre a Alta Velocidade Ferroviária. Note-se que devido ao elevado número de pessoas referidas na discussão pública, a figura seguinte só reflecte os actores individuais mencionados em 90% das citações durante o período em análise (ordenados pela percentagem decrescente das referências - ver a Tabela 2 em Anexo).

Figura 2 - Percentagem de referências a indivíduos no total de indivíduos mencionados no debate sobre a Alta Velocidade Ferroviária pelos meios de comunicação social, no período entre 1 de Setembro de 2008 e 1 de Novembro de 2009



Fonte: Cision, 19/01/2010

Da observação da Figura 2 é possível concluir que o debate na esfera pública esteve muito centrado em políticos e em um ou outro construtor ou instituição, do dia 1 de Setembro de 2008 a 1 de

<sup>6</sup> CIP – Confederação da Indústria Portuguesa.

<sup>7</sup> AEP – Associação Empresarial Portuguesa.

Novembro de 2009. De facto, da análise do gráfico pode-se afirmar que o debate se centrou nos dois líderes dos maiores partidos portugueses, PS<sup>8</sup> e PSD<sup>9</sup>, com 42,5% das referências nos meios de comunicação analisados e, particularizando nas pessoas, observa-se que José Sócrates foi citado em 22% das referências e Manuela Ferreira Leite foi referida em 20%.

Em seguida, os actores mais referidos foram outros decisores políticos, tais como o então Ministro das Obras Públicas e Transportes Mário Lino com 12%, e a Secretária de Estado das Obras Públicas e Transportes Ana Paula Vitorino com um valor menos substancial de referências a rondar os 5%. Um representante de uma construtora, Jorge Coelho – CEO da Mota Engil, foi referenciado em 4% das citações ou alusões ao seu nome, seguido de um outro decisor mais institucional, Carlos Fernandes – Presidente da RAVE, com também 4% das referências. Por último e com valores inferiores a 4%, apareceram o líder parlamentar do PSD Paulo Rangel, o líder do Bloco de Esquerda Francisco Louçã, o Presidente do governo espanhol Luís Zapatero, o Presidente da Câmara de Rio Maior (e também Presidente dos Municípios do Oeste), o Presidente da CIP Francisco Van Zeller, um ex-ministro dos Transportes do PSD Ferreira do Amaral, o *Chairman* de uma construtora – a Mota Engil – e um ex-ministro das Finanças do PSD Eduardo Catroga.

Da leitura cruzada destas duas figuras resulta a ideia de que durante o período analisado existiu um processo de participação centrado nos actores políticos, em particular no governo mas também nos líderes da oposição. Como veremos nos capítulos seguintes, esta conclusão não deve ser alheia à existência invulgar de três actos eleitorais em 2009 (europeias, legislativas e autárquicas).

De registar que a presença dos *lobbies* e de *Opinion Makers* assim como a espanhola, foram um pouco mais acentuadas quando se analisa as referências nos meios de comunicação por grupos de instituições do que quando se analisa por pessoas. Uma hipótese explicativa para esta diferença é que este desfasamento pode reflectir um enviesamento introduzido na contagem de citações que resulta da análise que os meios de comunicação social fazem sobre o processo da Alta Velocidade Ferroviária, e não tanto a intervenção pública dos actores. De facto, é razoável considerar que os meios de comunicação social se socorram de palavras como "construtoras" para evidenciar a sua interpretação.

---

<sup>8</sup> PS – Partido Socialista.

<sup>9</sup> PSD – Partido Social Democrata.

### 3 - Estudo de um caso - Notícias sobre a Alta Velocidade Ferroviária nas eleições legislativas e autárquicas

O processo da análise da participação na discussão pública incidiu também na selecção de um caso sobre a Alta Velocidade Ferroviária, que permitisse compreender as dinâmicas existentes nos vários fóruns de discussão. De facto, pensou-se que ao escolher um período curto onde ocorreram eleições, o debate público teria mais participação pública, catalisaria mais e melhor opinião pública e seria mais polarizado em torno de questões fracturantes da sociedade portuguesa (como o caso da Alta Velocidade Ferroviária foi e ainda é). Neste contexto, optou-se então por restringir a pesquisa de notícias às semanas anteriores e posteriores à eleição legislativa (27 de Setembro) e à eleição municipal (11 de Outubro) de 2009.

Para além disso considerou-se que neste período de eleições todos os meios para chegar ao cidadão são importantes para mobilizar a opinião dos eleitores e, portanto, optou-se por incluir todos os meios existentes, tais como a imprensa (e.g. jornais) e outros meios de comunicação (e.g. rádio, tv, internet e blogues). No entanto, no primeiro período das eleições legislativas foram excluídos os jornais regionais, e no segundo período de eleições autárquicas estes meios já foram incluídos pois considerou-se que este é um palco privilegiado de actuação dos actores municipais.

#### 3.1 - Antes e depois das eleições legislativas

O período analisado começou no dia 14 de Setembro de 2009 e estendeu-se até ao dia 4 de Outubro de 2009, tendo este intervalo correspondido a uma semana antes e uma semana depois das eleições legislativas.

Neste período os actores políticos lideraram na participação pública da discussão sobre a Alta Velocidade Ferroviária, e a discussão centrou-se muito nas interações com Espanha e em menor número com a economia. O projecto da construção de ferrovia de Alta Velocidade polarizou os programas eleitorais dos dois partidos dominantes, com o Partido Socialista a favor do projecto e o Partido Social Democrata posicionando-se contra a sua construção, chegando mesmo a ser referido nos media a frase "Portugal não é uma província espanhola", por forma a destacar Portugal dos avanços na execução do projecto ocorridos no outro lado da fronteira. Os restantes partidos com acento parlamentar apareceram posicionados mantendo em equilíbrio esta polarização partidária.

Durante este período foram identificados actores externos à realidade nacional envolvidos na discussão pública sobre a Alta Velocidade Ferroviária, tais como Espanha (Governo Espanhol) afirmando por exemplo que "O debate é preocupante", por forma a ilustrar o seu receio em ver a sua

linha de alta velocidade sem continuidade do lado português, e Bruxelas (Comissão Europeia) declarando que o "recoo nesta fase é uma situação nova e difícil de lidar" perante a impossibilidade de adiar para data incerta as suas dotações orçamentais ao projecto. Estes actores externos reforçaram a facção a favor da construção do projecto de Alta Velocidade mas, apesar de interactivos e participativos com influência na documentação analisada, foram actores secundários. Para além disso, as grandes construtoras tais como a Mota-Engil, a Soares da Costa, a Brisa e a Somague foram também actores muito secundários na participação pública, tendo sido mais referidos do que citados por via directa. Por exemplo, num estudo citado de um relatório da UBS Research de 21 de Setembro afirma-se que "O principal impacto das eleições de Domingo no mercado accionista português será no sector da construção [...] ou seja Mota-Engil, Soares da Costa e Cimpor".

