

# Contributo para o processo de consulta pública relativo ao Plano Ferroviário Nacional (PFN)

Óscar Afonso, Presidente da Assembleia Municipal de Miranda do Douro, Coordenador da SEDES, delegação de Trás-os-Montes, e Vice-presidente da Associação Círculo de Estudos do Centralismo

Sebastião Feyo de Azevedo, Presidente da Associação Círculo de Estudos do Centralismo

Enviado em 23 de fevereiro de 2023 para [contributos.pfn@mih.gov.pt](mailto:contributos.pfn@mih.gov.pt)

Contacto – Sebastião Feyo de Azevedo, [sebastiao feyo@gmail.com](mailto:sebastiao feyo@gmail.com)

O presente contributo tem por base as Conclusões da muito relevante Conferência “Linha de Alta Velocidade (AV) Porto-Zamora-Madrid” realizada em Miranda do Douro, em 11 de fevereiro de 2023, na qual participaram reconhecidos especialistas nos temas do Território e da Ferrovia, bem como Autarcas e Deputados da Assembleia da República.

Foi um evento organizado pela Câmara Municipal de Miranda do Douro, pela SEDES-Delegação de Trás-os-Montes e pela ACEC-Associação Círculo de Estudos do Centralismo, sob o Alto Patrocínio de Sua Excelência o Presidente da República.

O tema central da Conferência foi a apresentação do projeto desenvolvido pela Associação Vale D'Ouro relativamente a esta Linha, um trabalho que representa uma importante proposta para o desenvolvimento do Território, que não só a Norte do Rio Douro, e que igualmente representa um não menos notável exemplo de cidadania ativa por parte da Associação que o desenvolveu.

O foco do nosso contributo para o PFN é a **avaliação das duas soluções que se perfilam para a entrada da Alta Velocidade no Interior do País, a Norte da Serra dos Candeeiros:**

- A solução Porto-Zamora-Madrid, a Norte do Rio Douro, atravessando Trás-os-Montes, tal como estudado e proposto pela Associação Vale D'Ouro;
- A solução Aveiro(AV)<sup>1</sup>-Salamanca-Madrid, a Sul do Rio Douro, atravessando a Beira Alta e incluída no PFN, fruto de um acordo político entre Portugal e Espanha, assinado em 2003, igualmente apreciada pela referida Associação, neste caso com o detalhe possível face à informação limitada disponível.

**Releva antecipar a nossa Conclusão:**

- Considerando a dimensão dos méritos claramente explicitados no estudo sobre a Linha a Norte do Rio Douro, Porto-Zamora-Madrid, e independentemente de méritos relativos

---

<sup>1</sup> Note-se que a estação de partida Aveiro(AV), isto é Aveiro-Alta Velocidade, se situará, previsivelmente, na área de Albergaria-a-Velha

com a opção a sul do Rio Douro, **exige-se que o Traçado Porto-Zamora-Madrid seja considerado formalmente, de forma inequívoca, no PFN.**

- Considerando que na proposta apresentada no PFN, não há estudos detalhados que comparem com rigor os dois corredores (Aveiro(AV)-Salamanca e Porto-Zamora), sem os quais é impossível fazer uma comparação devidamente fundamentada das opções, **decidir neste momento pelo corredor Aveiro(AV)-Salamanca, tendo como base uma apreciação feita há 20 anos nesse sentido, hoje potencialmente desatualizada, é decidir um investimento de 4 000 milhões de euros sem a devida racionalidade técnico-científica e económica.**
- **Por conseguinte, antes de uma decisão política definitiva exige-se que seja realizado um estudo comparativo dos reais custos e benefícios destas duas soluções.**

**Passa-se a uma apreciação estruturada dos principais indicadores e das vertentes socioeconómicas que sustentam esta posição:**

1. **Desde logo, a rapidez e a distância:** Em termos de tempos de viagem entre Porto e Madrid constata-se que, de ambas as soluções, a proposta Porto-Zamora-Madrid, via Trás-os-Montes, assegura uma maior rapidez que a solução alternativa, oferecendo um tempo de viagem de 2h45 contra as 4h30 por Aveiro(AV)-Salamanca-Madrid, a manter-se a situação da ferrovia do lado de Espanha; note-se, em particular, que esta última solução obriga a percorrer mais 30 km, num trajeto que inclui velocidades manifestamente inferiores, nomeadamente entre Vilar Formoso e a linha de AV em Medina del Campo.
2. **Em segundo lugar, a ligação direta ao TGV:** uma vez construída a linha Lisboa-Porto, a proposta Porto-Zamora-Madrid permite ligar diretamente ao TGV os dois maiores aeroportos do país e os seus maiores portos, o que representa um enorme avanço em termos de mobilidade de passageiros e de mercadorias.
3. **Em terceiro lugar, a dependência do investimento espanhol:** a proposta a Norte é aquela em que mais quilómetros são percorridos em território nacional e aquela que menos dependente está da construção de linhas novas em Espanha - 40 km, representando um investimento de apenas cerca de 300 milhões de euros, contra 200 km por Vilar Formoso.
4. **Em quarto lugar, a vantagem da aproximação dos Pirinéus por Irún/Hendaye:** a solução a Norte é aquela que mais aproxima Portugal do atravessamento dos Pirenéus, por Irún/Hendaye, o que favorece a competitividade das nossas exportações.

