

O Impacto da Gestão do Caminho-de-ferro Regional – os casos do Ferrocarril de La Robla e da Linha do Tua

The Impact of the Regional Railway Management – The Ferrocarril de La Robla and the Tua Line cases

André Pires*

Mestre em Gestão pela Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD)

Francisco Diniz*

Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD) Centro de Estudos Transdisciplinares para o Desenvolvimento (CETRAD)

Resumo

Nas últimas três décadas, as orientações estratégicas definidas para o sector ferroviário em Portugal contribuíram para o progressivo encerramento e desmantelamento da rede ferroviária nacional, com particular incidência no transporte ferroviário regional. Em 25 anos o único troço que reabriu ao tráfego ferroviário após encerramento foi em 1995 e corresponde ao troço da Linha do Tua, entre Carvalhais e Mirandela (4 km). A realidade portuguesa contrasta com a europeia, onde ferrovia regional é parte fundamental de uma rede de transportes, desempenha um papel importante na mobilidade, na economia e no desenvolvimento regional – motivos suficientes para a reabertura de linhas ao tráfego ferroviário.

Em Espanha reabre em 2003, após encerramento parcial em 1991, o Ferrocarril de La Robla. Este artigo apresenta uma comparação entre Portugal e Espanha no que diz respeito ao caminho-de-ferro regional, tendo como objectos de estudo a Linha do Tua e o Ferrocarril de La Robla. A metodologia é de carácter qualitativo e é um estudo descritivo-comparativo. O método de recolha de dados consistiu, para além da análise documental e da revisão de literatura, numa entrevista semiestruturada efetuada a um Professor e Investigador em Economia dos Transportes de uma universidade portuguesa. As considerações finais mostram que a reabertura do Ferrocarril de La Robla em toda a extensão, contribuiu para melhorar o transporte de mercadorias e de passageiros, potenciar turismo ferroviário e foi um catalisador-chave para a criação de novas atividades económicas e culturais em torno do caminho-de-ferro. Contrastando com esta realidade o encerramento progressivo da Linha do Tua trouxe consequências negativas aos municípios por ela servidos.

Palavras-Chave: Orientações Estratégicas; Caminho-de-ferro Regional; Linha do Tua; Ferrocarril de La Robla.

Abstract

The strategic guidelines adopted in the last three decades for the railway sector in Portugal contributed for the progressive closure of the national rail network with particular focus on regional rail transportation. In 25 years, only a section of previously closed line has been reopened to rail traffic in 1995 and it was a section of the Tua line between Carvalhais and Mirandela (4 km). The portuguese reality is in strong contrast with the european one where regional railways are a fundamental and integral part of a transport network and it plays an important role in mobility, economy and local and regional development.

In Spain reopens in 2003, after being partially closed in 1991, the Ferrocarril de La Robla. This paper presents a comparison Portugal and Spain, in what concerns to regional railway having as study cases the Tua Line and the Ferrocarril de La Robla. The methodology is qualitative and is a descriptive-comparative study. The data collection method consisted not only in document analysis and literature review but also in a semi-structured interview made to a Professor and Researcher in Transport Economics from a portuguese university. The final considerations show that the reopening of Ferrocarril de La Robla in its full length, contributed to improve the transportation of goods and passengers, potentiate railway tourism and it was a catalyst to the creation of new cultural and economic activities surrounding the railway reality. In opposition to this reality, the gradual closure of the Tua Line has brought negative consequences to the municipalities that it once served..

keywords: Strategic Guidelines; Regional Railway; Linha do Tua; Ferrocarril de La Robla.

* a.mi.ro@hotmail.com, fdiniz@utad.pt

1. Introdução

É em meados dos anos 80 que começava a ser preparado o encerramento de várias linhas da rede ferroviária portuguesa, a partir do “Plano de Modernização dos Caminhos de Ferro 1988-1994”, não estando previsto qualquer investimento nem na rede complementar nem em linhas de via métrica, cujo serviço era de carácter regional. Em 1987, num documento do Ministério das Obras Públicas Transporte e Comunicações (MOPTC) era referido que a rede ferroviária nacional devia e podia estar ao serviço da população e do país, mas em vez da sua expansão e modernização cada vez mais se assistia ao encerramento da mesma sem “critério visível” (Chenrim, 2008).

Em 2006, o MOPTC apresenta as “Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário”, documento que propõe um conjunto de diretrizes específicas para o transporte ferroviário em Portugal. Os objetivos estratégicos propostos tinham como finalidade atingir várias metas até 2015 dos quais se destacam o aumento da densidade de rede e o aumento do número de passageiros transportados. No referido documento é reconhecida a falta de cobertura da rede ferroviária no território nacional e facto de o serviço ferroviário regional da CP apresentar uma taxa de cobertura do serviço baixa (20,7%), sobretudo quando comparado com a da congénere espanhola Renfe.

Apesar de ser feita a referência ao encerramento de linhas, o mesmo documento não apresentava nem orientações nem propostas concretas que visassem a reabertura ao tráfego ferroviário das linhas regionais encerradas em finais dos anos 80 e princípio dos anos 90. Em 2011 é apresentado pelo Ministério da Economia e do Emprego (ME) e pelo Gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas Transporte O “Plano Estratégico dos Transportes: Mobilidade Sustentável, Horizonte 2011-2015”. No documento é referido que uma das razões que está na génese do desequilíbrio financeiro do transporte ferroviário “reside na muito baixa taxa de cobertura dos custos pelas receitas de operação, de uma parte da rede ferroviária de índole regional, que apresenta níveis de procura extremamente baixos para suportar a existência de uma oferta ferroviária” (ME, 2011, p.53). São apresentadas medidas de racionalização da rede ferroviária, muito à semelhança do que aconteceu com planos anteriores e que contemplam a desativação do transporte ferroviário de passageiros em linhas regionais e a “suspensão do processo de reativação das Linhas do Corgo, Tua, Tâmega e Figueira da Foz, com circulação ferroviária interrompida em 2009” (ME, 2011, p.56). De acordo com o “Relatório Final” do Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (GTIEVA), criado em 2013 por despacho do Gabinete do Secretário de Estados das Infraestruturas Transportes e Comunicações, a rede ferroviária nacional está concentrada no eixo litoral do país, é utilizada sobretudo para o transporte de passageiros e apresenta uma densidade por habitante baixa (287m/ habitantes) quando comparada com a média europeia (cerca de 410m/ habitantes). Em 2015 a Infraestruturas de Portugal¹ (IP) apresenta o “Plano de Proximidade Médio Prazo – Ferrovia 2015-2019”. Foram identificadas e calendarizadas 802 intervenções a desenvolver ao longo de cinco anos e que representam um investimento de 414 milhões de euros. No entanto, este investimento não resolve os problemas da baixa taxa de cobertura do serviço regional nem da falta de escala da rede ferroviária no território nacional dado que não está prevista a expansão da mesma nem a reabertura de troços ou linhas encerradas ao tráfego ferroviário.

O resultado de quase três décadas de encerramento e desmantelamento da rede ferroviária nacional e do serviço regional por ela prestado, resulta no facto de Portugal ser o único país da Europa Ocidental que mais perdeu passageiros no transporte ferroviário. O encerramento de ramais e troços um pouco por todo

¹ Empresa pública que resulta da fusão entre a REFER, E.P.E. – Rede Ferroviária Nacional e a EP – Estradas de Portugal, S.A. Informação obtida no site da IP (<http://www.infraestruturasdeportugal.pt/sobre-nos>).

o país (ex.: ramais a norte da linha do Douro; linhas do Tâmega, Sabor, Corgo e Tua) contribuíram para que a rede principal ficasse com menos passageiros dado que o transporte ferroviário regional seria diretamente afetado, ou praticamente deixaria de existir. Capitais de distrito como Vila Real ou Bragança ficaram sem serviço ferroviário. Segundo Cipriano (2011), das “231 milhões de viagens de comboio realizadas em 1988, passou-se para 131 milhões em 2009”, o que significa que houve uma redução de 43% e a “quota de mercado do caminho-de-ferro no transporte de passageiros afundou-se em cerca de 66% entre 1990 e 2008” (Cipriano, 2011).

O artigo apresenta uma comparação entre Portugal e Espanha no que diz respeito à ferrovia regional, tendo como objeto de estudo duas linhas de caminho-de-ferro regionais de via estreita - a Linha do Tua e o *Ferrocarril de La Robla*, localizadas em regiões do interior norte. É efetuada uma revisão de literatura a temas como a definição de caminho-de-ferro regional, há importância do mesmo para as regiões rurais e de baixa densidade populacional e qual o seu papel a nível europeu. É apresentada a metodologia do estudo e posteriormente procede-se à caracterização da Linha do Tua e do *Ferrocarril de La Robla*, à análise e discussão dos resultados, à apresentação de uma infografia onde são apresentadas algumas hipóteses e propostas de investimento para a Linha do Tua e por último procede-se à apresentação das considerações finais.

2. Enquadramento teórico

2.1. Definição de transporte ferroviário regional

Segundo Montada (1995), a definição de transporte ferroviário regional não é exata nem rígida na medida em que depende sobretudo dos critérios que cada país usa para o caracterizar. No entanto, segundo o autor, poder-se-á definir como transporte ferroviário regional aquele que, operando numa extensão entre 15 e 70 km, tem como principal objetivo económico a prestação de um serviço público. A duração da viagem situa-se entre os 30 e os 60 minutos e a oferta de mercado consiste num serviço de baixa frequência horária, cuja cadência é superior a uma hora.

2.2. Os caminhos-de-ferro de carácter regional

O sector ferroviário de carácter regional pode na realidade ser o eixo estruturante, não só da mobilidade dos habitantes de determinados territórios ou regiões como também da mobilidade sustentável em regiões turísticas e predominantemente rurais que se caracterizam sobretudo pela baixa densidade populacional.

De acordo com o INTER-Regio-Rail² (2011), o transporte ferroviário regional é utilizado para efetuar viagens curtas que não ultrapassam os 100 km de distância. Todos os anos, os passageiros viajam cerca de 190 biliões de quilómetros numa rede ferroviária de 217.000 km de extensão. A nível ambiental, este facto tem um impacto relevante na medida em que são emitidos menos 14 milhões de toneladas de CO₂ quando comparado com as viagens efetuadas por transporte individual – automóvel. Segundo o INTER-Regio-Rail (2011), a Europa não poder passar sem o transporte ferroviário regional e para que este tenha qualidade e possa ser competitivo necessita de investimento.

² Projeto europeu financiado pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) com a duração de 3 anos (2010-2013), gerido e coordenado pela German Association of Regional Passenger Rail Authorities (BAG-SPNV).

O INTER-Regio-Rail resulta da cooperação entre várias entidades ferroviárias regionais europeias através da troca de experiências e posições políticas (<http://www.interregionrail.eu/index.html>).

A atratividade do transporte ferroviário regional depende de uma rede ferroviária de alta qualidade e de boas estações para os passageiros. A existência de um sistema ferroviário regional permite maior eficácia na resposta às necessidades e expectativas dos clientes/passageiros/utilizadores de forma mais eficaz quando comparado com os grandes operadores ferroviários nacionais. Aliás, os operadores ferroviários regionais têm registado um crescimento interessante devido à convergência de vários factores, tais como a melhoria da qualidade do serviço prestado e o apoio importante das entidades em benefício do transporte público e do caminho-de-ferro em particular.

A Union Internationale des Transports Publics (UITP, 2003) refere que as melhorias mais significativas verificam-se nos países onde as competências políticas e administrativas são da responsabilidade dos governos regionais ou locais dado que apostaram no caminho-de-ferro regional para melhorar a mobilidade e a qualidade de vida dos seus habitantes. A UITP (2003), considera que os caminhos-de-ferro regionais apresentam um conjunto de vantagens importantes, tais como a capacidade para uma maior flexibilidade em adaptar os serviços às reais necessidades dos utilizadores/passageiros, há um maior conhecimento das particularidades e características das localidades devido ao facto de existir uma relação formal ou de proximidade com as autoridades locais e grupos de utilizadores, há uma maior eficiência devido à intervenção de empresas ou unidades operativas de média escala e são salientados aspetos relacionados com os colaboradores, tais como a questão da identidade e motivação.

De acordo com a UITP (2003), o setor ferroviário regional para continuar a dar passos significativos e certos deve abordar passo a passo a realidade atual e as reais necessidades dos seus atuais e potenciais utilizadores. Devem ser melhorados aspetos tais como a consolidação dos serviços prestados ao nível da oferta de comboios e horários prestados, ampliação dos horários de funcionamento, o conforto e comodidade (ex.: ar condicionado), a coordenação/intermodalidade com outro tipo de transportes públicos (seja por modo ferroviário ou rodoviário; ex.: enlances), a qualidade intangível do serviço (ex.: informações e limpeza) e o marketing dos operadores ferroviários. Deve ser também tido em conta o alcance territorial do serviço e a ampliação dos serviços/oferta a partir de novas infraestruturas, que devem estar inseridas numa lógica de rede a nível nacional e podem permitir a exploração de novos serviços regionais, a ampliação dos existentes e o aumento da capacidade das redes ferroviárias regionais.