A participação de movimentos de cidadãos nos meios analisados no processo durante o período referido foi dominada por tecnocratas do sector ferroviário e líderes de opinião organizados em grupos contra e a favor do projecto, com individualidades públicas apoiando interesses políticos. Por exemplo, o ex-ministro dos Negócios Estrangeiros Martins da Cruz referindo-se às relações entre Portugal e Espanha afirmou que "não creio que haja consequências de maior até porque as declarações sobre uma obra pública [...] são razões económicas". No blogue Fórum Pátria, citando o ex-governador do Banco de Portugal José Silva Lopes afirmou que "O Governo devia olhar melhor para a parte técnica" e que os "estudos que conheço não me convencem".

### 3.2 - Antes e depois das eleições autárquicas

O período analisado começou no dia 12 de Outubro de 2009 e estendeu-se até ao dia 1 de Novembro de 2009, tendo este intervalo de tempo correspondido a uma semana antes e uma semana depois das eleições autárquicas.

Os principais actores na participação pública da discussão sobre a Alta Velocidade Ferroviária foram os actores políticos, sendo este período dominado pelo debate iniciado nas legislativas. Os temas de debate focaram essencialmente o governo central e apareceram questões como os traçados, a candidatura ibérica ao mundial de futebol e as aprovações em Bruxelas. Um exemplo dos temas em debate fora as declarações do Ministro do Desporto Laurentino Dias, aquando da apresentação da candidatura conjunta de Portugal e Espanha ao mundial de futebol em que afirma que "o TGV não depende do Mundial e o Mundial não depende do TGV. Um outro exemplo deste debate foi as declarações do Comissário Europeu dos Transportes Antonio Tajani que afirmou que "Bruxelas aguarda por uma clarificação do próximo Governo português sobre o TGV". No entanto, as

autárquicas foram secundarizadas pelos debates sobre a formação do novo governo e pelo resultado preliminar do concurso da Alta Velocidade Ferroviária Caia-Poçoirão.

Em termos de relevo na comunicação social, os *Opinion Makers* e os cidadãos substituíram os actores externos identificados na anterior eleição, reforçando a facção contra o projecto de Alta Velocidade Ferroviária, lançando o debate sobre as "contrapartidas" do projecto ao nível local. Por exemplo, a Comissão de Moradores de Santiais, Barreiro do Meio e Barreiro de Cima (Estarreja), visados pelo projecto ferroviário, vieram a publico alegar que "[...] o estudo do traçado que passa a Nascente da A1 tem vários pontos controversos e situações estranhas[...]". No cômputo geral foram, no entanto, actores secundários do processo de participação.

Note-se que em alguns media as referências aos cidadãos aparecem instrumentalizados pelos Políticos Locais e *Opinion Makers* para fundamentar as suas posições.

Os *Opinion Makers* foram especialmente activos durante o período de campanha das eleições autárquicas, embora em jeito de balanço das eleições legislativas, levantando a questão do aspecto social da Alta Velocidade Ferroviária e relembrando o seu impacto nas localidades.

De referir que as eleições autárquicas de 2009 foram as terceiras eleições do país num ano de crise económica grave. Consequentemente, parece possível sustentar a ideia de que alguns temas que mereceram grande destaque nas eleições legislativas (como a Alta Velocidade Ferroviária), tenham sido considerados notícias menos relevantes por alguns sectores da comunicação social. Esta interpretação é congruente com algum abrandamento na publicação de notícias sobre a Alta Velocidade Ferroviária verificado nestas duas semanas analisadas.

## 4 - Diagrama Causal

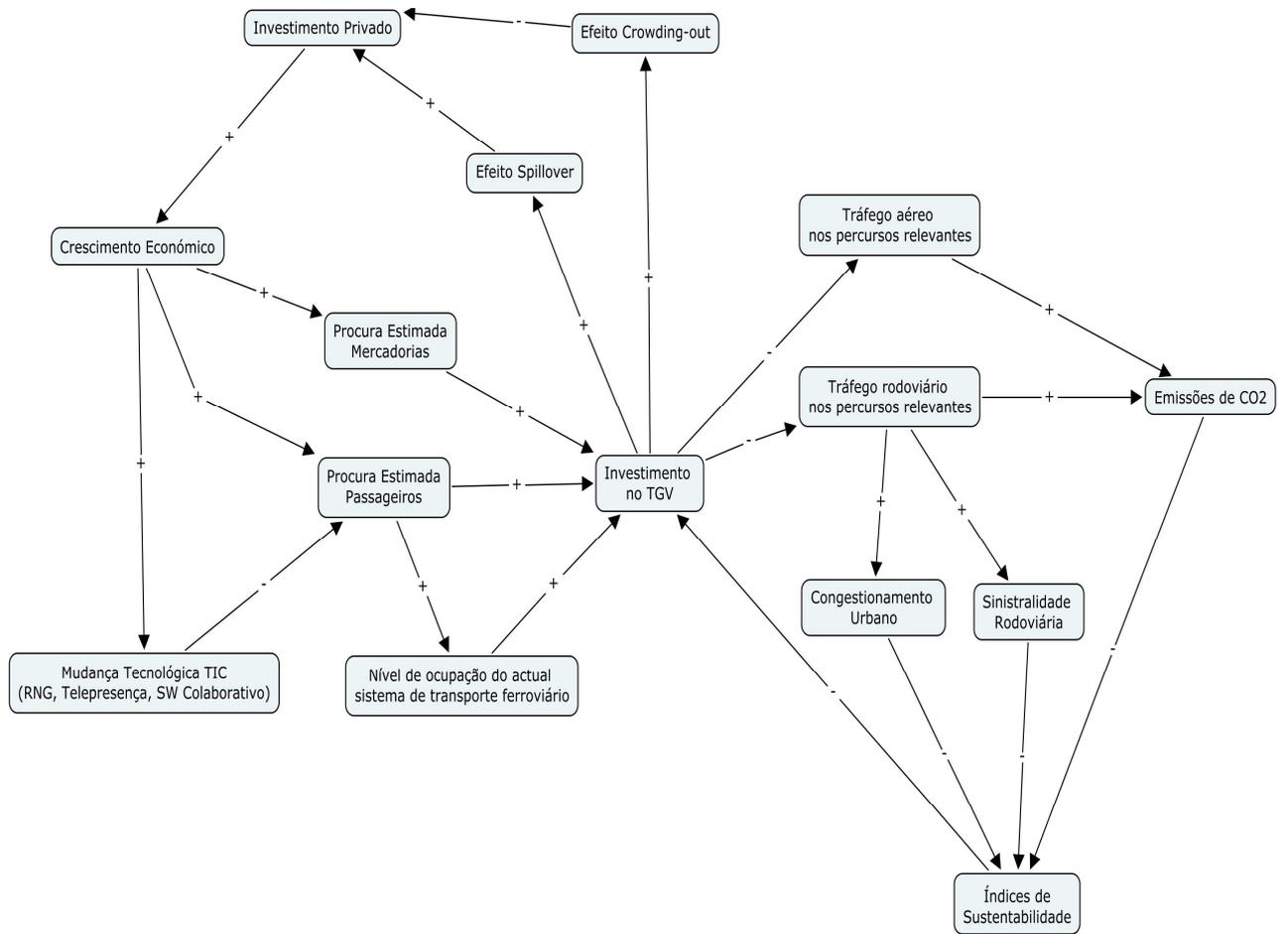
Dada a natureza complexa do tema em análise, é fundamental, num processo de decisão participado, adoptar um instrumento que permita identificar os factores estruturais e as suas inter-relações, de modo a promover a compreensão partilhada do assunto pelos diferentes *stakeholders*. Neste sentido, recorrendo a uma análise de *leverage points* (Meadows 1999) foram identificadas as seguintes variáveis e conceitos relevantes (Lourenço et al. 2003; Menezes et al. 2005) para a construção do diagrama causal (Lane 2008), que ilustra o processo de decisão sobre o investimento na Alta Velocidade Ferroviária:

