

XVIII INTERNATIONAL SEMINARS

OVERARCHING ISSUES OF THE EUROPEAN AREA

Building Sustainable and
Resilient Territories

Faculty of Arts and Humanities
University of Porto

OVERARCHING
ISSUES OF
EUROPEAN AREA 

PORTO - PORTUGAL

MAY 23RD-26TH

2024



Under the patronage of the European Parliament

European Elections 6-9 June 2024

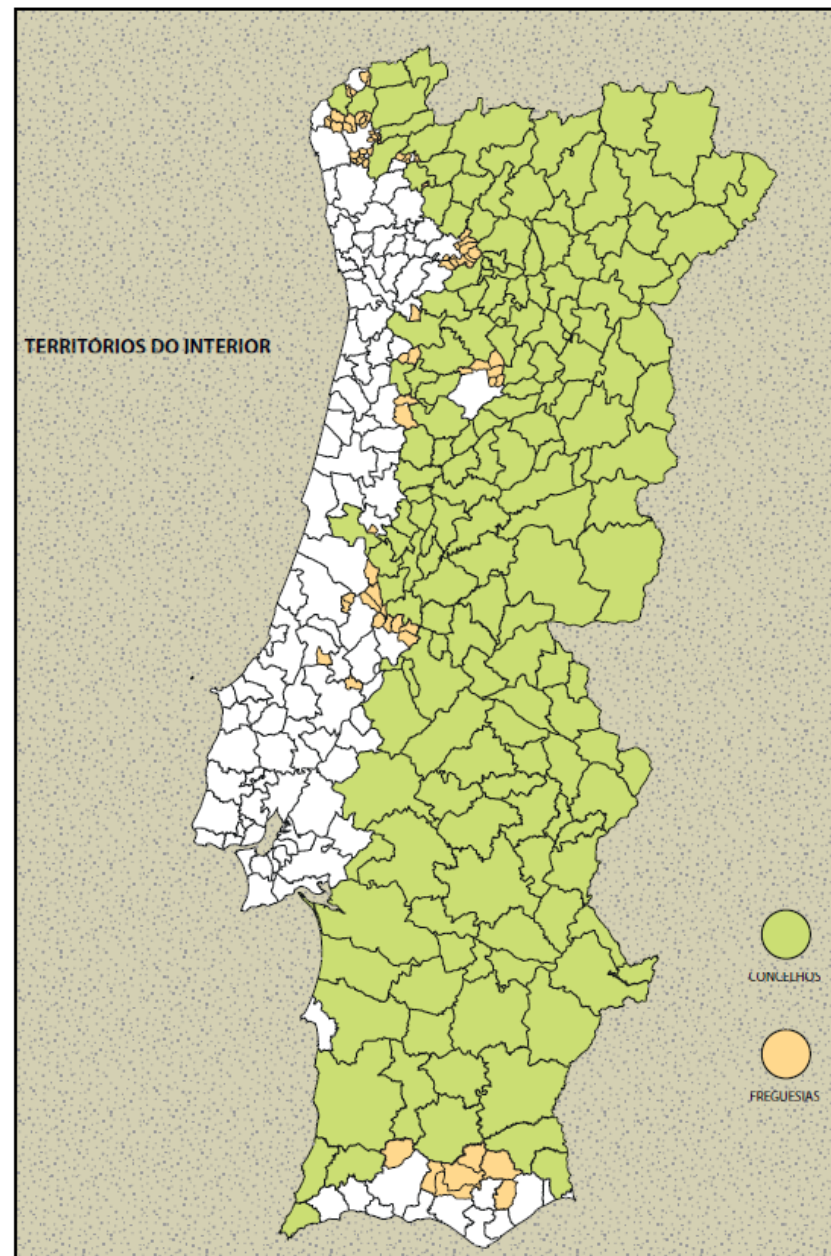
A importância do tempo de viagem na coesão socioeconómica e territorial dos territórios do interior

Alberto Aroso

Coordenador do NMpl

A Associação do Círculo dos Estudos do Centralismo assumiu o desafio do Novo Movimento pelo Interior (NMpl) que dá continuidade ao Movimento pelo Interior (Mpl) de 2018 que apresentou um conjunto de medidas de políticas públicas, com vista à atenuação do pesadíssimo desequilíbrio territorial que se verifica no nosso país.