2.3. Importância do caminho-de-ferro regional para as zonas rurais e de baixa densidade populacional

De acordo com Laconte (1996), o serviço de transporte público proporcionado pelo caminho-de-ferro regional em áreas de baixa densidade populacional é uma ramificação necessária não só para os serviços urbanos como também para as linhas coletoras e principais. O autor refere ainda que a reestruturação das linhas regionais irá atrair mais pessoas e conseqüentemente um maior fluxo de passageiros.

A reestruturação tem como base a inovação tecnológica, a redefinição dos padrões de mobilidade e a orientação do serviço ferroviário para o cliente/passageiro. Posição semelhante é a da UITP. De acordo com esta organização, o transporte público regional pode ser o fator chave para manter as regiões vivas ao fixar a população e promover novas atividades. A viabilidade e sustentabilidade dos centros urbanos e a interação entre a cidade e o mundo rural só pode ser alcançada no longo prazo se as áreas rurais forem cada vez mais fortalecidas.

O transporte público regional desempenha um papel-chave neste processo, mas para que o mesmo seja uma alternativa de mobilidade e possa sobreviver terá de centrar-se cada vez mais na captação de mais passageiros (sobretudo de fora da região) na qualidade, inovação e criatividade (UITP, 2013).

2.4. A Europa e o caminho-de-ferro suburbano e regional

As linhas regionais e urbanas no contexto europeu desempenham um papel importante e são parte fundamental do sector ferroviário, sobretudo no que diz respeito ao transporte de passageiros. Contribuem para o transporte urbano e regional sustentável, potenciam o promovem o uso do comboio em detrimento do automóvel. Estas são as principais conclusões do estudo “Suburban and Regional Railways Landscape in Europe” efetuado pelo European Rail Research Advisory Council (ERRAC), em 2006. Este estudo, financiado pela Comissão Europeia, abrangeu 220 operadores ferroviários e 29 países (EU 15, novos estados-membros, países candidatos à adesão à UE e países-membros da European Free Trade Association, tais como a Noruega e a Suíça). O supracitado estudo surge devido à necessidade de tentar avaliar o impacto e a importância do transporte ferroviário de passageiros ao nível local, isto porque em mais de uma década as estratégias para o sector ferroviário na UE têm-se centrado sobretudo na Alta Velocidade e no transporte internacional de mercadorias. De acordo com o referido estudo, nas linhas regionais e suburbanas são transportados por ano 6.8 biliões de passageiros e 194 biliões de passageiros por km, o que corresponde a 90% de todas as viagens realizadas na Europa e a 50% do número total de passageiros transportados por km. Cerca de 80% dos passageiros que usam as linhas regionais e urbanas são europeus (EU15) e esta percentagem elevada deve-se sobretudo ao número significativo de passageiros da Alemanha e da França.

O maior consumidor da oferta ferroviária/serviços ferroviários por ano é a Suíça (49 viagens por pessoa), logo a seguir o Luxemburgo (27 viagens por pessoa), a Áustria (25 viagens por pessoa) a França e a Alemanha (ambos com 21 viagens por pessoa). Portugal regista 14 viagens por pessoa. A maioria dos passageiros viaja em operadores ferroviários públicos (85%), em operadores privados (11%) e em operadores público-privados viaja apenas 4%. O estudo menciona que nas linhas regionais e suburbanas trabalham cerca de 360.000 pessoas (um quarto dos trabalhadores do sector ferroviário) e mais de 85% dos colaboradores trabalham nas grandes empresas ferroviárias nacionais. O volume de negócios gerado pelo caminho-de-ferro regional e suburbano é de aproximadamente 27 biliões de euros.

3. Metodologia

A metodologia utilizada foi de carácter qualitativo pela vantagem que tem em conhecer a subjetividade. Bauer e Gaskell (2000) referem que o real propósito da investigação qualitativa não passa pela contagem de opiniões ou de pessoas, mas antes por explorar o leque de opiniões e as diferentes representações das questões.

Fraser e Gondim (2004) sustentam esta opinião, argumentando que a ação humana é intencional e reflexiva e que os significados subjacentes e esta ação são apreendidos a partir de razões e motivos dos sujeitos, que se encontram inseridos no contexto onde decorrem os fenómenos. A abordagem qualitativa parte da premissa de que a ação humana tem sempre um significado, que não pode ser apreendido somente do ponto de vista quantitativo e objetivo.

Assim, utilizou-se um estudo descritivo-comparativo e um estudo de caso. Segundo Fortin, Côté e Filion (2009), o estudo descritivo-comparativo identifica as diferenças observadas em contexto natural que, neste caso, se aplica a duas linhas de caminho-de-ferro.

Relacionado com a investigação qualitativa, o estudo de caso constitui um dos modelos mais característicos da diversidade de abordagens que a metodologia qualitativa integra (Fortin et al., 2009).

Segundo Bell (2004), o estudo de caso pertence a uma família de métodos de investigação que têm em

comum o facto de se concentrarem em determinado caso, sendo este muito mais que uma descrição de um acontecimento ou circunstância. A autora considera que a grande vantagem deste método é permitir ao investigador concentrar-se num caso específico ou numa situação e de identificar os diversos processos que nele interagem. Acrescenta, ainda, que o conhecimento gerado através do estudo de caso tem valor único, próprio e singular.

3.1. Instrumentos de recolha e análise de tratamento de dados

O método de recolha de dados consiste, para além da análise documental, numa entrevista semiestruturada. Considerou-se a análise documental para esta investigação como uma técnica fundamental para a obtenção e recolha de informação na medida em que permite encontrar “dados abundantes e dignos de confiança” (Quivy & Campenhoudt, 1998).

A entrevista semiestruturada permite ao investigador ter liberdade para desenvolver cada situação em qualquer direção que considere adequada e é uma forma de poder explorar mais amplamente a questão (Marconi & Lakatos, 2004). A entrevista foi efetuada a um Professor e Investigador em Economia dos Transportes de uma universidade portuguesa. A escolha justifica-se pelo facto de ser um especialista na área dos transportes, mais concretamente nos caminhos-de-ferro e pela disponibilidade em participar no estudo. A entrevista realizada foi gravada em formato áudio e o conteúdo foi transcrito na íntegra para o programa Word de modo a garantir a fidelidade das declarações do entrevistado, tendo sido posteriormente efetuada a respetiva análise de conteúdo. De acordo com Gauthier (2003), o objetivo último de qualquer análise de conteúdo é conseguir produzir ilações válidas e reproduzíveis a partir da análise de discursos.

4. Estudos de Caso

4.1. El Ferrocarril de La Robla

O centenário *Ferrocarril de La Robla* ou linha regional Léon-Bilbao (inaugurado em 1894 e terminado em 1923) é uma linha ferroviária de via estreita localizada no interior norte de Espanha (Figura 1), serve as regiões autónomas de Castilla y León (províncias de León, Palencia, Burgos), Cantabria (província de Cantabria) e País Vasco (província de Vizcaya) e é uma das mais extensas linhas de via estreita da Europa (cerca de 340 km).

A linha foi construída com objectivo de fornecer energia à indústria siderúrgica basca a partir do transporte de carvão, extraído das minas localizadas nas províncias de León e Palencia.

O *Ferrocarril de La Robla* foi explorado e gerido pela empresa pública Feve – Ferrocarriles de Vía Estrecha desde os anos 70 até Dezembro de 2012, altura em que foi integrada na Renfe Operadora³ e na Adif⁴.

³ Renfe Operadora - Empresa pública responsável pela prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias.

⁴ Adif - Administrador de Infraestructuras Ferroviarias - Empresa pública responsável pela gestão da rede ferroviária espanhola.

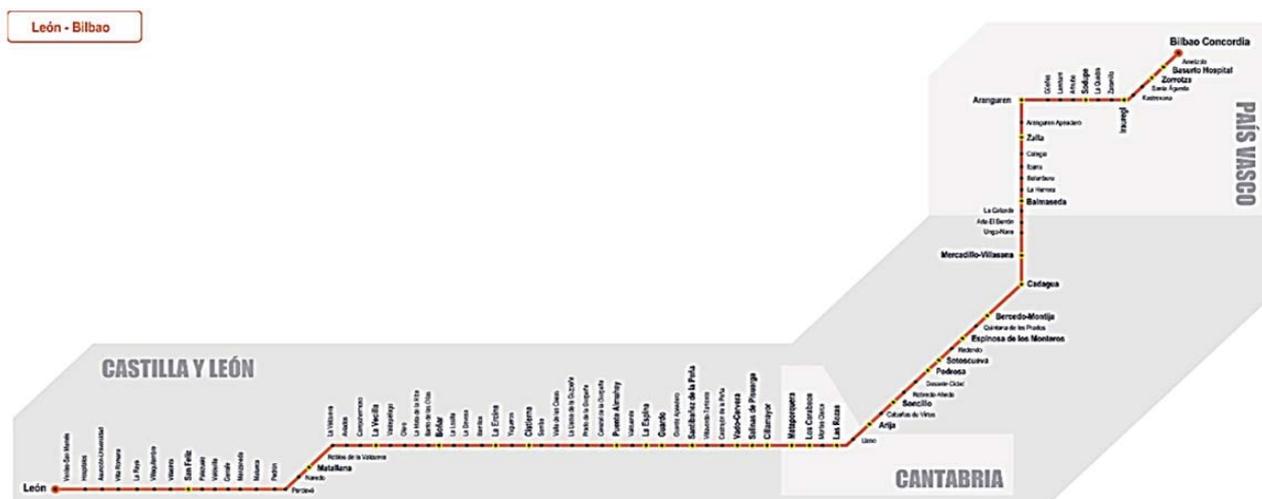


Figura 1: Mapa do Ferrocarril de La Robla⁵.
Fonte: Renfe, (2015).

Em 1991, o Ministerio de Obras Públicas y Transportes manda encerrar o principal trecho da linha ao tráfego ferroviário de passageiros, por questões de segurança devido ao mau estado da via. Em 1993, a região autónoma de Castilla y León e a Feve assinam um acordo no qual a região autónoma compromete-se a assumir o défice de exploração da linha com 950 mil euros por ano, enquanto a empresa se compromete a efectuar os investimentos necessários para a reabertura do trecho Matallana-Guardo.

Em Novembro de 1993, os comboios começaram a circular novamente entre Matallana e Cistierna (província de León) e um ano mais tarde chegariam novamente a Guardo (província de Palencia). Em 1995, a Feve estabelece um acordo com a empresa Iberdrola para transportar carvão desde o porto de Santander até à central térmica de Velilla em Guardo. Os comboios voltam a circular novamente entre Arija (província de Burgos) e Guardo. Em 1998, a Junta de Castilla y León e a Feve assinaram um novo acordo que contemplava a modernização e reabertura do trecho León-Balmaseda. Nos restantes trechos, os investimentos foram efectuados pela Feve e Ministerio del Fomento. Os comboios voltam a circular em toda a extensão da linha em 2003.

A reabertura do *Ferrocarril de la Robla* estava prevista no “Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007” do Ministerio del Fomento, o custo total da obra foi de 64 milhões e 600 mil euros e foi efectuada uma renovação integral da infraestrutura (Rodríguez, 2003), o que permite aos comboios circularem a uma velocidade até 80 km/h (Adif, 2015).

A reabertura da linha permitiu o regresso do tráfego ferroviário de passageiros, a modernização do transporte de mercadorias e aposta no turismo ferroviário (criação dos comboios turísticos *Tren Costa Verde*, *Expreso de La Robla* e o regresso do *Transcantábrico*). No entanto, os investimentos por parte de Feve não ficaram por aqui.

Com o objectivo de melhorar a qualidade e a oferta do serviço ferroviário na rede de via métrica, a empresa pôs em prática o “Plan de Modernización de Material Móvil”, que consistia na modernização do parque de material circulante e cujo investimento global foi de 120 milhões de euros (Vía Libre, 2009a).

⁵ Mapa obtido no site da Renfe (http://www.renfe.com/viajeros/feve/mapas/mapa_leon_bilbao.html).

Este investimento contemplava a compra de novos comboios, mais cómodos, confortáveis, eficientes e rápidos, que seriam também utilizados para fazer o serviço regional entre León e Bilbao (*Ferrocarril de la Robla*).

a) Serviço regional de passageiros

Em 2010, são apresentadas as primeiras unidades da série 2700 da Feve na estação de Cistierna, perto de León (Vía Libre, 2010a). Construídas pela empresa espanhola Compañía Auxiliar de Ferrocarriles, SA (CAF), as automotoras da série 2700 da Feve são unidades duplas *diesel* (UDD), que contam com a mais avançada tecnologia e caracterizam-se pela comodidade e conforto (ar condicionado com ajuste individual, bancos ergonómicos, ecrãs para a visualização de filmes durante a viagem, WC).

Estão também preparadas para o transporte de bicicletas, contribuindo assim para a intermodalidade. Ainda em 2010, entraram também ao serviço as automotoras diesel da série 2900, que são idênticas às da série 2700 mas formadas apenas por uma unidade. Este material circulante fez a sua viagem inaugural no troço León - San Feliz do *Ferrocarril de La Robla* (linha regional León-Bilbao) e permite uma exploração comercial mais económica, flexível e ajustada a troços ferroviários de baixa procura (Vía Libre, 2010b).