- Nível de ocupação do actual sistema de transporte ferroviário, em particular a Linha do Norte, considerando que a capacidade instalada está no máximo.
  - Unidade de medida: Capacidade utilizada / Capacidade instalada.
- Procura estimada de passageiros.
  - Unidade de medida: Nº Passageiros / Ano.
- Procura estimada de mercadorias.
  - Unidade de medida: Nº Toneladas / Ano.
- Crescimento económico.
  - Unidade de medida: Produto Interno Bruto (PIB).
- Investimento privado.
  - Unidade de medida: Investimento realizado pelas empresas no período em análise.
- Efeito *Spillover*. Externalidades positivas decorrentes do investimento na Alta Velocidade, nomeadamente atracção de investimento privado.
- Efeito *Crowding-out*. Redução no consumo ou investimento privado que ocorra, directa ou indirectamente, devido a um aumento na despesa pública. Este efeito manifesta-se de diferentes formas em função do modo de financiamento da despesa pública. Se este financiamento for por via de aumento de impostos, resulta uma directa diminuição da liquidez disponível para o consumo ou investimento privado. Se for por aumento da dívida pública, origina aumentos das taxas de juro que conduzem a uma diminuição do investimento nas empresas.

- Mudança tecnológica no sector das Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC). Consideram-se como tecnologias emergentes relevantes as Redes de Nova Geração (RNG), os sistemas de Telepresença e as aplicações de Software Colaborativo. A relevância desta variável reside no facto destas tecnologias promoverem a emergência de modelos de colaboração profissional à distância (teletrabalho), diminuindo a necessidade de deslocações profissionais.
  - Unidade de medida: Indicadores de medida do investimento, adopção e difusão das tecnologias e modelos organizacionais aplicáveis.
- Índices de sustentabilidade. Conjunto de índices que visam medir o conceito genérico de sustentabilidade e inclusão dos custos externos, constituindo instrumentos para a formulação de políticas públicas. São exemplos o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) das Nações Unidas, e o Índice de Performance Ambiental (IPA) publicado no âmbito do Fórum Económico Mundial.
- Tráfego aéreo nos percursos relevantes.
  - Unidade de Medida: N° Aviões / Ano.
- Tráfego rodoviário nos percursos relevantes.
  - Unidade de medida: N° Veículos / Ano.
- Emissões de CO2.
  - Unidade de medida: Toneladas CO2 / Ano.
- Congestionamento urbano.
  - Unidade de medida: Influxo de veículos nas cidades relevantes / Ano.
- Sinistralidade rodoviária.
  - Unidade de medida: N° Acidentes rodoviários / Ano.

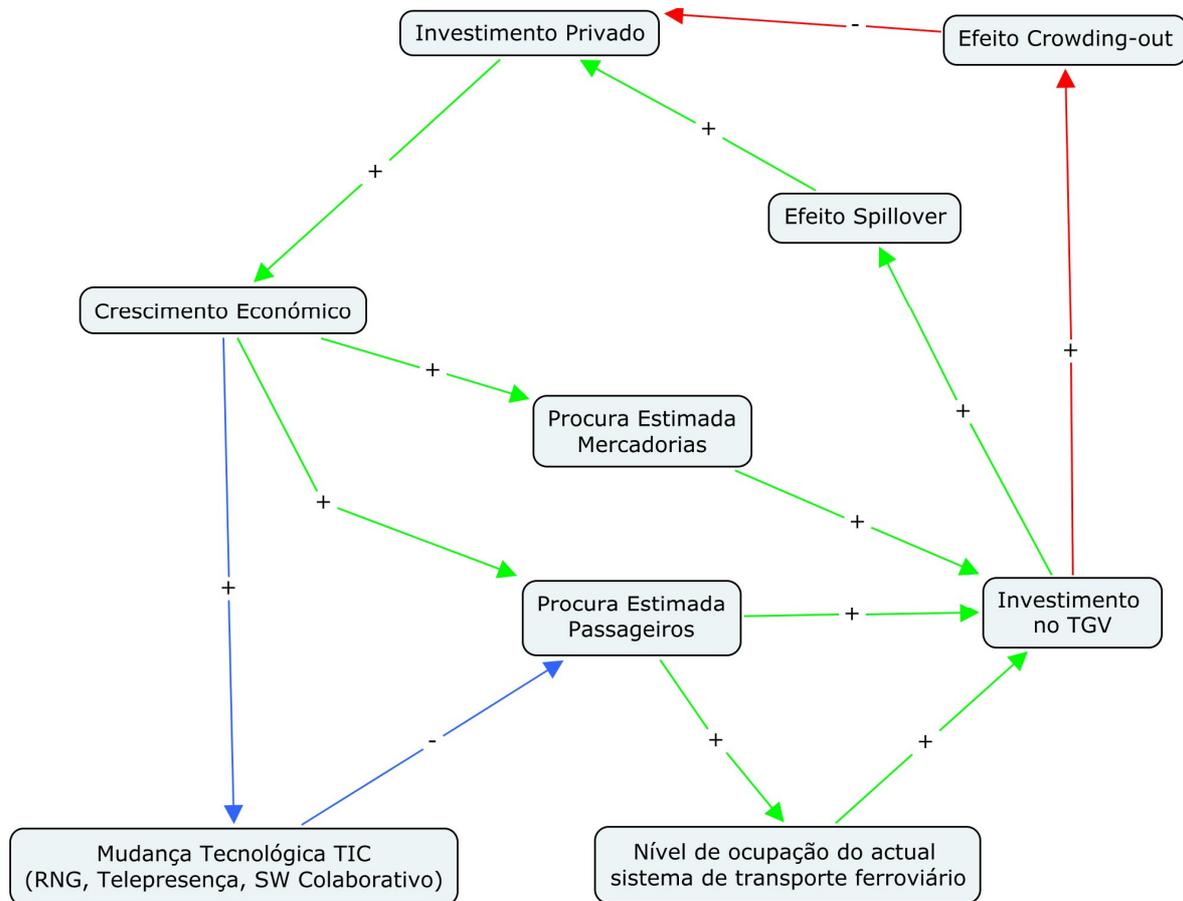
De notar que, embora o crescimento económico esteja incorporado nos índices de sustentabilidade, nomeadamente no IDH, é relevante para a análise destacá-lo, dada a sua importância e peso no processo de discussão pública que ocorreu sobre o investimento no projecto da Alta Velocidade Ferroviária.