Um dos pilares que o NMpl irá aprofundar, é a questão dos transportes como um dos fatores essenciais para o aumento da atratividade dos “Territórios do Interior” definidos pela Portaria 208/2017.



As **AE** revolucionaram a mobilidade em todo o território nacional, no entanto o que se verificou foi o contínuo despovoamento dos territórios do interior

Números apresentados pelo Mpl em 2018:

- “Cerca de **60%** da população residente está na faixa costeira (**0-25km**), com uma densidade populacional média a rondar os **500hab/km2**.
- Se considerarmos a faixa **0-50 Km**, o valor aumenta para quase **70%** da população residente, com uma densidade populacional média de cerca de **350hab./Km2**.
- A densidade populacional média do “**interior**” é hoje de **0,28hab/Km2**, enquanto o mesmo indicador para o **litoral** é de **104,2hab/km2**. (0,3%).
- A AML (**2,8 milhões**) e AMP (**1,8 milhões**) concentra cerca de **45%** do total da população residente no continente.”

Citando novamente o **Mpl de 2018**, *“Se nada for feito, o país vai continuar a perder por duas vias. O congestionamento do litoral vai continuar a exigir mais e mais investimento em infraestruturas de todo o tipo, que nunca chegarão a ser suficientes para o afluxo populacional que continuará a ter como destino o litoral, com a conseqüente deterioração da qualidade de vida da população aí residente. Se nada for feito, o “interior” continuará a transformar-se, progressivamente, numa zona cada vez mais debilitada e crescentemente abandonada. Ou seja, temos **desperdício sobre desperdício...**”*.

Do ponto de vista dos transportes, o que é que falhou?

- Uma das principais falhas verificou-se nos tempos de viagem oferecidos.
- As AE permitem velocidades até 100 km/h (autocarros e camiões) e 120 km/h para as viaturas individuais.
- Velocidades mais elevadas e melhores tempos de viagem só serão possíveis com o transporte ferroviário. Tal vantagem não foi aproveitada, já que, salvo casos pontuais, as linhas existentes no interior ainda apresentam os desenhos de traçado do século XIX.

O que precisamos mudar? O paradigma de como investimos na ferrovia do interior, o que poderá ser conseguido com o PFN.

Há comboios, mas Porto e Viana vão pôr autocarros a ligar as cidades

Modernização da Linha do Minho entre Nine e Viana do Castelo custou 28,5 milhões de euros, mas oferta ferroviária não responde às necessidades dos utentes

Carlos Cipriano

A Área Metropolitana do Porto (AMP) e a CIM do Alto Minho poderão financiar uma linha de autocarros regionais para satisfazer essencialmente a mobilidade pendular (casa-trabalho e casa-escola) entre Viana do Castelo e o Porto, um modo que não é neutra do ponto de vista da emissão de carbono e havendo, para mais, uma linha férrea eletrificada entre as duas cidades.

Acácio Pires, da associação ambientalista Zero, diz que isto é a prova de que, "na modernização da Linha do Minho, não foi tida em conta a redução do tempo de percurso do serviço comercial para concorrer com outros modos de transporte mais poluentes", acrescentando: "Esta situação tem sido comum no planeamento dos investimentos nos transportes e temos vindo a alertar que primeiro é preciso conhecer a realidade, saber a matriz origem-destinos e só depois formular esta pretensão da AMP replica aquilo que já existe para Braga, onde, apesar de já existir uma via dupla eletrificada, também se realizam autocarros regionais desde o Porto, num serviço paralelo à ferrovia. Em sua opinião, a melhoria do acesso a Viana do Castelo poderia ser resolvida através de um tarifário idêntico ao que já existe com a CIM do Sousa e Tâmega, onde as pessoas, por 50 euros mensais, podem usar os transportes públicos do Porto, ir de comboio até Vila Meã (Livrção) e apanhar o autocarro para Amarante.