De acordo com a Renfe⁶, atualmente há uma circulação diária em cada sentido entre León e Bilbao, com a duração de 7 horas e 30 minutos, com paragem em praticamente todas as estações e apeadeiros (serviço de carácter regional). Há mais circulações diárias mas que fazem apenas o serviço de *cercanias* (urbano) entre as localidades de León e Bilbao (exemplo 1 – para a ligação León/Guardo/León, há entre 2 a 3 circulações diárias em cada sentido; exemplo 2 – para a ligação Bilbao/Valmaseda/Bilbao há entre 27 a 29 ligações diárias em cada sentido; exemplo 3 – para a ligação León/Matallana/León há 14 ligações diárias em cada sentido).

b) Os comboios turísticos que circulam no *Ferrocarril de La Robla*

i) *Tren Costa Verde*

O comboio turístico de via estreita *Tren Costa Verde* é uma das três ofertas turísticas da Renfe, que circulam no *Ferrocarril de la Robla*. Formado por material circulante dos anos 70 (5 carruagens), cuja capacidade máxima é de 290 lugares, este comboio turístico tem serviço de bar, mesas junto aos bancos e climatização.

Circula durante o Verão entre San Feliz (León) e Cistierna, cujo percurso é conhecido como o *Itinerario de la Montaña Leonesa*. Existe um autocarro de apoio que leva os turistas a locais de especial interesse paisagístico e turístico mas que não são diretamente servidos pelo comboio. Por 59 euros, a viagem inclui as visitas ao Vale de Vegacervera, às Grutas de Valporquero, ao Museo da Minería y Siderurgia em Sabero e ao Museo del Ferroviario em Cistierna. O preço inclui também as refeições baseadas na gastronomia regional, as visitas guiadas, as viagens de autocarro e atendimento personalizado durante a viagem de comboio (Vía Libre, 2012).

Recentemente as carruagens que faziam parte deste comboio turístico foram vendidas à Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública (FEEP). A Figura 2 representa o mapa do itinerário do comboio turístico *Tren Costa Verde*.

⁶ Horários da linha regional León - Bilbao consultados no site da Renfe (<http://www.renfe.com/viajeros/feve/horarios.html>).



Figura 2: Mapa do itinerário do comboio turístico *Tren Costa Verde*.
Fonte: Vía Libre (2012).

ii) *El Expreso de La Robla*

O *Expreso de La Robla* é um comboio turístico que foi apresentado oficialmente em dezembro de 2009, cuja viagem inaugural decorreu no troço do *Ferrocarril de La Robla* entre León e La Robla. Começou a circular oficialmente em 2010 e surge com o intuito de oferecer todo o encanto das viagens de comboio clássicas a preços acessíveis. É formado por nove carruagens, com capacidade para 56 passageiros, e caracteriza-se por ser um comboio que tem tanto de clássico como de moderno.

O material circulante que faz parte do *Expreso de La Robla* foi totalmente renovado nas oficinas da Feve, com um custo total de dois milhões de euros e contou com o apoio comunitário de 350 mil euros. Construíram-se três carruagens-salão a partir de antigas carruagens de passageiros dos anos 50 do século XX. Estas carruagens podem servir como restaurante, sala de reuniões ou para dar cursos/formação e conferências. O comboio conta com quatro carruagens – cama, equipadas com armários, luz de leitura, climatização, música ambiente e casas de banho com banheira de hidromassagem.

Algumas das carruagens foram readaptadas a carruagens-cama, com a introdução de beliches (camas) e outras foram preparadas e modernizadas para terem serviço de bar, escritório, sistema de som incorporado, sistema de climatização independente e LCD (Vía Libre, 2009b). Para a temporada 2015, o *Expreso de La Robla*⁷ faz dois itinerários (Figura 3):

- O Itinerário de La Robla – decorre entre a Primavera e o Outono pela região autónoma de Castilla y León, a duração é de quatro dias e três noites e o preço por pessoa em quarto duplo é de 800 euros;
- O Itinerário Paraíso Verde - decorre no verão pelas regiões autónomas da Cantabria e Asturias, a duração é de quatro dias e três noite e o preço por pessoa em quarto duplo é 800 euros.

⁷ Informação acerca do comboio turístico *El Expreso de La Robla* obtida no site da Renfe para os comboios turísticos (http://www.renfe.com/trenesturisticos/pdf/Expreso_Robla_2015-ESP.PDF).



Figura 3: Mapa dos itinerários do *Expreso de La Robla*⁸.
Fonte: Renfe (2015).

De referir que é possível também alugar o comboio a grupos (35 pessoas no mínimo) e adaptar a duração (números de dias), percurso (itinerários paragens à escolha nos 1200 km de via métrica que servem o norte de Espanha), atividades (visitas, gastronomia, cultura, desporto, entre outras) e preços em função das necessidades e pedidos dos clientes.

iii) El Transcantábrico

O comboio turístico *El Transcantábrico*⁹ é o mais antigo e emblemático comboio turístico de Espanha e uma referência internacional para o turismo ferroviário. Com um alto padrão de qualidade e comodidade, este comboio turístico está ao nível de satisfação dos clientes mais exigentes ao conseguir combinar o encanto dos comboios do início do século XX com o conforto e modernidade do século XXI. O *Transcantábrico* é formado por carruagens *Pullman* de 1923, composições únicas e importantes para o património ferroviário, que foram devidamente decoradas e preparadas para este comboio turístico de luxo. As carruagens foram adaptadas para terem salão de chá, *pub* (com possibilidade de música ao vivo) e restaurante. O *Transcantábrico* conta ainda com carruagens que são autênticas suites.

As mais luxuosas têm um amplo espaço e são constituídas por salão, dormitório e casa de banho. Têm cama de casal, sofá, armário, escritório, cofre, LCD, sistema de som, climatização regulável, computador com ligação à internet, telefone, minibar, WC com banheira de hidromassagem e oferta de kit de boas vindas. As restantes são constituídas por dormitório e casa de banho e são equipadas com cama de casal, armário, baú, escritório, cofre, climatização regulável, sistema de som, telefone, minibar, WC com banheira de hidromassagem e sauna.

⁸ Mapa dos itinerários do comboio turístico *El Expreso de La Robla* obtido no site da Renfe para os comboios turísticos (<http://www.renfe.com/trenesturisticos/robla-itinerarios-y-salidas.html>).

⁹ Informação acerca do comboio turístico *El Transcantábrico* obtida no site da Renfe para os comboios turísticos (http://www.renfe.com/trenesturisticos/pdf/El_Transcantabrico_2015_LR-ESP.pdf).

Para a temporada 2015, o *Transcantábrico* faz dois itinerários (Figura 4) em que o passageiro/turista tem a possibilidade de escolher o número de dias que pretende viajar. A oferta adapta-se às necessidades e duração da viagem que os clientes pretendem.

Os itinerários disponíveis são: San Sebastián – Santiago de Compostela, Santiago de Compostela – San Sebastián, Santiago de Compostela – León e León – Santiago de Compostela. Os preços variam de acordo com a temporada (época alta ou baixa), o número de dias de viagem e o tipo de suite que se escolhe. Os preços vão desde 814 euros (3 dias/2 noites; época baixa; Suite Junior) até 4.500 euros por pessoa (8 dias/7 noites; época alta; Suite Gran Lujo). O comboio é também apoiado por um autocarro, que leva os turistas a diferentes lugares de interesse cultural, paisagístico e turístico.



Figura 4: Mapa dos itinerários do *Transcantábrico*¹⁰.

Fonte: Renfe (2015).

De referir que é possível também alugar o comboio a grupos (de 26 a 54 pessoas), para a realização de viagens de negócios, congressos, apresentação de produtos, ou apenas por lazer, e adaptar a duração (números de dias), percurso (itinerários paragens à escolha nos 1200 km de via métrica que servem o norte de Espanha), atividades (visitas, gastronomia, cultura, desporto, entre outras) e preços em função das necessidades e pedidos dos clientes.

c) Transporte de mercadorias

Na linha regional León – Bilbao (*Ferrocarril de La Robla*), há troços ou ramais destinados ao transporte de mercadorias (troço Matallana – La Robla; ramal de acesso à central térmica de Velilla) e estações que possibilitam o transporte combinado da via métrica para a via larga (La Robla e Mataporquera) e o transporte combinado da via métrica para camião (Mataporquera). O transporte de mercadorias no *Ferrocarril de La Robla* centra-se sobretudo no transporte de carvão e de areia de sílica.

¹⁰ Mapa dos itinerários do comboio turístico *El Transcantábrico* obtido no site da Renfe para os comboios turísticos (<http://www.renfe.com/trenesturisticos/transcantabrico-itinerarios-y-salidas.html>).

O carvão proveniente do porto de Raos (Santander) tem como destino a central térmica de Velilla situada na localidade de Guardo e a areia de sílica proveniente de Arija tem como principal destino a estação de Ariz, perto de Bilbao (Rodríguez, 1998). De acordo com a Feve¹¹, foram transportadas 341.072 toneladas de areia de sílica (52% foi no troço *Arija – Ariz*) e 1.808.006 toneladas (8% no troço *La Robla – Guardo* e 4% nos troços *Porto de Raos/Santander – Guardo* e *Mataporquera – Guardo*).

A reabertura em toda a extensão do *Ferrocarril de La Robla* permitiu o regresso e o restabelecimento das ligações ferroviárias de carácter regional entre León e Bilbao, a modernização do transporte de mercadorias (transporte de carvão e areia de sílica), o regresso do emblemático e luxuoso comboio turístico *El Transcantábrico* e a aposta em novas ofertas turísticas no que diz respeito ao turismo ferroviário, nomeadamente com o surgimento do comboio turístico *El Expreso de La Robla* (inaugurado em 2009 e explorado comercialmente a partir de 2010) e do *Tren Costa Verde*.

De acordo com a reportagem especial “Fim de Linha”¹², em 2009, Pedro Alvar, responsável de Manutenção da Feve, refere que um dos motivos para a reabertura do *Ferrocarril de La Robla*, foi o facto de existirem “determinadas zonas, núcleos urbanos, aldeias e cidades pequenas que estavam totalmente desconectadas do resto”. Pedro Alvar refere ainda que em relação ao encerramento, houve “uma grande procura ou resposta social por parte dos vários municípios” servidos pela linha de caminho-de-ferro.

Após modernização e reabertura da linha, registou-se um aumento do número de passageiros transportados. Em 1996, no serviço urbano de Bilbao, após um crescimento constante ano após ano, circularam 1.800.000 passageiros (González, s.d.). No troço León-Cistierna-Guardo o número de passageiros transportados passou de 115.328 passageiros em 1993 para 235.460 passageiros em 1999. Em relação à resposta social e ao serviço público de transporte regional de passageiros, o *Ferrocarril de La Robla* tem um papel muito importante no que diz respeito à mobilidade local. Prova disso é o facto de a Junta de Castilla y León e a Feve terem renovado, em 2010, o acordo de colaboração que visa a manutenção do serviço público prestado pela empresa e a manutenção dos serviços e das infraestruturas ferroviárias que servem a Região Autónoma. Até 2014, serão investidos cerca de 10 milhões e 700 mil euros (período de vigência do contrato/acordo). Do valor total a investir, 2 milhões e 485 mil euros destinam-se a cobrir o défice de exploração do troço ferroviário que serve a região autónoma e 8 milhões, 290 mil e 148 euros são para investir na modernização e manutenção das infraestruturas e do material circulante, e para efetuar os investimentos previstos e programados pela Feve para a região autónoma de Castilla y León (Vía Libre, 2010c).

No que diz respeito ao aproveitamento do potencial turístico do *Ferrocarril de La Robla* e das regiões autónomas servidas pela via-férrea (Castilla y León, Cantábria e País Basco), o regresso do *Transcantábrico* trouxe importantes benefícios ao desenvolvimento local das zonas mais desertificadas. Na reportagem especial “Fim de Linha” (2009), António Rodriguez, diretor das Linhas Turísticas da Feve refere que o “turismo gerado pelo *Transcantábrico* dinamizou todas estas zonas”, na medida em que contribuiu para a “abertura de restaurantes, hotéis e até museus”. Em 2006 foi inaugurado na estação de Mataporquera (província de Cantabria) o Centro de Interpretación del Ferrocarril de La Robla (Queimadelos, 2006) e, mais recentemente, em julho de 2009, foi inaugurado num dos edifícios da estação de Cistierna (León), o Museo del Ferroviario de Cistierna.

¹¹ Informação obtida no site da Feve (<http://www.feve.es/recursos/doc/servicios/unidad-de-negocio-de-mercancias.pdf>).

¹² Reportagem “Fim de Linha”, emitida pela SIC em 2009 no Jornal da Noite. Na reportagem são comparadas as realidades portuguesa e espanhola no que diz respeito aos caminhos de ferro de via estreita. Por um lado, o abandono e o desinteresse evidentes nas vias métricas portuguesas e, por outro, a modernização, valorização e aproveitamento de todo um património ferroviário em Espanha (<http://videos.sapo.pt/hjVZBZUB9SZyWycupdf>).