Figura 3 – Diagrama causal que ilustra as relações de interacção das variáveis do problema de decisão do investimento na Alta Velocidade Ferroviária



No diagrama causal apresentado, destacam-se quatro ciclos principais de retroacção.

Figura 4 – Contribuição do investimento na Alta Velocidade Ferroviária para o crescimento económico



O Governo Português, na sua comunicação oficial sobre o tema, refere que “num quadro de desenvolvimento económico, a tendência futura será a continuidade do aumento das deslocações, quer de passageiros, quer de mercadorias”<sup>10</sup>. Este pressuposto, juntamente com a eminente saturação do actual sistema de transporte ferroviário e as expectáveis externalidades positivas decorrentes da operação da infra-estrutura (**ciclo positivo a verde**), constituem a justificação económica oficial de apoio à decisão política de investimento no projecto.

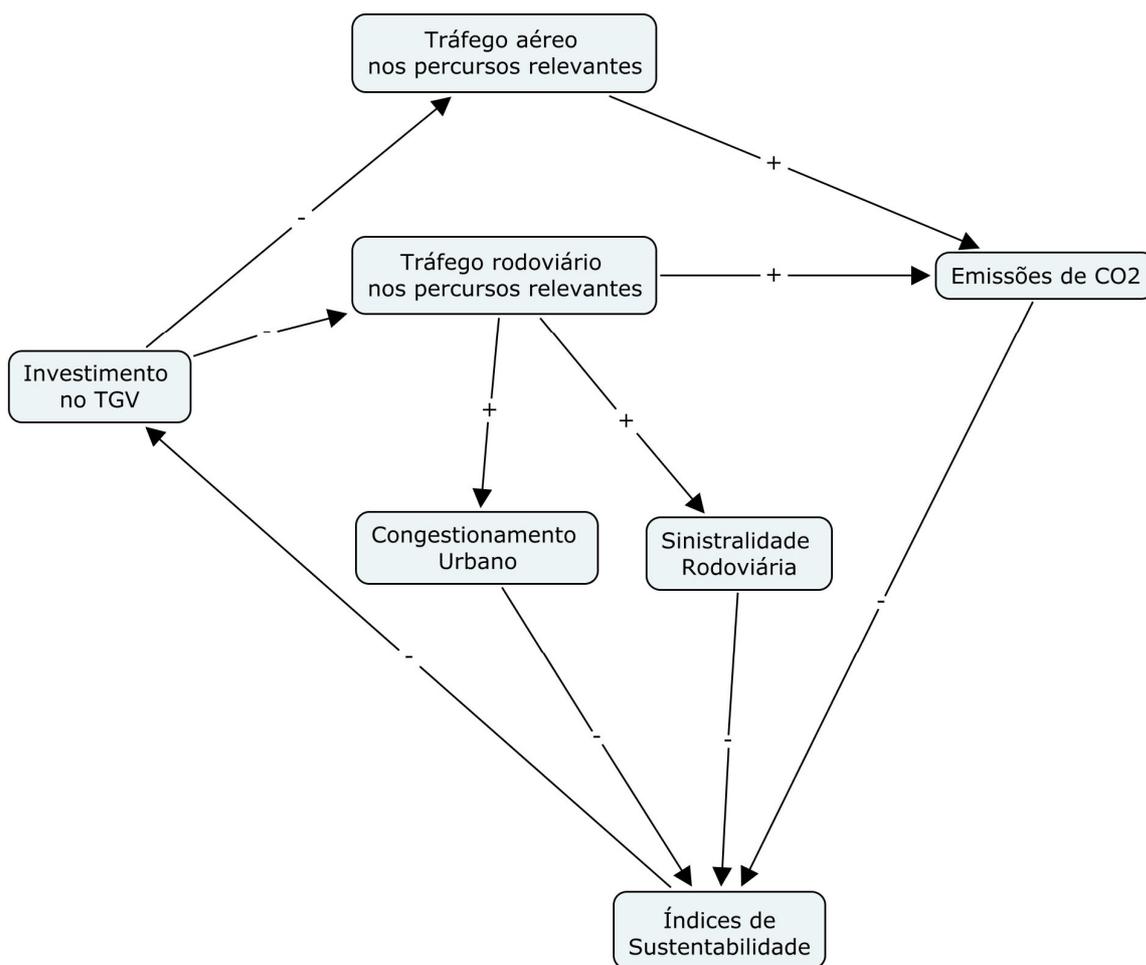
A externalidade negativa mais apontada pelos *stakeholders* que não apoiam a decisão de investimento no projecto da Alta Velocidade Ferroviária, é o efeito de *crowding-out* que poderá originar, condicionando as disponibilidades financeiras para investimento privado, com o conseqüente impacto no crescimento económico (**ciclo negativo a vermelho**). Esta variável ganhou

<sup>10</sup> Os Novos Caminhos com a Alta Velocidade. Comunicação do MOPTC. Cordoaria Nacional, Lisboa, 5 de Julho de 2007.

relevância, no período temporal em análise, devido ao contexto de crise financeira e restrição do crédito disponível.

Um elemento interessante a considerar são os novos modelos emergentes de teletrabalho (Nortel, 2008 e Graaff 2004), potenciados pelas novas tecnologias do sector das TIC (ciclo negativo a azul). Estes modelos organizacionais apesar de marginais poderão, a prazo, ser uma alternativa à necessidade de deslocações frequentes em contexto profissional, podendo potenciar uma redução na procura estimada de passageiros por motivos profissionais. É um argumento que se junta aos demais em apoio ao não investimento na Alta Velocidade. De notar que esta variável não é considerada por nenhum dos *stakeholders* envolvidos no processo de participação pública, provavelmente devido ao seu impacto ser diferido no tempo e face à marginalidade que esta ainda assume hoje em dia .

Figura 5 – Contribuição do investimento na Alta Velocidade Ferroviária para os índices de sustentabilidade



O quarto ciclo de retroacção considerado é um ciclo estabilizador (negativo) que reforça a decisão de investimento no projecto de Alta Velocidade com o objectivo de contrariar as crescentes emissões de CO<sub>2</sub>, congestionamento urbano e sinistralidade rodoviária, contribuindo assim para aumentar os índices de sustentabilidade, nomeadamente o IPA e o IDH.