"O dirigente associativo diz que "o transporte ferroviário eletrificado, e mesmo o não-eletrificado, é sempre ambientalmente mais eficiente do que outro modo de transporte", pelo que lamenta que, apesar da complementaridade que devia haver entre ferrovia e rodovia, entre o Porto e Viana não se tenha conseguido fazer com que o comboio fosse estrutural na mobilidade das populações.

Álvaro Costa, conselheiro e professor na Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, partilha da ideia de que, se agora se pretende criar uma linha de autocarros regionais num percurso servido também pela ferrovia, é porque esta falhou enquanto alternativa viável para responder

às deslocações pendulares entre Viana e o Porto.

"Para se rentabilizar os investimentos na infra-estrutura ferroviária do IP, a CP teria de dispor de comboios para criar serviços e ter passageiros, pois a mobilidade das pessoas é que cria valor ao país proporcionado pelo investimento nos meios de transporte". Ora, neste caso, houve um investimento, mas não foram criadas essas soluções de transporte. "É como construir casas para estarem vazias - só dinamiza o mercado da construção", diz.

Já em 2016 este especialista alertava para a pouca ambição da IP na modernização da Linha do Minho. "Só a eletrificação sem rectificação do traçado é pouca, porque não reduz significativamente o tempo de percurso", dizia Álvaro Costa ao PÚBLICO, a propósito de um estudo que realizou sobre aquela linha.

Nuno Gomes Lopes, presidente da Associação Comboios XXI, diz que esta pretensão da AMP replica aquilo que já existe para Braga, onde, apesar de já existir uma via dupla eletrificada, também se realizam autocarros regionais desde o Porto, num serviço paralelo à ferrovia. Em sua opinião, a melhoria do acesso a Viana do Castelo poderia ser resolvida através de um tarifário idêntico ao que já existe com a CIM do Sousa e Tâmega, onde as pessoas, por 50 euros mensais, podem usar os transportes públicos do Porto, ir de comboio até Vila Meã (Livrção) e apanhar o autocarro para Amarante.

"Ora, se houvesse um sistema idêntico entre a AMP e a CIM do Alto Minho, potencia-se mais o uso do comboio na Linha do Minho", diz Nuno Gomes Lopes, para quem não é a falta de infra-estrutura ferroviária que está em causa, mas a postura assente dos aturacas perante a ferro-



A ferrovia falhou como alternativa para as deslocações pendulares

Autocarro pode ser mais rápido e mais barato

Comparação entre as várias ofertas

Entre o Porto e Viana, a Rede Expressos tem uma oferta de 14 autocarros num sentido e 17 noutro. A viagem demora uma hora e o bilhete ronda os oito euros, embora possa haver tarifas promocionais mais baratas ou preços mais elevados quando a procura é maior. A FlixBus tem apenas três frequências em cada sentido, com preços mais baixos e a demora igualmente uma hora de viagem.

Já a CP tem 16 comboios do Porto para Viana do Castelo e 13 em sentido contrário. O PÚBLICO exclui nesta abordagem os dois comboios Celta (Porto-Vigo), por estar estarem fora deste mercado

regional e serem muito caros (além, os passageiros são direcionados para o site da Renfe para poderem comprar o bilhete, mesmo que a viagem seja entre o Porto e Viana). A restante oferta é heterogênea e algo confusa: há comboios intercity, regionais directos entre o Porto e Viana e regionais que obrigam a um transbordo em Nine. As viagens podem durar entre 1h12m e duas horas e os preços variam entre os 7,35 euros e os 13 euros, consoante a tipologia do comboio.

A partida, a criação de uma linha inter-regional em autocarro será mais atractiva do que o comboio porque será mais rápida e mais barata.

via pesada. "Por exemplo, o presidente da Câmara do Porto é um dos aturacas que se comportam como se o comboio não existisse. Fala em metros, em autocarros e metro, mas quase ignora que o comboio é servido por ferrovia pesada. Se há um problema de mobilidade entre o Porto e Viana, a solução que lhe ocorre são autocarros regionais para ligar as duas cidades".