Este núcleo museológico é o primeiro dedicado aos ferroviários em Espanha e está diretamente ligado ao “fator humano” dos caminhos de ferro. O acervo do museu reúne todo um conjunto de documentos, fotografias, máquinas, ferramentas e fardas representativas das categorias profissionais e ofícios ligados à ferrovia. Foram inclusive recriados “espaços de trabalho”, como por exemplo o escritório de um chefe de estação (Vía Libre, 2009c). As regiões servidas pelo *Ferrocarril de La Robla* são de enorme beleza paisagística e têm vários pontos de interesse a nível cultural e patrimonial. A exploração turística desta linha regional, para além de promover as regiões autónomas de Castilla y León, Cantábria e País Basco (norte de Espanha), contribui também para a valorização do turismo ferroviário. O luxuoso comboio turístico *Transcantábrico* é atualmente uma grande referência a nível internacional e um produto turístico consolidado.

Ao longo do tempo sofreu algumas alterações e melhorias ao nível técnico. Durante alguns anos teve uma procura reduzida, mas a recuperação começou a partir de 2004. Em 2007 viajaram no *Transcantábrico* 2.500 passageiros, o que corresponde a um aumento de 50% em relação a 2003. Estes resultados devem-se sobretudo a uma política comercial mais ambiciosa (a nível nacional e internacional) e à melhoria da oferta turística e dos serviços prestados (Ramos & Luna, 2009).

4.2. Linha do Tua

A Linha do Tua é uma linha de caminho-de-ferro de via estreita não eletrificada, localizada no interior norte de Portugal e ligava Bragança (capital de distrito) à localidade de Foz-Tua (concelho de Carrazeda de Ansiães, distrito de Bragança). Inaugurada em 1887 com a chegada do comboio a Mirandela e mais tarde a Bragança, em 1906, a linha é exemplo de um notável trabalho de engenharia. O primeiro troço, construído entre o Tua e Mirandela (54 km), demorou cerca de dois anos a construir e foi considerado um dos mais difíceis de concretizar dada a sinuosidade do Vale do Tua.

Em alguns troços a linha atravessa zonas de grande inclinação e no troço Mirandela-Bragança a linha atinge a cota de 849 metros na estação de Rossas (concelho de Bragança), aquela que é a mais alta estação ferroviária de Portugal (Silva, 2004).

A via-férrea tinha uma extensão total de 134 km e dos sete concelhos que atravessava (Bragança, Macedo de Cavaleiros, Mirandela, Vila Flor, Murça, Carrazeda de Ansiães e Alijó), atualmente apenas o de Mirandela é servido pela via-férrea. Dos 134 km de extensão apenas estão em funcionamento 16 km que correspondem ao troço Carvalhais-Mirandela-Cachão (Figura 5).



Figura 5: Mapa da Linha do Tua¹³.
Fonte: Adaptado de REFER (2012).

A construção da Linha do Tua surgiu devido à necessidade de dotar a região transmontana de vias de comunicação, de forma a satisfazer as populações (Pimentel, 1892), facto que contribuiu para o desenvolvimento das localidades, fomentou o comércio e alterou o modo de vida das populações (Gregório, 2004). Um dos objetivos da construção seria mais tarde ligar as redes ferroviárias portuguesa e espanhola, via Puebla de Sanabria, província de Zamora, mas nunca viria a concretizar-se.

Em 1987, numa reunião entre o Ministro dos Transportes da época e a Comissão de Equipamento Social da Assembleia da República, em Lisboa, confirmava-se “o encerramento das vias férreas de reduzido tráfego”.

No ano em que se comemorava o 1º centenário da Linha do Tua em Mirandela, esta confirmação causou desde logo incómodo a nível local e avizinhava-se um processo em nada pacífico.

O comboio era importante para a população por ser o único meio de transporte “...capaz de romper neve e o gelo, único a não parar em fins-de-semana, único a dar resposta (se bem com muitas deficiências) ao escoamento dos produtos do lavrador e a fazer chegar até aos campos os adubos e outros materiais necessários à região” (Mensageiro de Bragança, 1987, p.6).

O “Plano de Modernização e Reconversão dos Caminhos de Ferro” para o período de 1988-94 não contemplava qualquer investimento com vista à modernização da rede via métrica que servia Trás-os-Montes e a Linha do Tua ficava afastada de qualquer tipo de investimento (Mensageiro de Bragança, 1990a). A 1 de janeiro de 1990 foi suprimido o transporte de mercadorias por modo ferroviário entre a Régua e Bragança. Foi ainda anunciada a redução de horários de transporte de passageiros ao fim de semana e feriados (Mensageiro de Bragança, 1990b).

¹³ Mapa da linha do Tua obtido no site da REFER (<http://www.refer.pt/LinkClick.aspx?fileticket=iSZKfzKGWm0%3d&tabid=129>).

Em dezembro de 1991, a CP põe em funcionamento um serviço de transporte de passageiros em autocarros paralelamente ao comboio, algo que não foi do agrado das populações. Ainda no mês de dezembro, um descarrilamento em Sortes foi motivo para que a CP encerrasse o troço Mirandela-Bragança por “motivos de segurança e prevenção”. Dadas as condições em que se encontrava o troço, os comboios não ultrapassavam os 20 ou 30 km/h e demoravam cerca de três horas a fazer a viagem entre Mirandela e Bragança, quando na década de 50 os comboios circulavam a 45 ou 50 km/h e a viagem entre o Tua e Bragança demorava cerca de três horas e vinte minutos (Pereira, 1991).

Entre o Tua e Bragança os passageiros viajavam em fracas condições. As carruagens não tinham aquecimento, chovia lá dentro e foi consentido que passageiros viajassem em vagões destinados ao transporte de animais. O troço Bragança-Mirandela ainda tinha os carris originais datados de 1904 e a última renovação efetuada foi apenas no troço Sortes-Mosca porque a verba disponibilizada não deu para mais. Já na altura, um popular da aldeia de Sortes queixava-se de que nas estações não havia chefes de estação, os comboios andavam sem revisores, os bilhetes não eram vendidos apesar de haver passageiros. O popular refere ainda que como não entrava dinheiro a CP apontava para a falta da rentabilidade da linha (Mensajeiro de Bragança, 1992a). Em 1992, de acordo com um estudo da CP para o troço da Linha do Tua entre Mirandela e Bragança, eram apresentadas três soluções:

1. A manutenção das atuais condições de circulação (velocidades entre os 25 e os 30 km/h), reduzindo ao mínimo os trabalhos de reparação da via. O custo estimado era de 300 mil contos (cerca de 1 milhão e 500 mil euros);
2. Realização dos trabalhos necessários para rentabilizar a linha e diminuir o tempo de viagem. O custo estimado era de 1 milhão e 500 mil contos (cerca de 7 milhões e meio de euros);
3. A construção de um novo traçado. O custo estimado era de 12 milhões de contos (cerca de 60 milhões de euros). Esta solução permitiria viajar entre Bragança e o Tua em pouco mais de duas horas (Mensajeiro de Bragança 1992b).

Apesar de identificadas as soluções e os investimentos necessários para o troço entre Mirandela e Bragança, o mesmo manteve-se “suspenso” até 1995, altura em que reabre ao tráfego ferroviário de passageiros um subtroço de apenas 4 km compreendido entre Carvalhais e Mirandela (perímetro urbano de Mirandela) e que viria a ser explorado pelo recém-criado Metropolitano Ligeiro de Mirandela, SA (MLM). O troço Carvalhais-Bragança manter-se-ia “suspenso” ao tráfego ferroviário.

A MLM, SA foi o resultado de um projeto levado a cabo pela Câmara Municipal de Mirandela e que envolveu o parceiro CP. O investimento efetuado foi de 300 mil contos (cerca de 1 milhão e 500 mil euros) que “... seria coberto pela venda de terrenos e imóveis da CP e da própria autarquia para urbanização” (Pereira, 1995, p.7).

A ideia de reaproveitamento da Linha do Tua tinha surgido logo em 1992, quando a Câmara Municipal de Mirandela envia ao Reino Unido o representante da Associação de Municípios da Terra Quente para estabelecer contacto com outras realidades e encontrar soluções de reaproveitamento para linhas de caminhos-de-ferro encerradas. O projeto para a criação de um metropolitano ligeiro de superfície foi bem aceite pelo Ministro das Obras Públicas português da altura e o Governador Civil de Bragança, por sugestão do Ministro, estende aos municípios de Bragança e Macedo de Cavaleiros a possibilidade de aderirem a esta iniciativa, comprometendo-se, inclusive, a “...comparticipar em 65% os estudos de viabilidade técnica e financeira com vista à possível implementação desta solução.

A capital de distrito e Macedo manifestaram claro desinteresse (...) e nunca acreditaram que a ideia fosse para a frente” (Mensajeiro de Bragança, 1995, p.12). Durante vários anos, a atividade da MLM, SA

restringiu-se à exploração do troço Carvalhais-Mirandela da Linha do Tua mas, mais tarde, em outubro de 2001, a empresa celebrou um contrato de prestação de serviços com a CP, na qual a empresa faria o transporte de passageiros entre a estação de Mirandela e a do Tua sob a responsabilidade e supervisão da CP. A gestão e manutenção do troço Mirandela-Tua seria efetuada pela REFER (MLM, 2010).

Ainda em 2001, o material circulante da CP deixaria de prestar serviço na Linha do Tua. Atualmente, os comboios circulam apenas no troço Carvalhais-Mirandela-Cachão. Este troço não permite velocidades superiores a 50 km/h (REFER, 2013b) e está presentemente desarticulado da rede ferroviária nacional, sendo incerto o seu futuro, na medida em que desde 1991 a ligação a Bragança (capital de distrito) foi encerrada ao tráfego ferroviário e em 2008 foi suprimida a ligação Tua/Cachão devido não só a um acidente ocorrido perto de Brunheda (concelho de Carrazeda de Ansiães), mas também devido à construção da Barragem de Foz-Tua, que irá inundar aproximadamente 20 km de via-férrea, cortando assim a ligação à linha do Douro.

De modo a garantir e a salvaguardar os interesses e a mobilidade da população, a Declaração de Impacto Ambiental do Aproveitamento Hidroelétrico de Foz Tua determina que seja assegurado o serviço de transporte público no troço que irá ser inundado e que para isso deverão ser analisadas alternativas, incluindo a construção de um novo troço ferroviário (Agência Lusa, 2009).

No que diz respeito à construção de um novo traçado, foram apresentadas algumas hipóteses e soluções. De acordo com Cipriano (2009), uma nova variante poderia custar entre 30 e 300 milhões de euros. As hipóteses eram as seguintes:

1. Construção de uma nova linha em via estreita com 31 quilómetros. Custo estimado – 90 milhões de euros;
2. Aproveitamento de alguns caminhos de acesso à barragem dado que poderiam ser adaptados a uma linha de via estreita. Custo estimado – 40 milhões de euros;
3. Construção de um túnel helicoidal entre a estação do Tua e a zona planáltica, a partir da qual a linha retomaria o traçado original até à estação de Abreiro (concelho de Mirandela). Esta hipótese tem implícita a reconversão do que resta da Linha do Tua de via estreita para via larga e o conseqüente prolongamento de Mirandela até Bragança e daí até Puebla de Sanabria (província de Zamora, Espanha). Custo estimado – 275 a 300 milhões de euros.

Posteriormente foi apresentado o Plano de Mobilidade¹⁴ para o Vale do Tua (Figura 6), que visa a implementação e exploração de um sistema de mobilidade complementar à ferrovia e apresenta uma solução de transporte integrada com funicular, barco e comboio desde o Tua até Mirandela. Esta solução está muito focada no segmento turístico, o investimento estimado é de 40 milhões de euros (10 milhões da EDP [Energias de Portugal] e 40 milhões do QREN [Quadro de Referencia Estratégico Nacional]) e o início de exploração do Plano de Mobilidade está prevista para 2016.

Inicialmente estava perspectivado que seriam as autarquias, através da Agência de Desenvolvimento Regional do Vale do Tua (ADRVT), a executar e explorar o plano de mobilidade no entanto, o mesmo ganhou um novo formato. Actualmente, as autarquias pretendem que sua a execução e exploração seja da responsabilidade dos privados (Lusa, 2015).

¹⁴ Informação obtida no site da Agência de Desenvolvimento Regional para o Vale do Tua (ADRVT) (<http://www.valetua.pt/desenvolvimento-regional/plano-de-mobilidade/>).

Apesar de o plano contemplar a reabertura do troço entre Cachão e Brunheda, o mesmo está muito focado para o segmento turístico em vez do serviço público ferroviário e coloca de parte a possibilidade da construção de uma nova variante ferroviária.

Embora o Plano de Mobilidade apresentado procure ser uma solução ajustada às necessidades de mobilidade e minimize o impacto do encerramento do troço que irá ser inundado pela barragem, certo é que o mesmo não tem sido consensual. De acordo com um relatório da UNESCO/ICOMOS (United Nations Educational Scientific and Cultural Organization/International Council on Monuments and Sites) de 2013, a interrupção da Linha do Tua precisa de ser compensada por outros meios de transporte e o atual plano de mobilidade aprovado, quer para uso turístico quer para uso quotidiano, parece não ser o suficiente. É seriamente posta em causa não só a solução encontrada para ligar a estação do Tua com a barragem através de um funicular como também a restante solução de mobilidade encontrada na medida em que não está de todo adaptado às necessidades locais.