Pontos de intervenção-chave:

Foram identificados os seguintes *leverage points* nos diagramas causais apresentados:

- Efeito de *crowding-out*. O impacto deste efeito poderá ser minimizado mediante a adopção de modelos híbridos de financiamento público, como as parcerias público-privadas (PPP), que permitem diferir e diluir os respectivos encargos financeiros do Estado em longos períodos de tempo, reduzindo o seu impacto no investimento privado.
- Efeito de *Spillover*. A análise deste efeito é fundamental no processo de justificação pública da decisão do governo português investir no projecto de Alta Velocidade Ferroviária. Factores como a integração da infra-estrutura de Alta Velocidade no projecto Portugal Logístico, em articulação os sistemas portuário e aeroportuário, são fundamentais para o sucesso da decisão de investimento.
- Procura estimada de passageiros. Os estudos oficiais divulgados pela RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. (<http://www.rave.pt/tabid/395/Default.aspx>), que fundamentam a decisão de investimento no projecto, assumem, como pressuposto, a existência de uma relação positiva de causa e efeito entre o desenvolvimento económico e o aumento das deslocações de passageiros nos troços em análise, durante todo o ciclo de vida da infra-estrutura. Estudos mais alargados, nomeadamente acerca do impacto dos sistemas emergentes de colaboração e tele-presença sobre a necessidade de deslocações de pessoas em contexto profissional, poderão ser incluídos nas estimativas apresentadas, embora com impacto marginal sobre a decisão de investimento.

Qualquer processo de decisão, com esta natureza complexa, implica a ponderação das diferentes opções em função dos objectivos a atingir. A construção de um modelo de causalidade que permita identificar e medir as diferentes variáveis e as suas inter-relações, constitui um instrumento fundamental de apoio à tomada de decisão.

## 5 – Principais conclusões e discussão

A análise dos principais actores envolvidos no debate sobre o projecto da Alta Velocidade Ferroviária em Portugal, permitiu perceber que o processo de participação foi centrado e algo polarizado nos actores políticos, em particular no governo mas também nos líderes da oposição. É provável que esta conclusão não seja alheia à existência invulgar de três actos eleitorais em 2009.

Para além disso, na identificação dos principais actores registou-se que a presença dos lobbies, de *Opinion Makers* e de elementos estrangeiros no debate foi um pouco mais acentuada, quando se analisa as referências nos meios de comunicação por grupos de instituições do que quando se analisa por pessoas. Este desfasamento pode reflectir o enviesamento decorrente da análise que os meios de comunicação social fazem sobre o processo de decisão sobre a Alta Velocidade em Portugal, e não tanto da intervenção pública dos actores, pois os meios de comunicação social escrevem/falam recorrendo, por exemplo, à utilização da palavra "construtoras" para expor a sua interpretação dos acontecimentos.

□ O estudo de caso efectuado durante as eleições legislativas e autárquicas confirma a ideia de que no período de ambas as eleições, os actores políticos foram os principais actores na participação pública da discussão sobre o projecto da Alta Velocidade Ferroviária. No período pré e pós legislativas o projecto da construção de ferrovia de alta velocidade polarizou os programas eleitorais dos dois partidos dominantes, com o Partido Socialista a favor do projecto e o Partido Social-Democrata contra a sua construção. Foi também possível concluir que a discussão se centrou muito nas interacções com Espanha e em menor número com a economia. Registou-se ainda dos artigos analisados que alguns actores económicos, tais como os grandes construtores beneficiaram dos meios de comunicação social, mas como actores passivos que se limitaram a ser mencionados nas notícias.

Para além disso, os principais actores na participação pública da discussão no período pré e pós autárquicas, foram também os actores políticos, embora este período tenha sido dominado essencialmente pelo debate iniciado nas legislativas. Os temas de debate focaram o governo central e apareceram questões como os traçados, a candidatura ibérica ao mundial de futebol e as aprovações em Bruxelas. As autárquicas foram secundarizadas nos debates sobre a formação do novo governo, e sobre o resultado preliminar do concurso da construção do troço de Alta Velocidade Caia-Poçoirão.

Por último note-se que a reflexão sobre a participação pública no processo de decisão relativo à Alta Velocidade Ferroviária, permite concluir que a existência de eleições deu relevo ao tema da

construção da Alta Velocidade. No entanto, ao mesmo tempo que o debate público apresentou argumentos de polarização partidária, ele terá contribuído pouco para a discussão e esclarecimento técnico que permitisse assumir opções informadas por parte dos cidadãos, sobre as melhores soluções para o empreendimento do projecto.

Desta análise sugere-se que, tal como acontece em outros casos complexos, o debate sobre a construção da Alta Velocidade Ferroviária em Portugal se apoie num modelo de participação democrática, integrado e multi-disciplinar, que inclua a sociedade civil e os actores activos e passivos afectados pela decisão.

À semelhança da experiência portuguesa descrita por Videira *et al.* (2008) relativa à gestão dos recursos hídricos do Baixo Guadiana, a participação democrática no processo da Alta Velocidade Ferroviária poderia beneficiar da adaptação de modelos de participação já testados e aplicados à realidade nacional.

Dada a complexidade e impacto da decisão sobre a Alta Velocidade Ferroviária, a aplicação de um modelo a grandes sistemas teria que requerer esforços adicionais na sua preparação assente num conhecimento mútuo e prévio de como todo o modelo iria funcionar, e que incluísse todos os contributos de uma significativa variedade de actores, de conhecimentos e de percepções.

Neste contexto poder-se-ia sugerir a aplicação de um modelo estruturado e sólido com vista à procura de uma solução consensual, recorrendo à divulgação sistemática da informação existente sobre todo o processo, por forma a que a comunicação social possa ser um veículo apropriado e útil à evolução do modelo, evitando-se que existam distorções extremadas e polarizadas como se registou durante os períodos analisados.

## Referências bibliográficas

Braun W. (2002) *The System Archetypes*, p.26.

Davis. A., Weinstein. I. (2005) *The Business Case for Videoconferencing: Achieving a Competitive Edge*, Wainhouse Research, p.20.

Graaff. T. (2004) *On the Substitution and Complementarity between Telework and Travel: A Review and Application*, p.27.

Lane, D. (2008) *The Emergence and Use of Diagramming in System Dynamics: A Critical Account*, Systems Research and Behavioral Science, 25: 3-23.

Lourenço, N., Machado, P., Santos, A. e Vasconcelos, P. (2004) *Análise Demográfica e Sócio-Económica dos Corredores Ferroviários Portugueses e a Rede de Alta Velocidade*, RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.: Relatório Final, Lisboa, Socinova, FCSH/UNL, pp. 1-164  
Link <http://www.rave.pt/tabid/395/id/21/Default.aspx>.

Meadows, D. (1999) *Leverage Points, Places to Intervene in a System*, Sustainability Institute, Hartland, USA, p.19.

Menezes, J. R. de, Trigo, L., & Dias, J. F. (2005) *PARNAVE Potencial de Participação da Indústria Nacional no Projecto de Alta Velocidade*, Estudo elaborado para a RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A., Lisbon, pp. 1-145, Link: <http://www.rave.pt/tabid/394/Default.aspx> .

Nortel (2008), *Telepresence: reducing the impact of business travel*, Nortel Networks, p.4.

Videira N., Antunes P., Santos R. (2009) *Scoping river basin management issues with participatory modelling: The Baixo Guadiana experience*, Ecological Economics, 68 (4), pp. 965-978.

