

## **Apresentação realizada no dia 24 de maio de 2024, no âmbito das XVIII Jornadas Internacionais sobre Grandes Problemáticas do Espaço Europeu, realizadas na Faculdade de Letras da Universidade do Porto**

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

**Alberto Aroso\***

A Associação do Círculo dos Estudos do Centralismo assumiu o desafio do Novo Movimento pelo Interior (N-Mpl) que dá continuidade ao Movimento pelo Interior (Mpl) de 2018, o qual 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 N-Mpl 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. Ou seja, a significativa melhoria da mobilidade não estancou o esvaziamento do interior, pelo contrário, acelerou o processo, já que os polos de menor dimensão foram absorvidos pelos polos de maior dimensão do litoral.

Passo a citar alguns números apresentados pelo Mpl em 2018 e que demonstram bem o desequilíbrio existente:

- *“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%).*
- *Na **AML (2,8 milhões)** e **AMP (1,8 milhões)** concentra-se 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*

---

\* Coordenador do N-Mpl – Novo Movimento pelo Interior, no âmbito da ACEC – Associação Círculo de Estudos do Centralismo

*transformar-se, progressivamente, numa zona cada vez mais debilitada e crescentemente abandonada. Ou seja, temos **desperdício sobre desperdício...***”.

Naturalmente são vários os fatores que levaram à diminuição da população do interior, destacando-se a emigração que se verificou nas últimas décadas, uma maior prevalência do setor primário e de piores condições económicas, entre outras.

Mas do ponto de vista dos transportes, o que é que falhou?

Uma das principais falhas verificou-se nos tempos de viagem oferecidos, nomeadamente no transporte coletivo rodoviário e ferroviário. O primeiro ainda conseguiu superar esta dificuldade nas distâncias menores, com o aumento da frequência e preços muito atrativos. No segundo temos um potencial desaproveitado, pelos tempos de viagem atuais e pela falta de frequência de horários.

As AE permitem velocidades até 100 km/h (autocarros e camiões) e 120 km/h para as viaturas individuais. No entanto, por melhor que seja a mobilidade rodoviária, os tempos de viagem estão sempre condicionados pelas velocidades máximas que tendem a diminuir por questões ambientais.

Neste contexto, 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.

Tivemos um Ferrovia 2020 que fez investimentos para as mercadorias (velocidade máxima 100 km/h). Com isto a rodovia manteve a sua vantagem, pois os tempos de viagem são idênticos, ao que crescem preços mais baratos e frequências mais elevadas. O PNI 2030 corrige, em parte, este problema, contudo e entretanto, quem perde é o território e as suas populações.

A UE definiu no Livro Branco dos Transportes o objetivo de tornar a ferrovia e os canais navegáveis como a espinha troncal de toda a rede de transportes, a partir da qual derivam os restantes modos, entre os quais o transporte coletivo rodoviário. Esta política é a oposta da que se está a implementar no interior de Portugal.

O que precisamos mudar? O paradigma de como investimos na ferrovia do interior, o que poderá ser conseguido com o PFN. Os passageiros, o aumento das velocidades e a consequente redução dos tempos de viagem tem de ser um objetivo central do processo de decisão de investir.

Embora se trate de um exemplo do litoral, devemos ter em consideração o que foi noticiado há dias no Jornal Público: “Há linha e comboios, mas Porto e Viana querem pagar autocarros entre as duas cidades” (<https://www.publico.pt/2024/05/17/local/noticia/ha-linha-comboios-porto-viana-querem-pagar-autocarros-duas-cidades-2090687> ). O que é que falhou? Precisamente o tempo de viagem...

Naturalmente as velocidades terão de ser analisadas linha a linha e comparadas com as velocidades praticadas pela concorrência, de forma a conferir uma vantagem competitiva ao comboio que garanta uma mudança de modo.

No caso da linha do Douro, 80 km/h é excelente, já que as estradas são sinuosas e oferecem velocidades de cerca de 50 km/h, enquanto uma ligação no Alentejo requer

velocidades iguais ou superiores a 160 km/h, de forma a ser possível competir com a rede viária. No fundo a orografia reflete a diferença entre os dois casos.

Outro 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.

Resumindo, uma rede de transportes equilibra-se se ligarmos nós de idêntica dimensão por arcos associados a tempos de viagem. Se no interior não temos esses polos, podemos aproveitar a proximidade das cidades do outro lado da fronteira: Zamora, Salamanca, Cáceres, Badajoz, Huelva e Sevilha; que nos podem ajudar a atingir o equilíbrio.

Por último gostaria de lançar uma reflexão, não pondo em causa a necessidade e a virtude da decisão.

Meio século depois foi decidida a localização do NAL em Alcochete e das suas acessibilidades que incluem a TTT e a AV Lisboa-Madrid, numa enorme concentração de recursos financeiros na AML e, conseqüentemente no litoral, aumentando o desequilíbrio que, já hoje, é muito acentuado. Embora a AV Lisboa-Madrid sirva, até certo ponto, o interior alentejano.

A questão que se coloca é: como vamos equilibrar o interior nesta decisão, nomeadamente no que respeita a acessibilidades?

Como exemplos podemos referir a 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.

Para concluir, se queremos reequilibrar o País, diminuindo 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.

Todavia, para tal ser uma realidade, 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.