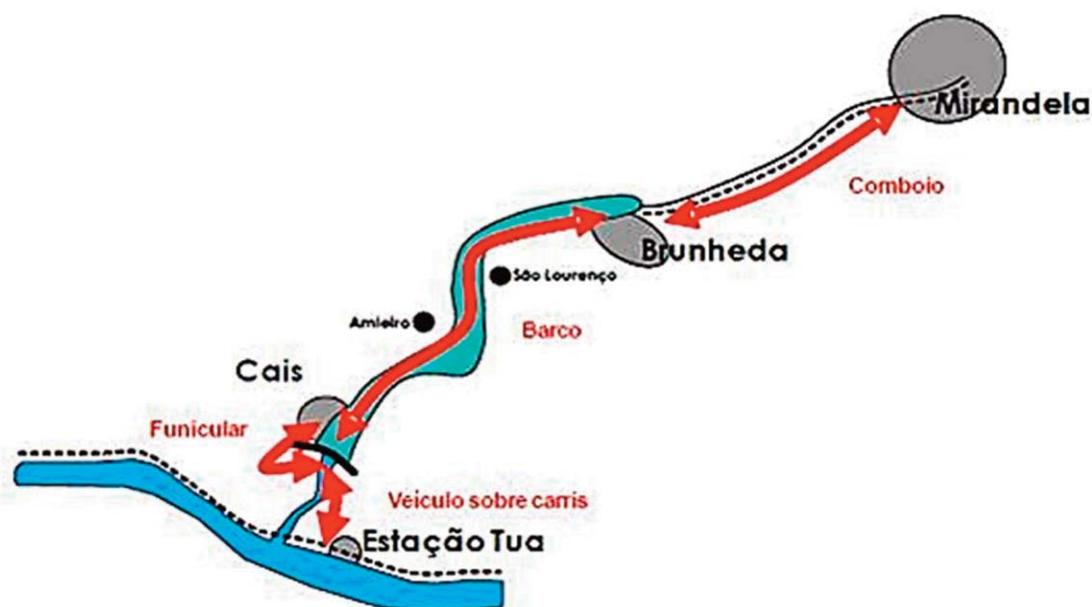


Figura 6: Plano de Mobilidade para o Vale do Tua
Fonte: ADRVT¹⁵ (2014).

Já Aroso¹⁶ (2014) refere que:

...o plano de mobilidade previsto para o Vale do Tua tem contornos patéticos, porquanto prevê quatro modos de transporte (elétrico + teleférico + barco + comboio) em apenas 55 quilómetros, obrigando a três transbordos que, além de corresponderem a roturas na viagem, tornam-na tão demorada que, num curto espaço de tempo, se tornará economicamente inviável. Esta solução em nada substitui a mobilidade que a Linha do Tua proporcionava à região e ao seu desenvolvimento turístico, nem representa uma alternativa viável para o transporte de mercadorias.

¹⁵ Informação obtida no site da ADRVT (<http://www.valetua.pt/desenvolvimento-regional/plano-de-mobilidade/>).

¹⁶ Especialista em Transportes e Vias de Comunicação.

a) Serviço regional de passageiros

De acordo com a CP¹⁷, entre Carvalhais-Mirandela há oito circulações, entre Mirandela-Cachão há cinco circulações e a ligação entre o Cachão e o Tua é assegurada por táxi que faz duas viagens diárias. Todas as circulações são efetuadas em ambos os sentidos.

Durante mais de duas décadas verificou-se uma grande redução do tráfego na Linha do Tua, facto que se deve a muitas razões, das quais se destacam as condições de oferta, a grande degradação das infraestruturas e do material circulante que obrigam a uma redução da velocidade por razões de segurança, à baixa densidade populacional, à má articulação com as restantes redes ferroviárias, às estações afastadas dos centros de procura (nomeadamente no troço Tua – Mirandela), à falta de articulação com transportes coletivos rodoviários e transporte individual, e à inadequação de horários.

O resultado de toda esta conjugação estratégica de fatores e condicionalismos fez com que a Linha do Tua perdesse passageiros de forma alarmante e progressiva, cujo resultado no futuro poderia ser a justificação necessária para encerrar de vez ao tráfego ferroviário qualquer troço da linha que se mantivesse em funcionamento. As Figuras 7 e 8 representam a evolução anual do transporte de passageiros entre 1990 e 2007 na Linha do Tua.

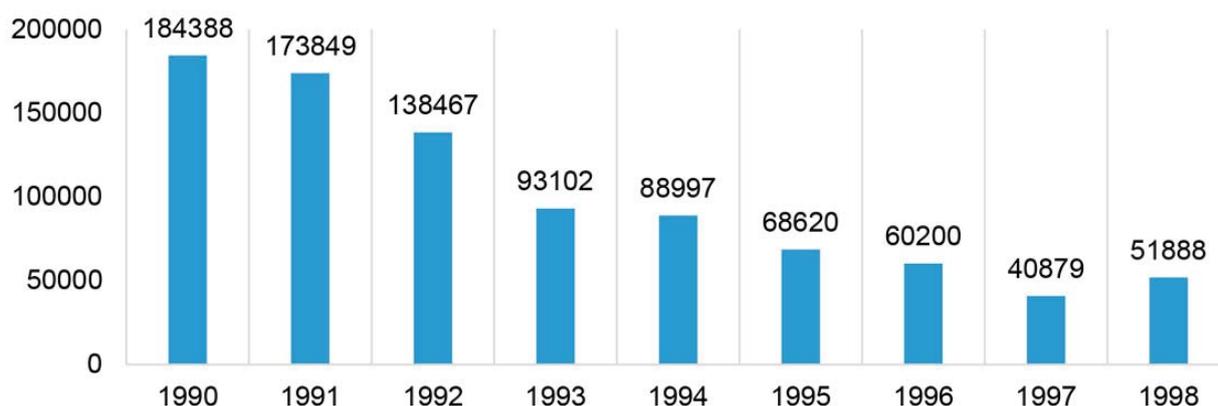


Figura 7: Evolução anual do transporte de passageiros entre 1990 e 1998 na Linha do Tua¹⁸.

Com tantas alterações na exploração da Linha do Tua em apenas oito anos, o número de passageiros diminuiu cerca de 72%. Dos 184.388 passageiros transportados em 1990, em 1998 apenas foram transportados 51.888. A quebra foi particularmente acentuada sobretudo entre 1990 e 1993, onde se registou uma diminuição de 50% e que foi coincidente com a suspensão do tráfego ferroviário entre Mirandela e Bragança (1991).

¹⁷ Informação obtida no site da CP

(http://www.cp.pt/StaticFiles/CP/Imagens/PDF/Passageiros/horarios/regional/linha_tua.pdf).

¹⁸ Dados da CP Regional cedidos gentilmente por Pedro Pinto.

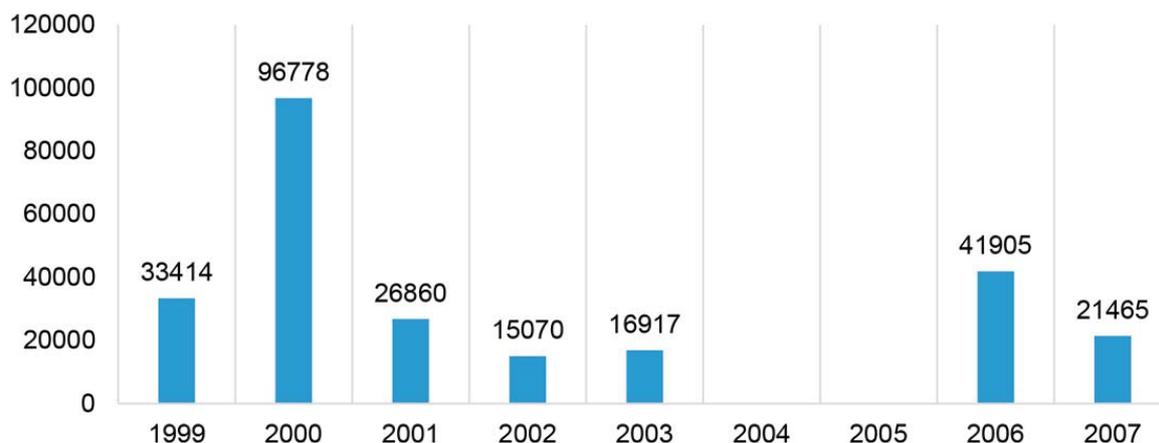


Figura 8: Evolução anual do transporte de passageiros entre 1999 e 2007 na Linha do Tua¹⁹.

Situação semelhante verificou-se nos anos anteriores. A tendência para a perda de passageiros manteve-se, à exceção de 2000, que registou uma notável recuperação (96.778 passageiros). Entre 2000 e 2001 há uma acentuada quebra no número de passageiros transportados (menos 69.918) devido ao facto de a linha ter estado em obras por causa de um deslizamento rochoso de grande dimensão. Esta ocorrência viria afetar as condições de circulação e consequentemente refletiu-se na procura (passageiros). Relativamente aos anos de 2004 e 2005, não haviam dados disponíveis.

Em duas décadas (1990-2007), a Linha do Tua perdeu 88% dos passageiros e o resultado da estratégia de desinvestimento e encerramento do serviço público ferroviário prestado pela via férrea.

O horizonte temporal 1990-2007, no qual a Linha do Tua foi alvo de um forte desinvestimento e desmantelamento, vai ao encontro do que é referido por Putallaz e Rivier (2004). Os autores consideram que o desinvestimento numa via férrea ou troço ferroviário, tendo como objetivo o seu encerramento, é efetuado entre cinco e vinte ou mais anos. Em 2010, a REFER pede ao Governo a desclassificação da Linha do Tua devido à insuficiência de tráfego e à submersão de grande parte do troço da linha que ainda se mantinha em funcionamento. No entanto, o argumento principal do pedido de desclassificação é de carácter económico.

A empresa questiona as reais necessidades do transporte público ferroviário proporcionado às populações e regiões servidas pela Linha do Tua e propõe a implementação de outro tipo de soluções de transporte mais económicas e eficientes. A REFER pretende deixar de ter qualquer responsabilidade na Linha do Tua e que a via férrea deixe de estar integrada na rede ferroviária nacional. Para justificar esta posição, a empresa recua ao ano de 2004, onde, de acordo com a empresa, a média de passageiros por circulação no primeiro trimestre do referido ano era de nove pessoas.

Perante esta fundamentação, a empresa conclui que não são atingidos os valores mínimos a nível social e económico que justifiquem a manutenção do serviço público ferroviário mas reconhece que não existe informação nem estudos sobre o potencial de procura da Linha do Tua (Cipriano, 2010).

O impacto da perda da Linha do Tua nas regiões e nas localidades por ela atravessada foi negativo. De acordo com Rodrigues (2008), a perda deste modo de transporte “...causou graves danos na economia local

¹⁹ Dados da CP Regional cedidos gentilmente por Pedro Pinto.

e as consequências, hoje, são visíveis porque o abandono das estações ferroviárias, que existiam, provocaram desemprego e emigração e consequente despovoamento” (p.4).

O autor refere ainda que a perda do transporte de mercadorias por modo ferroviário foi uma das principais queixas da população dado que por comboio eram transportados adubos, cortiça ou cereais. É dado como exemplo o caso de um construtor da aldeia de Vale da Porca (estação de Azibo; Concelho de Macedo de Cavaleiros; 30 km a norte de Mirandela) que “para encomendar cimento só pelo serviço do transporte de camião até ao Pocinho, paga cerca de 500 euros”.

5. Análise e discussão de resultados

Da análise de conteúdo à entrevista semiestruturada, emergiu dos discursos duas categoria subdivididas em nove subcategorias que se apresentam na Tabela 1. Para fundamentar a categoria e respetivas subcategorias, utilizou-se, para além dos discursos significativos do entrevistado, a análise documental.

| Categorias | Subcategorias |
|--|---|
| I – Comparação (<i>El Ferrocarril de La Robla</i> e a Linha do Tua) | A – Convergência B – Divergência C – Reabertura (<i>Ferrocarril de La Robla</i>) D – <i>Benchmarking</i> E – Desenvolvimento Regional F – Perspetivas Futuras (Linha do Tua) G – Viabilidade (Linha do Tua) |
| II – Propostas (Linha do Tua) | A – Reabertura B – Exploração |

Tabela 1: Categoria e Subcategorias da entrevista semiestruturada

I – Comparação (*El Ferrocarril de La Robla* e a Linha do Tua)

No que diz respeito à **convergência** entre a Linha do Tua e o *Ferrocarril de La Robla*, o entrevistado considera que ambas têm grande potencial “...paisagístico, grande potencial de animação e reanimação das comunidades locais, de impulsionar digamos assim todo o conjunto de microempresas à escala local com base de uma acessibilidade ferroviária que é herdada de um traçado em via métrica antigo e que na sua génese se inscreveu num ciclo totalmente diferente das condições de hoje”. (I A)

Sobre as declarações do entrevistado, há a referir também o aspeto cultural e social, na medida em que tanto as regiões servidas pelo *Ferrocarril de La Robla* como pela Linha do Tua, têm uma forte ligação ao caminho-de-ferro não só porque faz parte do processo de desenvolvimento regional destes territórios mas também porque o comboio está ligado ao quotidiano das populações.