Vitorino, Maria Paula (2007) *Frentes de Infraestruturas - Os Novos Caminhos com a Alta Velocidade*, Comunicação do MOPTC, Lisboa, p.21.

Cision, [www.cision.pt](http://www.cision.pt), *consultas realizadas a 19/01/2010*:

Artigos de Media – “Antes e Depois das Eleições Legislativas”:

- Correio da Manhã, 14.09.2009, Caderno Eleições, Título “Manuela acha normal o susto de Madrid”
- Público, 15.09.2009, Caderno Eleições 2009, Título “Portugal perde mais fundos do que Espanha se cancelar o TGV”
- Diário de Noticias, 15.09.2009, Caderno Eleições Legislativas 2009, Título “Comboios de Despesa Pública”
- Jornal de Negócios, 15.09.2009, Especial Rumo às Eleições, Título “Ferreira Leite ressuscita guerra com Espanha que já tem 200 anos”
- Diário Económico, 15.09.2009, Caderno Eleições Legislativas 2009, Título “Desistência do TGV surpreende Bruxelas”
- Diário de Noticias, 17.09.2009, Título “Mariano Rajoy - Não me meto na campanha portuguesas mas o TGV é prioritário”
- Diário i, 22.09.2009, Título “Acções da Mota-Engil à espera das eleições”
- Jornal de Noticias, 29.09.2009, Caderno Legislativas 09 Heranças, Título “Apoiar 30 mil PME e avançar com o TGV”

Artigos de Media – “Antes e Depois das Eleições Autárquicas”:

- Jornal de Negócios, 13.10.2009, Caderno o fim do ciclo eleitoral, Título “Orçamento e obras publicas lideram prioridades do Executivo”
- Página 1 (online), 14.10.2009, Título “Bruxelas espera esclarecimento do novo governo”
- Jornal de Noticias, 15.10.2009, Opinião, Título “Vitoria amarga II”
- Diário Económico, 15.10.2009, Opinião, Título “Ir ao fundo”
- Público, 19.10.2009, Editorial, Título “Quem faz parar os comboios”
- Jornal de Noticias – Norte, 20.10.2009, Título “População contesta estudo para o TGV”

- Jornal de Negócios, 20.10.2009, Opinião o Pulo do Gato, Título “A Política dos Torresmos”
- Record, 21.10.2009, Título “Portugal e Espanha querem Mundial de Futebol – Laurentino Dias Não podemos cometer qualquer deslize até final”
- O Jogo, 21.10.2009, Título “Apoio incondicional dos dois governos”
- Diário i, 21.10.2009, Título “Parlamento - Como vai a oposição dismantelar a herança do governo”
- Sol, 23.10.2009, Opinião, Título “A abstenção organizacional e a gestão participativa”
- Diário de Notícias, 29.10.2009, Título “Os custos e os benefícios da Alta Velocidade estão avaliados são muito interessantes e podem ser consultados na Internet”
- Diário i, 24.10.2009, Título “Zoom // Ele assinou manifesto pelas obra publicas antes de ser ministro”
- Actualidade Económica Ibérica (online), 1.11.2009, Título “80% dos negócios do TGV beneficiará as empresas portuguesas”
- Iol (online), Título “Santana Lopes admite: sou a favor do TGV”
- Blog Fórum Pátria, 19/06/2009, Título “Manifesto contra o TGV e obras públicas”

## Anexos

Tabela 1 - Análise das referências a instituições no total de instituições mencionadas no debate sobre a Alta Velocidade Ferroviária pelos meios de comunicação social, no período entre 1 de Setembro de 2008 e 1 de Novembro de 2009

Actores	Número de referências	%	% acumulado
Governo	1589	37,32%	37,32%
Construtoras	735	17,26%	54,58%
Espanha	651	15,29%	52,61%
RAVE	317	7,44%	60,05%
Opinion Makers	255	5,99%	66,04%
Mota Engil	225	5,28%	71,32%
Fabricantes Material Circulante	192	4,51%	75,83%
Soares da Costa	188	4,42%	75,74%
Brisa	184	4,32%	80,06%
Partidos Oposição	124	2,91%	82,97%
Grupos de Opinião	124	2,91%	85,89%
CP	109	2,56%	88,45%
REFER	102	2,40%	90,84%
Alstom	81	1,90%	92,74%
Teixeira Duarte	74	1,74%	94,48%
Somague	64	1,50%	95,98%
Bombardier	60	1,41%	97,39%
Siemens	51	1,20%	98,59%
ADFER	26	0,61%	99,20%
Municípios / Autarquias	25	0,59%	99,79%
Consultores	7	0,16%	99,95%
IMTT	2	0,05%	100,00%
Total	4258	100,00%	

Nota metodológica:  
 Os grupos de categorias Construtoras e Fabricantes Material Circulante não foram contabilizados para evitar duplicação de contagem.  
 A quantificação da presença dos actores nos meios de comunicação portugueses foi elaborada recorrendo a uma pesquisa cruzada que conjugou a ocorrência da palavra "TGV" com as ocorrências de cada um dos nomes dos actores identificados.  
 Os números apresentados reflectem o número de vezes que cada nome do actor foi referido nos meios de comunicação no período de 1 de Setembro de 2008 a 1 de Novembro de 2009.  
 Esta pesquisa foi efectuada no dia 19 de Janeiro de 2010 através do algoritmo avançado de pesquisa incluído no software Cision (www.Cision.pt), analisando a base de dados de meios de comunicação (e.g. Imprensa, TV e rádio, mas excluindo a Internet e os Blogues).

Fonte: Cision, 19/01/2010

Tabela 2 - Análise das referências a indivíduos no total de indivíduos mencionados no debate sobre a Alta Velocidade Ferroviária pelos meios de comunicação social, no período entre 1 de Setembro de 2008 e 1 de Novembro de 2009