O que diz a CP

Questionada a CP sobre este serviço regional em autocarro, fonte oficial da empresa diz que "a ligação rodoviária Viana-Porto é complementar à oferta ferroviária, não deixando de haver espaço e mercado para as duas ofertas". Sobre as condições de exploração na Linha do Minho, diz que a modernização da infra-estrutura "trouxo benefícios no âmbito do desempenho da exploração" graças a sinalização eletrónica.

"No obstante, em termos de oferta comercial, o aumento da capacidade da Linha do Minho acaba por estar limitado, considerando que se trata

de uma linha em via única", refere a CP, que, tendo em conta esta contingência, apostou no conforto para tornar a oferta mais atractiva.

Foi assim que, desde 2021, colocou ao serviço as renovadas carruagens Arco que a empresa comprou a Espanha em segunda mão e que agora estão como novas. A CP refere também que reduziu em oito minutos o percurso entre Viana e Porto após a eletrificação da linha e que criou um comboio directo entre Viana do Castelo e Figueira da Foz que está a ter muito êxito.

O problema, para a CP, não é a falta de comboios, pois, segundo a mesma fonte, "a disponibilidade de material circulante não se apresenta como um constrangimento" na Linha do Minho, sendo possível aumentar a oferta de lugares através da inclusão de mais carruagens na composição dos comboios inter-regionais.

"No entanto, a extensão actual das plataformas em algumas estações e apaqueiros gera também constrangimentos, pelo que se trata de um assunto que tem estado em análise entre a

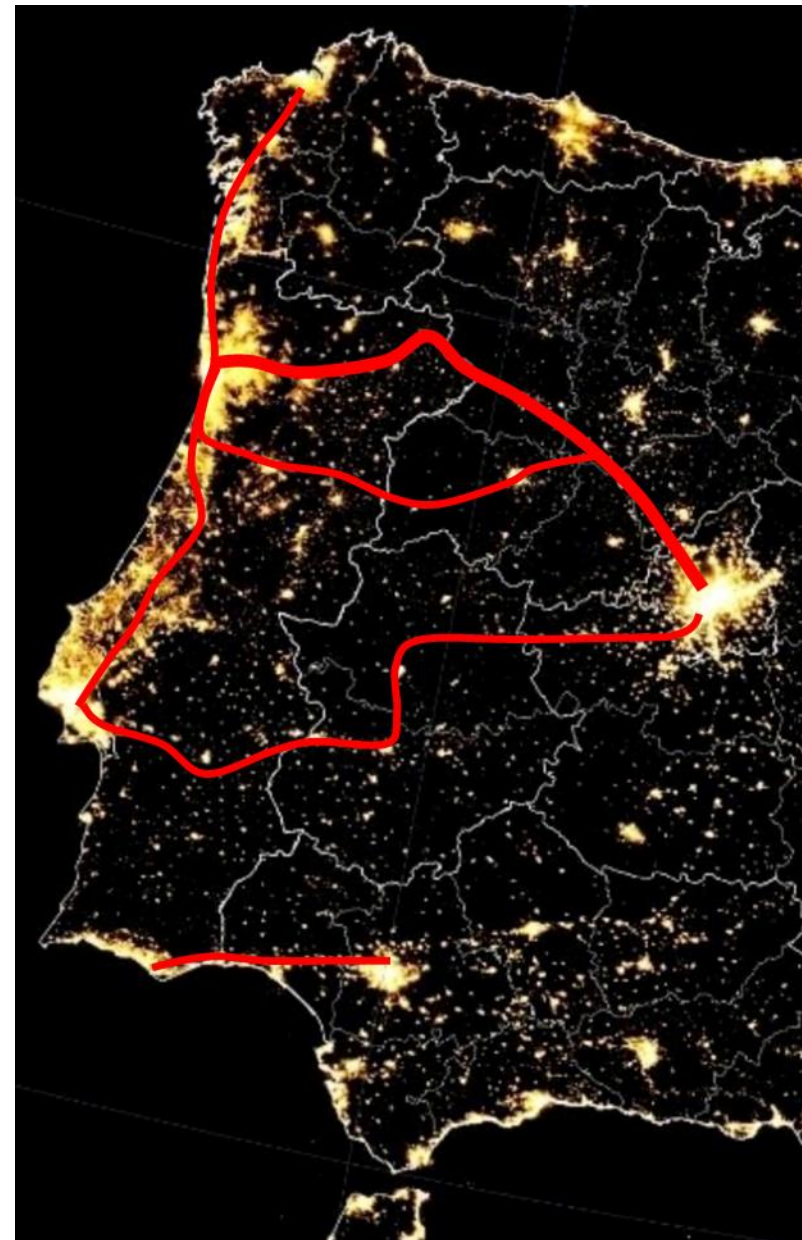
CP e a IP. Face ao aumento de passageiros que se tem verificado, se importante que o gestor da Infra-estrutura consiga reunir condições ps que se proceda ao aumento do comprimento das plataformas mais curt permitindo o aumento do comprimento das composições e, assim, o incremento no número de lugares oferecidos nos serviços da CP".