Em relação à **divergência** entre ambas as linhas, o entrevistado faz referência a vários aspetos, nomeadamente:

“A nível institucional (...). Os territórios atravessados pela Robla são todos eles comunidades autónomas com governos locais próprios. O Tua não tem nenhum governo local próprio. Tem uma CCDR que é um órgão desconcentrado do governo de Lisboa. A Linha do Tua é de uma operadora ferroviária nacional que uma vez mais cai na órbita do governo central de Lisboa. Do lado espanhol existe (...) a Renfe mas a génese de todo o processo de reabilitação da Robla vem do tempo da Feve (...) sendo a especialidade a via métrica evitou logo à partida que houvesse fuga de investimento para outras partes da rede.

A Robla foi reaberta com fundos de Objectivo 2. Podia ter havido por parte das autoridades (...) outra abordagem (...) mas não quiseram. Chegaram à conclusão que lhes dava um retorno muito maior e um poder multiplicador nessas atividades quer na gastronomia, quer na hotelaria, quer nas próprias aldeias históricas o reabilitar de uma acessibilidade com base num caminho de ferro de via estreita”. (I B)

As declarações do entrevistado vão ao encontro da posição da UITP (2003), ao referir que as melhorias significativas que se verificaram nos caminhos de ferro regionais ocorreram em países onde as competências políticas e administrativas são da responsabilidade dos governos regionais e considera que, nestes casos, os caminhos de ferro regionais apresentam um conjunto de vantagens das quais se destaca a proximidade entre as autoridades locais e grupos de utilizadores.

Sobre o *Ferrocarril de La Robla*, há a acrescentar ainda que a sua reabertura e reabilitação estavam previstas no “Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007” do Ministério del Fomento, e a região autónoma de Castilla y León, juntamente com a Feve desempenharam um papel importante na medida em que assinaram acordos que visavam não só a modernização de troços mas também o apoio financeiro por parte da região autónoma à empresa para cobrir o défice de exploração (Vía Libre, 2003, 2010).

O regresso do comboio potenciou a aposta no turismo ferroviário, relançou o transporte de mercadorias e o serviço público ferroviário de passageiros. Por oposição a esta realidade, a Linha do Tua não foi alvo de nenhuma profunda reabilitação, foi sendo desmantelada ao longo de mais de duas décadas, deixou-se degradar o serviço público ferroviário e, em 2010, a REFER propõe a desclassificação da linha e, conseqüentemente, a remoção definitiva da Rede Ferroviária Nacional sem ter como base estudos sobre o seu potencial de procura (Cipriano, 2010).

Em relação à **reabertura** do *Ferrocarril de La Robla*, o entrevistado apresenta vários argumentos favoráveis e aponta logo para um efeito imediato positivo:

“...os efeitos não são imediatos mas há um efeito imediato que é um efeito a nível psicológico. (...) Há uma mensagem que é dada pelo poder político: este território era desqualificado e nós requalificámo-lo; com a reabertura (...) estamos a enviar uma mensagem de confiança no território.

Queremos que essa relação funcional volte a existir e queremos portanto que esse território volte a interagir com outros territórios e com outros agentes económicos de uma forma diferente do que tem feito até agora. Queremos que esse território ganhe escala. Na base do sucesso de uma política de fomento económico está a questão da confiança e a reabertura de uma linha é uma mensagem de confiança que um poder político dá a um determinado território. Reabrir uma linha de caminho de ferro não é uma questão de uma infraestrutura, é uma questão de serviços (...).

O caminho de ferro é a infraestrutura e são os transportes associados...e associados ao território por onde passa.

Aquilo que se passou na Robla passou-se também com o Welsh Highland Railway no País de Gales em que era uma linha que tinha desaparecido em 1937 (...) foi toda restaurada com fundos comunitários. (...) e com um objectivo totalmente diferente de fomentar o turismo numa zona deprimida e captar empregos à escala local e no fundo fazer reviver o mundo rural, reabriu-se/reconstruiu-se por completo uma linha que tinha desaparecido há mais de 60 anos e portanto aí há nitidamente uma mensagem de confiança”. (I C)

No seguimento do discurso do entrevistado, Crozet (2005) considera que tanto os centros de produção como os de consumo, tendencialmente aproximam-se das infraestruturas de transporte mais eficazes e isso tem impacto sobre a hierarquização dos territórios. Este impacto pode ser determinante porque, para além da questão da confiança no território, pode funcionar como fator para o crescimento demográfico e empresarial com claros benefícios na criação de riqueza e de emprego.

Sobre o impacto de uma eventual reabertura da Linha do Tua em toda a sua extensão, o entrevistado refere a importância para o **desenvolvimento regional**:

Falamos no desencravamento e na possibilidade real de toda uma série de atividades ligadas não apenas ao turismo (...). Há todo um conjunto de potencialidades e que por exemplo integram locais como Mirandela e Bragança na cadeia logística do país toda coisa que neste momento não estão senão na pequena escala que é a camionagem (...).

Eu não posso perspectivar para Bragança qualquer tipo de atividade industrial mesmo no campo do agroalimentar que não seja de pequena escala (...) porque tudo aquilo que seja de grande escala, não tenho acessibilidades em termos logísticos que me permitam competir com um transporte barato e eficiente. Os grandes fluxos de investimento vão para sítios onde lhes dão condições para terem um determinado desempenho em termos de custos que são tão baixos quanto possíveis e em que a eficiência é tão alta quanto o possível. (...) A logística e o transporte é uma parte integrante do processo produtivo...”. (I D)

No seguimento da posição do entrevistado, Crozet (2005) considera importante o papel das infraestruturas de transporte (transporte ferroviário) porque contribuem “...para a redução tendencial dos custos e para o crescimento económico geral daí decorrente” (p.4). Assim, as linhas de caminho-de-ferro de integração regional podem ser determinantes para o desenvolvimento regional na medida em que representam um meio de transporte de baixo custo e eficiente, quer para as pessoas quer para as empresas.

A UITP vai mais longe ao considerar que o transporte público de carácter regional pode tornar-se um fator chave para manter as regiões vivas e atrativas ao fixar a população e ao manter novas atividades.

Sobre a Linha do Tua, mais concretamente no que diz respeito às **perspectivas futuras**, o entrevistado manifesta-se da seguinte forma:

“Eu acredito neste momento que o processo de destruição não apenas da linha em si mas do próprio vale seja irreversível. O que se colocaria ali no sentido de devolver à linha uma conexão à linha do Douro designadamente no Tua seria uma variante de traçado por um lado totalmente diferente... (I E). Acrescenta ainda que “A ter que fazer um investimento desses pois então que se fizesse logo um traçado para via larga que perspetivasse a chegada da via larga a Bragança e a Sanabria”. (I E)

A solução encontrada foi bem diferente apesar de ainda terem sido discutidas ou abordadas outras que permitissem que a Linha do Tua ficasse novamente ligada à linha do Douro e à restante rede ferroviária nacional (Cipriano, 2009). Foi apresentado um Plano de Mobilidade para o Vale do Tua que propunha uma solução de transporte com funicular barco e comboio. Esta solução colocou de parte a possibilidade de religar novamente a Linha do Tua à linha do Douro.

No que diz respeito à **viabilidade** da Linha do Tua, o entrevistado considera que:

“...é um transporte ferroviário completamente desarticulado de tudo o resto. É algo que está isolado... também o fizeram assim...por força de todo um conjunto de circunstâncias más e que ditaram que aquilo hoje seja algo isolado (...). Mas (...) apesar de todos os males de todos os constrangimentos e contrariedades que aquilo tem atravessado é que aquele bocado central sem ligação a nenhures tem tido uma resiliência extraordinária e já há vários anos que se tem aguentado sozinho dessa forma.

Eu acredito que apesar de tudo aquilo se vai manter, agora não é a mesma coisa do que aquilo estar integrado numa rede, ligado a outros trajetos (...), há toda uma escala, há todo um conjunto de relações funcionais que se podem levar a efeito e que ali não. Está cativo de uma procura local que terá alguma escala nas proximidades de Mirandela mas apenas isso (...) é algo que a manter-se de uma forma indefinida padece e vai padecer sempre de falta de escala e de não ter qualquer tipo de relacionamento com o resto”. (I F)

Murta (2010) considera que as infraestruturas de transporte, nomeadamente o transporte ferroviário, para além de servir como elo de ligação entre a produção e o consumo, contribui para a criação de economias de escala e para ganhos na profundidade territorial. Poder-se-á considerar que o cenário ideal seja aquele referenciado pelo autor, no entanto, as contrariedades apresentadas pelo entrevistado retratam de forma genérica a atual realidade da Linha do Tua e do troço que ainda se mantém em funcionamento.

Este troço está desarticulado do resto da rede ferroviária nacional e esse fato faz com o seu futuro seja incerto, pondo em causa a sua viabilidade futura dado que apenas está limitado ao concelho de Mirandela (a Linha do Tua servia sete concelhos: Bragança, Macedo de Cavaleiros, Mirandela, Carrazeda de Ansiães, Vila Flôr, Murça e Alijó).

II – Propostas (Linha do Tua)

Numa eventual **reabertura** da Linha do Tua em toda a sua extensão (Bragança-Tua), o entrevistado apresenta alguns cenários e hipóteses, a saber:

“...já que a linha de religação à linha do Douro seria expulsa do Vale do Tua, pelo menos nessa secção final que ficará inundada, pois então aí aproveitaríamos para fazer passar a linha em Carrazeda de Ansiães. Se por um lado perdemos todo um conjunto de ativos imateriais característicos designadamente em termos paisagísticos, por outro lado, ganharíamos acessibilidade a um centro regional de alguma dimensão e que facultaria a geração de algum tráfego à escala local”. (II A)

Sobre a prioridade de reabilitar Linha do Tua entre Mirandela e Bragança e/ou entre Mirandela e o Tua, bem como a aquisição de novo material circulante, o entrevistado refere: *“...naturalmente que a reabilitação em via métrica e mantendo-se o canal atual ou quase o canal atual a norte de Mirandela ou a norte de Carvalhais é mais fácil e mais rápida do que a construção da variante sul de religação ao resto do Douro.*

Aí teríamos um cenário, uma espécie de Metro de Mirandela que era um metro de Mirandela-Macedo de Cavaleiros-Bragança.

Atendendo em que teríamos várias paragens pelo meio (...), de Mirandela a Bragança (...) se colocarmos uma velocidade comercial de 50 km/h, com material moderno, e é uma média comercial não é uma máxima, estamos a atirar a viagem para aí para uma hora e meia (...), nunca menos do que meia dúzia de automotoras novas. No que tocante à via métrica eu manteria a tração diesel”. (II A)

O entrevistado vais mais além, dizendo que:

“O que eu penso que poderia configurar uma situação provisória muito interessante era: reabilitarmos de Mirandela a Bragança em via métrica e aproveitarmos a dinâmica da construção de uma variante de religação à linha do Douro no Tua, com passagem em Carrazeda de Ansiães e reconverter em via normal até Mirandela e então transportar o interface do Tua provisoriamente para Mirandela e portanto estarmos a servir já Mirandela com via larga”. (II A)

Já em 1992, após o encerramento da Linha do Tua entre Mirandela e Bragança, a CP apresentou um estudo com propostas de investimento para este troço. Uma das propostas incluía a construção de um novo troço e com esta hipótese seria possível fazer a viagem entre Bragança e o Tua (134 km) em cerca de duas horas (Mensageiro de Bragança, 1992).

Porém, nada foi feito e a linha manteve-se “suspensa” ao tráfego ferroviário até aos dias de hoje. De referir que a Linha do Tua representa algo inédito na ferrovia portuguesa: em 25 anos, o único caso de uma reabertura ao tráfego ferroviário de passageiros após encerramento corresponde à reabertura da Linha do Tua entre Mirandela e Carvalhais (4 km). A reabertura deu-se em 1995 e este troço começou a ser explorado pelo recém-criado

Metropolitano de Mirandela, S.A.

Em relação ao tipo de **exploração** da Linha do Tua, num cenário de eventual reabertura, o entrevistado considera que o serviço que melhor se ajustaria seria o de *“...um serviço regional expresso e um serviço local, ambos articulados entre si e articulados tanto quanto possível com o resto da rede ferroviária...”*. (II B)

A sugestão dada pelo entrevistado vai ao encontro da posição da UITP (2003) dado que a organização considera que os caminhos-de-ferro regional para que possam ter sucesso no futuro devem dar passos certos e procurar ajustar-se não só à realidade atual como também às necessidades de mobilidade dos atuais e potenciais passageiros.