Actores	Número de referências	%	% acumulado
José Sócrates, Primeiro-Ministro	780	22,34%	22,34%
Manuela Ferreira Leite, Líder do PSD	708	20,28%	42,62%
Mário Lino, Min. das Obras Públicas e dos Transp.	428	12,26%	54,88%
Ana Paula Vitorino, Sec. Est. dos Transportes	170	4,87%	59,75%
Jorge Coelho, Presidente da Mota Engil	143	4,10%	63,85%
Carlos Fernandes, RAVE	141	4,04%	67,89%
Paulo Rangel, Líder parlamentar do PSD	128	3,67%	71,56%
Francisco Louçã - Líder do BE	119	3,41%	74,96%
Zapatero, Primeiro-Ministro Espanhol	98	2,81%	77,77%
Câmara Municipal de Rio Maior / Municípios do Oeste	94	2,69%	80,46%
CIP, Francisco Van Zeller	85	2,43%	82,90%
Ferreira do Amaral, ex-Ministro dos Transportes do PSD	79	2,26%	85,16%
António Mota, Chairman da Mota Engil	76	2,18%	87,34%
Eduardo Catroga, ex-Ministro das Finanças do PSD	62	1,78%	89,11%
Paulo Campos, Sec. Estado das Obras Publicas	54	1,55%	90,66%
João Cravinho, ex-Min. Obras Públicas e Transp. do PS	52	1,49%	92,15%
AEP, José António Barros	43	1,23%	93,38%
Augusto Mateus, ex-Ministro da Economia do PS	31	0,89%	94,27%
Francisco Cardoso dos Reis, Presidente da CP	29	0,83%	95,10%
Câmara Municipal de Estarreja	27	0,77%	95,88%
Movimento Esperança Portugal	19	0,54%	96,42%
Luís Ramos, Communication Bombardier	15	0,43%	96,85%
Luís Braga da Cruz, ex-Ministro da Economia do PS	14	0,40%	97,25%
Vasco de Mello, Presidente da Brisa	13	0,37%	97,62%
Miguel Sousa Tavares, comentador politico e escritor	12	0,34%	97,97%
Magdalena Alvarez, Ministra do Fomento Espanhol	12	0,34%	98,31%
Comissão de Moradores de Estarreja, Américo Soares	10	0,29%	98,60%
Pedro Almeida Gonçalves, Presidente da Soares da Costa	10	0,29%	98,88%
José Luís Machado do Vale, Presidente da Somague	7	0,20%	99,08%
Miguel Anacoreta Correia, ex-Sec. Est. dos Transp. do CDS	4	0,11%	99,20%
Luís Pardal, RAVE	4	0,11%	99,31%
Angelo Ramalho, Presidente da Alstom	4	0,11%	99,43%
ATKearny, Consultoria	3	0,09%	99,51%
Américo Matias, Presidente ADFER	3	0,09%	99,60%
Carlos de Melo Ribeiro, Presidente da Siemens	3	0,09%	99,68%
KMG, Consultoria Financeira	2	0,06%	99,74%
Pedro Paços Coelho, PSD	2	0,06%	99,80%
Ordem dos Engenheiros, Fernando Santo, Bastonário	2	0,06%	99,86%
Jardim Sampaio Caldas, Consultoria Legal	1	0,03%	99,89%
Steer Davis Gleave, Consultoria	1	0,03%	99,91%
Daniel Beça, ex-Ministro Economia do PS	1	0,03%	99,94%
Manuel Nunes, CEO Mobility Portugal Siemens	1	0,03%	99,97%

Paulo Ferreira, Costumer Director Transport Alstom	1	0,03%	100,00%
Total	3491	100,00%	
Nota metodológica: A quantificação da presença dos actores nos meios de comunicação portugueses foi elaborada recorrendo a uma pesquisa cruzada que conjugou a ocorrência da palavra "TGV" com as ocorrências de cada um dos nomes dos actores identificados. Os números apresentados reflectem o número de vez que cada nome do actor foi referido nos meios de comunicação no período de 1 de Setembro de 2008 a 1 de Novembro de 2009. Esta pesquisa foi efectuada no dia 19 de Janeiro de 2010 através do algoritmo avançado de pesquisa incluído no software Cision ( <a href="http://www.Cision.pt">www.Cision.pt</a> ), analisando a base de dados de meios de comunicação (e.g. Imprensa, TV e rádio, mas excluindo a Internet e os Blogues).			
Fonte: Cision, 19/01/2010			

Tabela 3 - Análise das referências sobre a Alta Velocidade Ferroviária antes e após as eleições legislativas

Eleições legislativas - Período de 14.09.2009 a 4.10.2009						
Actores	Imprensa	Media	Categoria	Citações /antes eleições legislativas	Citações / pós eleições legislativas	Favor / Contra
Governo Sócrates	4	1	TGV Espanha	"Espanha não manda em Portugal" (Fonte Correio da Manhã); "É preciso fazer investimentos e nenhum país desiste disso. Vejam Barack Obama nos EUA, com um programa de modernização das infra-estruturas. Zapatero encontra-se com Sarkozy e decidem um programa conjunto para aclarar a alta velocidade entre os dois países" (fonte Publico); "Esta discussão também acontece em Espanha, e lá as regiões e maior crescimento são onde há alta velocidade". (Fonte DN)	PS - "Construir o novo aeroporto de Lisboa. Concretizar a Rede Ferroviária de Alta Velocidade, ligando Portugal à Europa e concretizar as linhas Porto Vigo e Lisboa-Madrid até 2013 e Lisboa-Porto até 2015"; Bloco Esquerda - "Novo aeroporto não deve prejudicar o investimento de curto e médio Prazo. Prioridade do investimento público é a reabilitação urbana"; PSD - Reanalizar os calendários e custos do novo aeroporto por fases [...]; CDS-PP - "O novo aeroporto não deve avançar agora. Alargamento dos programas de recuperação, qualificação ou construção de infra-estruturas sociais (escolas e apoio a idosos); CDU - "Construir o novo aeroporto num modelo de financiamento, construção e gestão público. Grandes infra-estruturas com garantia de produção nacional". (fonte DE)	Favor
Governo Sócrates	1		TGV Economia	Estudo UBS "Research" de 21 Setembro : "(alta velocidade e novo aeroporto) Enquanto PS faz de ambos os projectos uma das suas maiores bandeiras [...] o PSD já avisou que vai suspender a construção da rede TGV, privilegiando projectos de menor dimensão. Contudo, caso Manuela Ferreira Leite venha a construir governo, não exclui totalmente a hipótese de redesenhar o projecto, diminuindo a sua dimensão"		Favor

Governo Sócrates	1		TGV coligações		"Bloco de Esquerda e Partido Comunista estarão do lado do PSD na Alta Velocidade" (fonte JN)	Favor
Oposição / Manuela Ferreira Leite (Líder PSD)	2		TGV Espanha	"Portugal não é uma província espanhola", "Espanha interessada no projecto Português para obter mais fundos Europeus" (Fonte DE), PSD diz que se trata apenas de uma reavaliação ou suspensão do projecto, tendo em conta o elevado nível de endividamento do país (fonte Correio da Manhã)		Contra
Espanha / José Blanco (Min. Fomento)	1		TGV Espanha	"O debate é preocupante" (fonte		Favor
Bruxelas / Joaquim Almunida	1		TGV Espanha	"Recoo neste fase é uma situação nova difícil de lidar" (Fonte DE)		Favor
Opinion Maker / Martins da Cruz (ex. Min. Neg. Estrangeiros PSD)	1		TGV Espanha	Nas relações Portugal Espanha " Não creia que haja consequências de maior até porque as declarações sobre uma obra pública, subjacente as estas declarações (Manuela Ferreira Leite) são razões económicas" (fonte DE)		Contra
Opinion Maker / Ana Gomes (eurodeputada PS)	1		TGV Espanha	"[...] é impensável que Portugal possa singrar no plano económico sem uma relação com Espanha e é nesse quadro que ganha ainda mais relevo o TGV" (fonte DE)		favor
Governo / Luís Amado (Min. Neg. Estrangeiros PSD)	1		TGV Espanha	"Portugal só pode ser um país plenamente inserido da Europa quando [...] a península ibérica for um espaço de integração económica e política" (fonte Publico)		favor