É que a abordagem low cost da modernização da Linha do Minho levou a que esta se limitasse a construir plataformas alteadas (ao nível da porta das carruagens) com apenas 70 metros de comprimento e a cor para nelas caberem três carruagens dificultando assim que a CP por fazer composições mais compridas e aumento o número de lugares e comboio.

Por outro lado, a tabela de velocidades máximas entre Nine e Viana não permite mais do que 100 km em dois terços do seu percurso, o que impede que os comboios possam competir verdadeiramente com o transporte rodoviário. Assim se gataram 28,5 milhões de euros.

Acácio Pires, da associação ambientalista Zero, diz que isto é a prova de que, "na modernização da Linha do Minho, não foi tida em conta a redução do tempo de percurso do serviço comercial para concorrer com outros modos de transporte mais poluentes (...)"

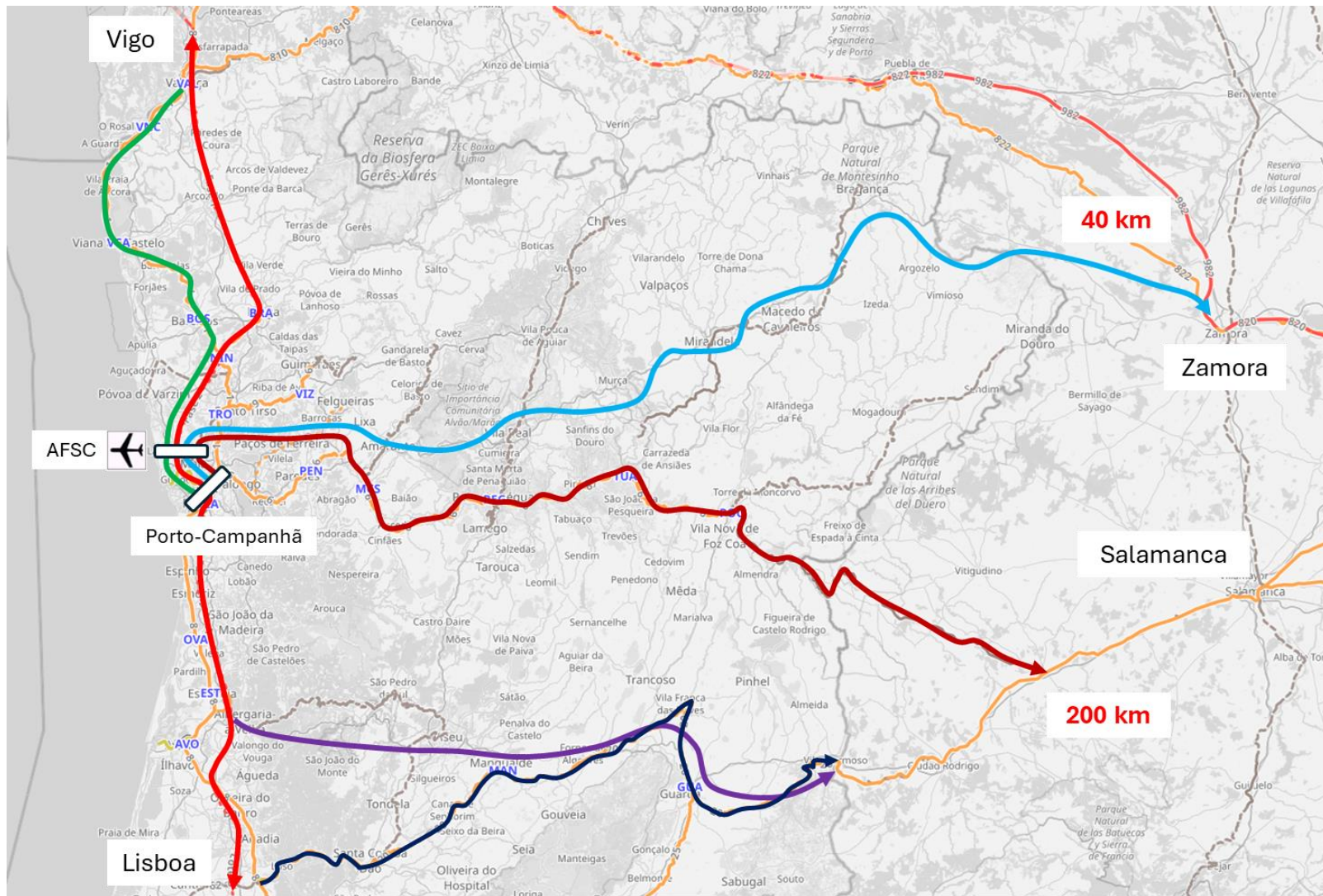
- Um caso pertinente e ainda em análise no PFN, é a **linha de Trás-os-Montes**, já que a proposta apresentada pelo Governo anterior nunca será viável: um autocarro chegará a Bragança em menos tempo.
- Dessa forma não haverá transferência de modo de transporte e, conseqüentemente, não existirão externalidades económicas positivas, resultando na falta de rentabilidade económica do projeto.
- Só enquadrando essa ligação numa linha de AV Porto-Zamora-Madrid é que poderá vir a ser viável.