Para que isso seja possível, são apresentados alguns aspetos dos quais se destacam o nível da oferta dos horários e dos comboios, a intermodalidade com outros tipos de transporte e o alcance territorial do serviço a partir da expansão da rede ferroviária regional e a consequente ampliação da oferta do serviço público ferroviário.

6. Propostas

No seguimento da análise documental efetuada neste trabalho de investigação e tendo em conta as sugestões feitas pelo entrevistado, são apresentadas propostas e soluções de investimento que visam a reabertura da Linha do Tua em toda a sua extensão, devidamente modernizada, reintegrada de novo na Rede Ferroviária Nacional e com material circulante novo. Para isso, foi feita uma infografia a partir de um mapa da Linha do Tua, da qual consta a informação acerca dos cenários possíveis de investimento.

Os dados obtidos para a apresentação dos investimentos foram recolhidos não só a partir da análise documental realizada para o estudo mas também através do contacto efectuado com o diretor do LITEP – Laboratoire d’Intermodalité des Transports et de Planification da École Polytechnique Fédérale de Lausanne (Suíça).

Linha do Tua

Propostas para material circulante de via estreita



Automotora eléctrica CAF (Espanha)

Vel. Máx.: 100 km/h | Lugares Total: 326 | 6 unidades: 30 ME* | Custo por unidade: 5 ME*



Automotora diesel CAF (Espanha)

Vel. Máx.: 120 km/h | Lugares Total: 90 | 6 unidades: 21,5 ME* | Custo por unidade: 3,6 ME*

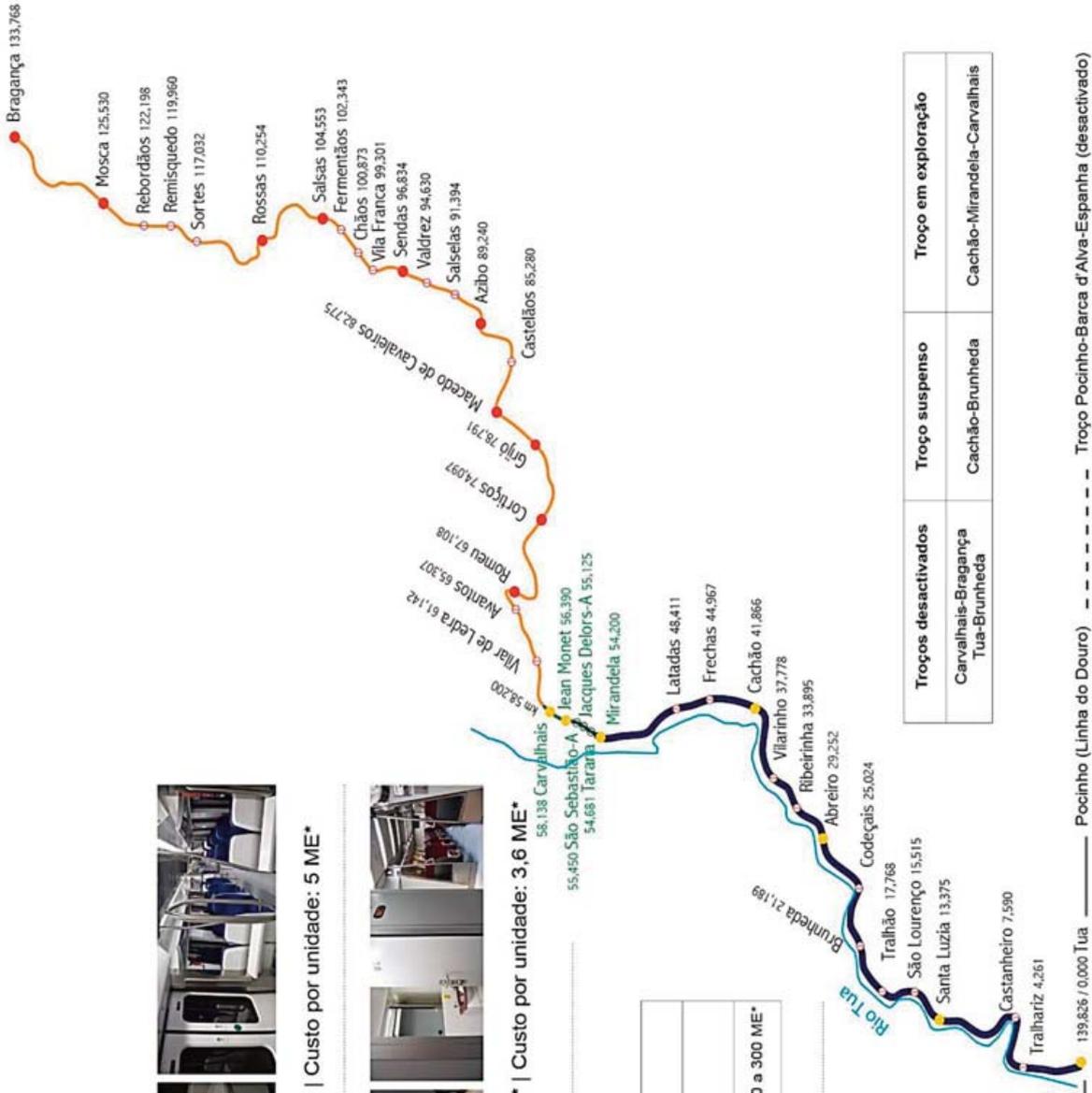
Propostas de investimento

| Via Larga | Electrificada | Não Electrificada |
|---|--------------------|--------------------|
| Bragança-Macado de Cavaleiros-Mirandela-Brunheda | 177 ME* | 154 ME* |
| Novo troço Brunheda-Tua (via Carrazeda de Ansilães) | (não especificado) | (não especificado) |
| | | 200 a 300 ME* |

| Via Estreita | Electrificada | Não Electrificada |
|--|---------------|-------------------|
| Bragança-Macado de Cavaleiros-Mirandela-Brunheda | 63 ME* | 40 ME* |
| Novo troço Brunheda-Tua | 96 ME* | 91 ME* |

* valor estimado
 ME - milhões de euros

(Linha do Douro) Porto ————— Pocinho (Linha do Douro) - - - - - Troço Pocinho-Barca d'Alva-Espanha (desactivado)



| Troços desactivados | Troço suspenso | Troço em exploração |
|-------------------------------------|-----------------|-----------------------------|
| Carvalhais-Bragança Tua-Brunheda | Cachão-Brunheda | Cachão-Mirandela-Carvalhais |

Figura 9: Propostas de Investimento para a Linha do Tua | Infografia: Dario Silva | www.ocomboio.pt

7. Propostas de investimento para a Linha do Tua

A Figura 9 representa alguns dos investimentos possíveis numa eventual reabertura da Linha do Tua. Os valores apresentados foram obtidos a partir da análise documental e do contacto estabelecido com o LITEP. Na Figura 26 constam valores para a compra de material circulante de via estreita dado que atualmente grande parte do material que operava na rede de via métrica portuguesa ou foi vendido ou foi desmantelado. No que diz respeito ao material circulante de via estreita a comprar, optou-se pelas automotoras da CAF. A escolha foi feita não só com base na análise documental e a partir contacto estabelecido com a EMEF - Parque Oficinal do Norte (Porto), mas também por serem modelos recentes e apresentarem padrões de qualidade e conforto muito acima da média. As automotoras elétricas são o modelo que circulam atualmente na rede do Serveis Ferroviaris de Mallorca - Espanha (Railway Gazette, 2008) e as automotoras *diesel* são o modelo que circula atualmente no *Ferrocarril de La Robla* (Série 2700 da Feve/Renfe). Em relação às propostas de investimento, são apresentados alguns valores por estimativa e que podem dar uma perspetiva do tipo de investimento que seria necessário fazer para uma reabilitação e modernização da Linha do Tua.

Caso se pretendesse reabrir a linha em via estreita eletrificada e contando com a compra de 6 unidades elétricas (nº de unidades sugerido pelo entrevistado), o custo total seria cerca de 189 milhões de euros. Num cenário em que se apostasse na tração *diesel*, o custo da reabertura já com compra de material circulante seria ligeiramente inferior e situar-se-ia nos 152,5 milhões de euros.

Cenário bem diferente seria aquele em que a prioridade de investimento fosse na via larga. A reabertura da Linha do Tua em toda a sua extensão e já com a construção de uma nova variante de religação à linha do Douro via Carrazeda de Ansiães (sugestão do entrevistado) poderia ter um custo estimado entre os 377 e os 477 milhões de euros e permitiria servir os principais polos urbanos à escala regional (Mirandela, Macedo de Cavaleiros e Bragança) já com via larga sem necessidade de transbordo no interface ferroviário do Tua. Caso se apostasse na tração *diesel*, o custo de reabertura não seria muito inferior e situar-se-ia entre os 354 e os 454 milhões de euros.

Pretende-se com a apresentação destes valores e desta infografia ter uma ideia do tipo de investimento que se poderia fazer e independentemente da solução encontrada haveria sempre a possibilidade de candidatar o projeto de reabertura da Linha do Tua a fundos comunitários e obter uma importante participação financeira.

8. Considerações finais

A estratégia adotada para a reabertura do *Ferrocarril de La Robla* potenciou o transporte de passageiros, mercadorias e a valorização do património ferroviário. Relativamente ao transporte de passageiros a progressiva modernização e reabertura do *Ferrocarril de La Robla* permitiu quebrar o isolamento de pequenas cidades, aldeias ou outros núcleos urbanos e verificou-se um aumento do número de passageiros transportados. Após um crescimento de ano após ano, em 1996 no serviço urbano de Bilbao foram transportados 1.800.000 passageiros. No troço León-Cistierna-Guardo o número de passageiros transportados passou de 115.328 passageiros em 1993 para 235.460 passageiros em 1999.

Em relação ao transporte de mercadorias, a renovação da via permitiu melhorar as condições de circulação e operação. Há estações que possibilitam o transporte combinado da via métrica para a via larga (La Robla e Mataporquera) e da via métrica para camião (Mataporquera).

No que diz respeito ao turismo, a reabertura do *Ferrocarril de La Robla* contribuiu para criação de novas ofertas turísticas (*Tren Costa Verde*; *El Expreso de La Robla*), para o regresso do comboio turístico *El*

Transcantábrico e para a criação de novas atividades económicas (abertura de restaurantes e hotéis) e culturais (Centro de Interpretación del Ferrocarril de La Robla e Museo del Ferroviario de Cistierna).

A criação de novas atividades turísticas associadas à exploração de comboios turísticos permitiu a valorização e recuperação do património ferroviário. Três carruagens-salão que fazem parte do *Expreso de La Robla* foram construídas a partir de carruagens de passageiros dos anos 50 do século XX e algumas das restantes carruagens que fazem parte deste comboio turístico foram readaptadas a carruagens-cama. O emblemático *Transcantábrico* é formado por carruagens Pullman de 1923 devidamente adaptadas para servirem como salão de chá, *pub* e restaurante. O Centro de Interpretación del Ferrocarril de La Robla foi inaugurado na estação de Mataporquera.

A comparação entre o *Ferrocarril de La Robla* e a Linha do Tua mostra claras diferenças: por um lado, temos o reconhecimento da importância do *Ferrocarril de La Robla* ao nível do turismo ferroviário, do transporte de passageiros e mercadorias e o contributo do mesmo para a criação de todo um conjunto de atividades direta e indiretamente ligadas à ferrovia; por outro lado, temos a Linha do Tua que apesar da sua reconhecida importância e potencial, em praticamente duas décadas foi sendo desmantelada e encerrada. O resultado destas medidas contribuiu para que a linha perdesse quase 90% dos passageiros e este facto serviu como justificação para o seu encerramento definitivo por “falta de viabilidade”.

Enquanto a reabertura do *El Ferrocarril de La Robla* estava prevista no “Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007” do Ministerio del Fomento, em relação à Linha do Tua já desde o “Plano de Modernización dos Caminhos de Ferro 1988-1994” que não estava prevista qualquer reabilitação profunda, apesar de terem sido apresentadas soluções de investimento em 1992 a quando da suspensão do troço entre Bragança e Mirandela e, mais tarde, em 2009, a quando da suspensão do troço entre Brunheda e Tua.

Atualmente, a via férrea encontra-se completamente isolada da restante rede ferroviária, o seu futuro é incerto, e ao longo de mais de duas décadas os documentos apresentados com as orientações estratégicas para o setor ferroviário não contemplavam uma intervenção de fundo/modernização ou até mesmo a reabertura de linhas regionais como a Linha do Tua. A nível institucional, as prioridades e as orientações estratégicas em relação ao caminho de ferro regional são bem diferentes entre Portugal e Espanha e a valorização e a feita pelo lado espanhol permitiu rentabilizar os ativos humanos, económicos, paisagísticos e turísticos direta e indiretamente ligados ao *El Ferrocarril de La Robla*, algo que poderia ser aplicado à Linha do Tua num eventual cenário de reabertura.