5. **Em quinto lugar, porque em Trás-os-Montes não existe em termos práticos qualquer ferrovia:** a linha do Douro entra cerca de 12 km em Trás-os-Montes (servindo unicamente a Estação do Tua e o Apeadeiro da Alegria); a região está, pois, totalmente dependente e refém do transporte rodoviário, quando o futuro é a ferrovia; este percurso desencravaría Trás-os-Montes do isolamento e do despovoamento galopante a que tem vindo a ser condenado, porque será um eixo interurbano de escala ibérica.
6. **Com este cenário, com este novo eixo interurbano a Norte:** o paradigma da mobilidade na Região Norte mudaria profundamente, permitindo movimentos pendulares em ambos os sentidos, contribuindo para uma melhoria dos Serviços Públicos, na medida em que fica facilitada a deslocação de profissionais especialmente relevantes para o desenvolvimento da Região, nomeadamente nas áreas da justiça, da medicina, da educação e da cultura, e igualmente contribuindo para a decisão de muitas pessoas fixarem residência ao longo deste eixo por vontade pessoal, ou como alternativa de residência aos grandes centros caracterizados por elevados custos sociais de aglomeração, mesmo trabalhando nesses centros.
7. **O atual Plano Ferroviário Nacional aponta para a escolha do corredor Aveiro(AV)-Viseu-Salamanca como sendo o eixo de AV a Norte da Serra dos Candeeiros, mas as razões que suportam essa escolha, estão ultrapassadas:** o corredor Aveiro(AV)-Salamanca-Madrid foi a escolha resultante da XIX Cimeira Luso Espanhola da Figueira da Foz, realizada em 2003; nessa Cimeira foi apenas ponderada a escolha dessa opção pela suposta evidência de que a Norte do Douro o relevo era demasiado montanhoso e, portanto, que era impossível implementar uma linha com essas características em território transmontano.  
**A proposta apresentada pela Associação Vale D' Ouro veio, contudo, desfazer esse mito, exibindo uma “nova” solução viável e com claras vantagens.**
8. **Desde logo, não é despiciendo comparar** o potencial de mobilidade, bem como os custos de construção, entre o Nó previsto para a área do Aeroporto na linha de Trás-os-Montes e o Nó de Albergaria (Aveiro(AV)) na linha da Beira Alta, comparação que favorece de forma expressiva a solução a Norte.
9. **Acresce que na linha da Beira Alta (não confundir com a Linha de AV) estão a ser investidos 500 milhões de euros na sua modernização:** caso se construa uma nova linha de AV no eixo Aveiro-Viseu-Salamanca, esta irá sobrepor-se a uma existente; neste caso, no final, haveria uma via única (linha da Beira Alta) e uma via dupla (nova linha) a desembocar em Espanha numa linha única com velocidades até 155 km/h, ou seja, três linhas numa só, uma vez que Espanha, para além da eletrificação em curso, não prevê

fazer mais nenhum investimento entre Vilar Formoso e Medina del Campo (200 km que custam no mínimo 1 500 milhões de euros), já que retirou essa ligação da rede transeuropeia.

**10. Importa ainda reter, também, que a linha Aveiro-Viseu-Mangualde foi reprovada duas vezes pela União Europeia:** pelo que, estando em curso uma obra financiada na linha da Beira Alta que serve passageiros e mercadorias, e dado o histórico de propostas inviabilizadas, não parece provável garantir novo financiamento para outra linha no mesmo canal.

**11. Perante toda esta “nova” evidência, é, naturalmente, necessário reavaliar as prioridades para o Corredor Internacional a Norte da Serra dos Candeeiros,** tendo em conta os custos e benefícios reais efetivos da obra a realizar e o seu carácter estrutural, pois o paradigma de mobilidade na região afetada será significativamente diferente consoante a opção.

**12. Assim, a Conclusão:**

- Face à dimensão dos méritos claramente explicitados no estudo sobre a Linha a Norte do Rio Douro, Porto-Zamora-Madrid, e independentemente de méritos relativos com a opção a sul do Rio Douro, **exige-se que o Traçado Porto-Zamora-Madrid seja considerado formalmente, de forma inequívoca, no PFN.**
- Considerando que na proposta apresentada no PFN, não há estudos detalhados que comparem com rigor os dois corredores (Aveiro(AV)-Salamanca e Porto-Zamora), sem os quais é impossível fazer uma comparação devidamente fundamentada das opções, **decidir neste momento pelo corredor Aveiro(AV)-Salamanca, tendo como base uma apreciação feita há 20 anos nesse sentido, hoje potencialmente desatualizada, é decidir um investimento de 4 000 milhões de euros sem a devida racionalidade técnico-científica e económica.**
- **Por conseguinte, antes de uma decisão política definitiva, exige-se que seja realizado um estudo comparativo dos reais custos e benefícios destas duas soluções.**