NAL, TTT e AV Lx-Mad: como vamos equilibrar o **interior** nesta decisão, nomeadamente no que respeita a acessibilidades?

Linha de **AV Porto-Madrid** via Trás-os-Montes e Castilla Y León, a modernização integral da **linha do Douro** até Barca D'Alva e Salamanca, a ligação de **AV Faro-Huelva** e a inclusão no PFN, de uma **estratégia de aumento de velocidades** em toda a rede ferroviária que dá acesso ao interior, de forma a garantir a mobilidade entre os territórios do litoral e do interior, com o menor tempo de viagem possível.

No caso de Trás-os-Montes e Alto Douro a situação ainda é mais relevante, uma vez que é uma região que fornece ao País a maioria da energia limpa que este precisa, no entanto é obrigada a mover-se a energia suja.



-  Linha AV Lisboa-Porto-Vigo
-  Linha AV Porto-Madrid
-  Linha do Minho
-  Linha do Douro
-  Linha AV Aveiro-Vilar Formoso
-  Linha AV Aveiro-Vilar Formoso

Se queremos diminuir a diferença cada vez mais acentuada entre o litoral e o interior, a ferrovia será uma peça chave no processo, nomeadamente se ainda considerarmos a **mobilidade sustentável e a neutralidade carbónica**.

O paradigma relativamente à forma como se investe na ferrovia do interior, terá de mudar e ser mais ambicioso, nomeadamente no que respeita a tempos de viagem, de forma a tornar o **litoral e o interior num só Portugal**.

Obrigado!