A reabertura da Linha do Tua seria importante para uma visão estratégica e integrada de Trás-os-Montes no contexto regional e nacional na medida em que possibilitaria a criação de atividades ligadas não apenas ligadas ao turismo (tal como aconteceu nas regiões autónomas servidas pelo *Ferrocarril de La Robla*) mas também contribuiria para a integração dos principais núcleos urbanos tais como Bragança, Macedo de Cavaleiros ou Mirandela na cadeia logística do país e atrair várias atividades económicas de grande escala (ex. agroalimentar). Reabrir a Linha do Tua permitiria dotar novamente os territórios por ela atravessados de um transporte mais económico e eficiente algo que poderia servir como catalisador-chave para atrair grandes os fluxos de investimento.

Bibliografia

[1] Administrador de Infraestructuras Ferroviárias. (2015). *Declaración sobre la Red 2015*. Recuperado de http://www.adif.es/es_ES/conoceradif/doc/CA_DRed_Completo.pdf

[2] Agência Lusa (2015, 27 de julho). Aberto concurso para privados executarem e explorarem mobilidade no Tua. *Jornal Público*. Recuperado de <http://www.publico.pt/local/noticia/aberto-concurso-para-privados-executarem-e-explorarem-mobilidade-no-tua-1703310>

[3] Agência Lusa. (2009, 13 maio). Declaração de impacte ambiental da barragem do Tua impõe estudo de linha férrea alternativa à actual. *Jornal Público*. Recuperado de <http://www.publico.pt/local-porto/jornal/declaracao-de-impacte-ambiental-da-barragem-do-tua-impoe-estudo-de-linha-ferrea-alternativa-a-actual-306168>

[4] Aroso, A. (2014, 4 fevereiro). No Vale do Tua, os políticos vão nus... *Jornal Público*. Recuperado de <http://www.publico.pt/opiniao/jornal/no-vale-do-tua-os-politicos-vaon-us-27791523>

[5] Bauer, M.W., & Gaskell, G. (2000). *Qualitative research with text, image, and sound: A practical handbook*. London: Sage Publications.

[6] Bell, J. (2004). *Como realizar um projeto de investigação* (3a ed.). Lisboa: Gradiva.

[7] Chenrim, P.J.S. (2008). *As políticas públicas no sector dos transportes ferroviários portugueses desde 1974*. Dissertação de mestrado não publicada, Escola de Economia e Gestão, Universidade do Minho, Braga. Recuperado de <http://hdl.handle.net/1822/8927>

[8] Cipriano, C. (2009, 19 fevereiro). Nova linha no Tua pode custar tanto como a barragem. *Jornal Público*. Recuperado de <http://www.publico.pt/portugal/jornal/nova-linha-no-tua-pode-custar-tanto-como-a-barragem-296223>

[9] Cipriano, C. (2010, 16 outubro). Refer pede ao governo desclassificação da Linha do Tua por insuficiência de tráfego. *Jornal Público*. Recuperado de <http://www.Publico.pt/economia/jornal/refer-pede-ao-governo-desclassificacao-da-linha-do-tua-por-insuficiencia-de-trafego-20417516/#0>

[10] Cipriano, C. (2011, 2 fevereiro). Portugal perdeu 43 por cento dos passageiros de comboio em 20 anos. *Jornal Público*. Recuperado de http://www.publico.pt/economia/noticia/portugal-perdeu-43-dos-passageiros-de-comboio-em-20-anos_1478215

[11] Crozet, Y. (2005). Os transportes: Um eixo motor do desenvolvimento regional. *Panorama*, 18, 1-22. Recuperado de http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag18/mag18_pt.df

[12] European Rail Research Advisory Council. (2006). *Suburban and regional railways landscape in europe*. Retrieved from

http://www.uic.org/onk/IMG/pdf/Suburban_20and_20Regional_20Railways_20Landscape_20in_20Europe.pdf

[13] Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology. (2012). *ACCESS2MOUNTAIN: Sustainable, mobility and tourism in sensitive areas of the Alps and the Carpathians: Regional and Narrow Gauge Railways: good practice and recommendations*. Retrieved from <http://www.google.pt/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CB8QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.southeast-europe.net%2Fdocument.cmt%3Fid%3D577&ei=7L4TVPPcIdfVapWggNgC&usq=AFQjCNG3h0j7jSLSIOz6KsFj6GUaFQvXUA&bvm=bv.75097201,d.d2s>

[14] Fortin, M.-F., Côté, J., & Filion, F. (2009). *Fundamentos e etapas do processo de investigação*. Loures: Lusodidacta.

[15] Fraser, M., & Gondim, S. (2004). Da fala do outro ao texto negociado: Discussões sobre a entrevista na pesquisa qualitativa. *Paidéia*, 14 (28), 139-152.

[16] Gauthier, B. (2003). *Investigação social: Da problemática à colheita de dados* (3a ed.). Loures: Lusociência.

[17] González, O.G. (s.d). Vuelve el Hullero. *Maquetren*, 2-8.

[18] Gregório, M. (2004). *A Arquitectura e o Caminho-de-ferro em Portugal*. Recuperado de <http://www.ocomboio.net/PDF/mgf-arquitectura2.pdf>

[19] INTER-Regio-Rail. (2011). Facts about regional rail transport. *Newsletter*, 1, 4. Retrieved from <http://www.interregiorail.eu/Newsletter-file=137dextwSH0u2.pdf&name=Newsletter.pdf>

[20] Infraestruturas de Portugal. (2015). *Plano de Proximidade Médio Prazo – Ferrovia 2015-2019*. Recuperado de http://www.refer.pt/sites/default/files/attachments/plano_proximidade_ferrovia_2015_2019_ultima_versao.pdf

[21] Laconte, P. (1996). Regional rail in low density areas. *Japan Railway & Transport Review*, 9-11. Retrieved from http://www.jrtr.net/jrtr09/pdf/f09_lac.pdf

[22] Marconi, M.A., & Lakatos, E.M. (2004). *Metodologia científica* (4a ed.). São Paulo: Atlas.

[23] *Mensagem de Bragança* (1992b, 31 janeiro). Linha do Tua ainda não está encerrada. Nº 2373, 6-9.

[24] *Mensagem de Bragança*. (1987, 11 dezembro). Vias férreas do Nordeste prestes a dar o “berro”. Nº 2174, 6.

[25] *Mensagem de Bragança*. (1990b, 15 junho). CP encerra estações sem ouvir autarquias. Nº 2295, 10.

[26] *Mensagem de Bragança*. (1990a, 9 fevereiro). CP investirá 225 milhões na modernização das vias férreas. Nº 2278, 7.

[27] *Mensagem de Bragança*. (1992a, 3 janeiro). Autocarros da CP “autorizados” a circular. Nº 2369, 12.

[28] *Mensagem de Bragança*. (1995, 10 novembro). *Metropolitano Ligeiro de Superfície: Mirandela ganha a aposta*. Nº 2555, 12.

[29] Metropolitano Ligeiro de Mirandela. (2010). *Relatório de gestão anual: Exercício de 2010*. Recuperado de <http://www.cm-mirandela.pt/files/10/10673.pdf>

[30] Ministério da Economia e do Emprego. (2011). *O plano estratégico dos transportes: Mobilidade sustentável, horizonte 2011-2015*. Recuperado de <http://www.portugal.gov.pt/pt/osministerios/ministerio-da-economia-e-do-emprego/documentos-oficiais/20111110-plano-estrategico-transportes.aspx>

[31] Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. (2006). *Orientações estratégicas para o sector ferroviário*. Recuperado de <http://www.gperi.moptc.pt/tempfiles/20080116172325.pdf>

[32] Montada, M. (1995). How to define regional rail transport? *Public Transport International*, 6, 11-13.

- [33] Murta, D. (2010). *Quilómetros, Euros e pouca terra: Manual de economia de transportes*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- [34] Pereira, I. (1991, 20 dezembro). Descarrilamento do comboio em Sortes. *Mensageiro de Bragança*, 2368, 28.
- [35] Pereira, I. (1995, 28 julho). Metro de Mirandela tornou-se uma realidade. *Mensageiro de Bragança*, 2542, 7.
- [36] Pimentel, F. (1892). *Apontamentos para a história dos caminhos de ferro portugueses*. Lisboa: Tipographya Universal.
- [37] Putallaz, Y., & Rivier, R. (2004). *Strategic evolution for railways corridors infra-structure: Dual approach for assessing capacity investments and M&R strategies*. Retrieved from <http://litep.epfl.ch/files/content/sites/litep/files/shared/Liens/Downloads/Publications/comprail2004280ko.pdf>
- [38] Queimadelos, A. (2006, 12 febrero). El Centro de Interpretación del ferrocarril de La Robla fue inaugurado ayer en Mataporquera. *El Diario Alerta*. Obtenido de <http://www.arja.org/es/images/d/de/Alerta20060212larobla.pdf>
- [39] Railway Gazette. (2008, 19 november). *Urban rail news in brief - November 2008*. Recuperado de <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/urban-rail-news-in-brief-november-2008.html>
- [40] Ramos, M.A., & Luna, J.M. (2009). El Transcantábrico celebra su 25 cumpleaños. *Revista Raíles*, 4, 18-23. Obtenido de <http://www.feve.es/recursos/doc/sala-de-prensa/publicaciones/revistarailles/revistarailles-numero-4.pdf>
- [41] REFER (2013a). *Relatório de gestão: Demonstrações financeiras, governo societário e sustentabilidade*. Recuperado de <http://www.refer.pt/LinkClick.aspx?fileticket=N4KTMhTESD0%3D&tabid=662&mid=1273>
- [42] REFER (2013b). *Directório da Rede 2015*. Recuperado de <http://www.refer.pt/LinkClick.aspx?fileticket=uQh1SzWAXrg%3D&tabid=61>
- [43] Rodrigues, R. (2008, 21 abril). Linha do Tua ou o fundamentalismo do betão. *Jornal Público*. Recuperado de <http://www.linhadotua.net/3w/repositorio/tuaRR.pdf>
- [44] Rodríguez, A. (1998). Tráficos de arena y carbón por las líneas de Santander-Bilbao y Bilbao-la Robla. *Vía Libre*, 20-22.
- [45] Rodríguez, A.L. (2003). El Ferrocarril de la Robla, vuelve a funcionar entre Bilbao y León. *Vía Libre*, 465, 16-17.
- [46] Rzeszow Regional Development Agency. (2014). *Access2Mountain: Final Synthesis in the field of Regional Railways in Tourism - Final Good-Practice Collection*. Retrieved from [http://www.access2mountain.eu/en/downloads/studies/Documents/WP4_Syn thesis_Regional_Railways.pdf](http://www.access2mountain.eu/en/downloads/studies/Documents/WP4_Syn%20thesis_Regional_Railways.pdf)
- [47] Silva, J.R. (2004). *Os comboios em Portugal: Do vapor à electricidade* (Vol. 1). Lisboa: Mensagem.
- [48] Union Internationale des Transports Publics. (2003, may). New possibilities for regional passenger railway operators in europe. *Focus: A UITP Position Paper*. Retrieved from <http://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/REGIONAL%20PASSENGER%20RAILWAY%20OPERATORS.pdf>

[49] Union Internationale des Transports Publics. (2013, december). *Demographic changes and challenges for regional transport*. Retrieved from <http://www.uitp.org/mos/corebrief/CBDemographic%20changes%20and%20challenges%20for%20regional%20transport-en.pdf>

[50] United Nations Educational Scientific and Cultural Organization & International Council on Monuments and Sites. (2013). Alto Douro Wine Region (Portugal): Report of the joint world heritage centre/ICOMOS/IUCN reactive monitoring mission. In *World Heritage Committee*, Thirtyseventh session, Cambodia, 16-27 June 2013, Item 7 of the Provisional Agenda: State of conservation of properties inscribed on the World Heritage List and/or on the List of World Heritage in Danger. Retrieved from <http://www.google.pt/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&ved=0CDMQFjAD&url=http%3A%2F%2Fwhc.unesco.org%2Fdocument%2F122869&ei=3xssVNDiBaPksAT51IHgDw&usg=AFQjCNEZUvJlwnovDlIhW-IuqSPoaPIsHA&bvm=bv.76477589,d.ZGU>

[51] Vía Libre (2009a, 29 abril). Se ultima el montaje de la primera unidad de la serie 2700 de Feve. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=3468&cs=oper>

[52] Vía Libre (2009b, 22 diciembre). Feve presenta en León el “Expreso de La Robla”. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?cs=oper¬=4666>

[53] Vía Libre (2009c, 15 julio). Inaugurado el “Museo del Ferroviario” en Cistierna (León). *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?cs=oper¬=3936>

[54] Vía Libre (2010a, 14 mayo). Las unidades 2700 ya circulan en el Ferrocarril de La Robla. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?cs=oper¬=5394>

[55] Vía Libre (2010b, 29 noviembre). Feve presenta las nuevas unidades 2900. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=6348&cs=oper>

[56] Vía Libre (2010c, 18 noviembre). Ferrocarril de La Robla: La Junta de Castilla y León y Feve renuevan su colaboración para mantener servicios. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibreffe.com/noticias.asp?not=6281&cs=oper>

[57] Vía Libre (2012, 5 julio). El sábado reinicia sus circulaciones el tren turístico de Feve de la Montaña Leonesa. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=9173&cs=oper>

[58] Whitelegg, J. (1987). Rural railways and disinvestment in rural areas. *Regional Studies*, 21, 55-63.