Opinion Maker / UBS (consultor Bosco Ojeda)	1		TGV / Economia	Estudo UBS, "research" de 21 de Setembro: O principal impacto das eleições de domingo no mercado accionista português será no sector da construção, de acordo com a UBS, "[...] ou seja Mota-Engil, Soares da Costa e Cimpor". "Bisa, EDP, Martifer beneficiam em qualquer dos casos (fonte DE). "Um dos pontos económicos de maior divergência entre os partidos do bloco central encontra-se precisamente na política de obras públicas, onde se destacam os grandes projectos de infra-estruturas: a rede de alta velocidade e a construção do novo aeroporto" (fonte DE).		neutral
Opinion Maker / Manifesto dos Economistas	1	1	TGV / Economia	/o ex-governador do Banco de Portugal	No blog Fórum Pátria, citando o o ex-governador do Banco de Portugal José Silva Lopes afirmou que "O Governo devia olhar melhor para a parte técnica" e que os "estudos que conheço não me convencem". (Fonte: <a href="http://forumpatria.com/economia-e-financas/economistas-fazem-manifesto-contra-tgv-e-obras-publicas/?wap2">http://forumpatria.com/economia-e-financas/economistas-fazem-manifesto-contra-tgv-e-obras-publicas/?wap2</a> )	Contra
Total	15					
Metodologia: Imprensa (Jornais), outros meios de comunicação (rádio, TV, internet, blog), excepto regionais						
Fonte: Cision						

Tabela 4 - Análise das referências sobre a Alta Velocidade Ferroviária antes e após as eleições autárquicas

Eleições autárquicas - Período de 12.10.2009 a 1.11.2011						
Actores	Imprensa	Media	Categoria	citações /antes eleições legislativas	citações / pós eleições legislativas	Favor / Contra
Governo / PS pós legislativas	1		TGV / Governo Central	(fonte JN)		
Bruxelas / Antonio Tajani (Comissário Europeu Transportes)		1	TGV/ Governo Central	"Bruxelas aguarda por uma clarificação do próximo Governo português sobre o TGV". Quem o diz é o comissário europeu dos Transportes. (fonte RR)		
Autarquias / Leiria	1		TGV/ Governo Central	(fonte JN)		
Opinion Maker / (Colunista DE)	1		TGV/ Governo Central & Autarquias	(fonte (DE)		
Opinion Maker / Manuel Carvalho (Editor Publico)	1		TGV Autarquias Cidadão	"Gestores de Ferrovias que querem TGV querem lá saber /do transtorno que causa a /portugueses que moram em localidades de nomes estranhos como Brunheda ou Passanhos". (fonte Publico)		Contra
Autarquias / José Pinto (da Comissão de Moradores Santiaais, Barreiro do Meio e Barreiro de Cima (Estarreja))	1		TGV Autarquias	"[...] o estudo do traçado que passa a Nascente da A1 tem vários pontos controversos e situações estranhas" [...]. (fonte JN- Norte)		
Opinion Maker / Fernando Sobral	1		TGV autárquicas	"Portugal vive a duas velocidades. A velocidade do TGV e a do comboio dos torresmos da REFER e da CP / A rapidez que se promete para quem quer ir de Lisboa a Madrid sonega-se a quem tem de ir de Vendas Novas a Évora " (fonte JN)		
Governo / Laurentino Dias (Ministro do Desporto)	1		TGV Desporto	"O TGV não depende do Mundial e o Mundial não depende do TGV" - declarações a quando da apresentação da candidatura		

				conjunta Portugal / Espanha ao Mundial de futebol (fonte Record)		
Governo / Ministério do Desporto	1		TGV Desporto	"Gilberto Madail tinha dito que só Lisboa e Porto seriam candidatas, mas afinal há mais duas cidades (Algarve e Braga)" + "Jaime Lissavetzky (Sec. Estado Espanhol) considera fundamental que Portugal tenha o TGV porque de resto estão reunidas as condições ideais" (vencer a candidatura Ibérica ao Mundial) (fonte o Jogo)		
Governo	1		TGV Adjudicação 1º Troço Poceirão Caia	"Obras públicas, Será um dos principais palcos de combate do governo. A linha de TGV Lisboa/Madrid em vias de adjudicação [...]. O Partido Comunista e o Bloco de Esquerda apoiam o TGV na linha Lisboa/Madrid, mas querem limitar a participação de privados. O PSD é contra este projecto e este calendário. O CDS quer que a linha sirva o aeroporto [...]" (Fonte i)		
Governo / RAVE	1		TGV Adjudicação 1º Troço Poceirão Caia	"Este estudo visa dois objectivos: depois de um levantamento alargado junto dos vários sectores, tentou-se ver o que se poderia fazer em Portugal e, em segundo lugar, perceber como é que esses sectores poderiam responder a este desafio caso fossem solicitados para novas actividades", adiantou Carlos Fernandes / Título do artigo: Empresas portuguesas vão ganhar 80% do negócio do TGV - Lisboa-Madrid, Lisboa-Porto, Porto-Vigo, sinalização e telecomunicações e comboios poderão render cerca de nove mil milhões a empresas nacionais (fonte DE)		
Opinion Maker / Miguel Lopes (Professor convidado da Faculdade de Economia da	1		TGV autárquicas		"A abstenção organizacional e a gestão participativa. Dos dois actos eleitorais que se passaram - legislativas e autárquicas mostram que	

UNL)					o grande vencedor é sempre a abstenção. [...] por exemplo, porque não se decidem por referendos questões com o timing da construção do TGV e do novo Aeroporto de Lisboa? [...] E nas autarquias locais porque não se recorre com maior regularidade ao voto entre actos eleitorais nacionais?" (fonte Sol)	
Governo / António Mendonça (Novo Ministro das Obras Publicas)	1		TGV Economia		"Admitimos, inclusive, que os projectos em curso possam ser objecto de reajustamentos, em termos de prioridades reprogramação, face às disponibilidades orçamentais e à evolução da situação financeira do país", lê-se no manifesto "Parar é Sacrificar o futuro", assinado em Junho por 51 economistas a favor dos investimentos públicos e co-liderado pelo agora ministro António Mendonça. "Mas não aceitamos a discussão permanente e a indecisão", acrescenta o documento" / artigo relativo ao perfil do novo Ministro das Obras Públicas. (fonte i)	
autárquicas / Lisboa	1		TGV autárquicas		"Lisboa Obras do Governo Vão a Votos" - Título (fonte Expresso)	
autárquicas		1	TGV autárquicas		(fonte RTP-N Pontos de Vista)	
autárquicas / Lisboa (Santana Lopes PSD)	1				Santana Lopes defendeu TGV em entrevista à ABC" (fonte DE)	
Total	14					
Metodologia: Imprensa (Jornais), outros meios de comunicação (rádio, TV, internet, blog), incluiu regionais						
Fonte: Cision						