



Plano Ferroviário Nacional

Uma análise crítica

Breve enquadramento histórico

Desde a primeira linha de caminho-de-ferro construída em Portugal, todo o desenvolvimento da via-férrea portuguesa obedeceu não a um primado de serviço às populações, mas a linhas de penetração para escoamento de matérias-primas, ou transformados com baixa integração de mais-valia. No fundo um desenvolvimento do tipo colonial, com uma linha ao longo da costa e linhas de penetração para o interior até às zonas de exploração.

Este constrangimento condicionou grandemente o desenvolvimento quer económico, quer a distribuição demográfica do país gerando desequilíbrios que se mantêm até hoje e que seriam, supostamente, corrigidos utilizando o presente Plano como uma ferramenta para atingir esse objectivo de coesão demográfica, económica e territorial, que está subjacente à sua elaboração

Aquando da elaboração do Plano das Redes Transeuropeias, Portugal teve um papel bastante modesto, não conseguindo ter sequer atingido o objectivo de apostar num desenho de uma rede de Alta Velocidade que ligasse Lisboa a Madrid, ao Porto, já para não falar do completo arredar do sul do país de uma tal dimensão, ainda que seja fronteiro à autonomia espanhola com maior população.

Inserido num quadro em que a descarbonização da economia, com recurso a energias menos poluentes e renováveis, indicaria que todas as sinergias nomeadamente as territoriais fossem tidas em conta, porém, desse ponto de vista fica bastante aquém do necessário.

Transporte de Mercadorias

Ainda que a transferência para o modo ferroviário seja positiva, a verdade é que continua condicionada pela estrutura desenhada originalmente, com a agravante da desindustrialização nos últimos anos de parte importante do país. O que se preconiza no presente momento é de novo a aposta no sector extractivo, com ênfase no mineiro, e a ligação aos portos, com vista ao escoamento, toda a vertente de difusão das mercadorias no interior do país e das áreas de influência dos portos nacionais, especialmente a Extremadura espanhola, não é equacionada, e mesmo a linha de ligação a Elvas não é vista dentro de um conceito de desenvolvimento desta área em conjunto com o Alto Alentejo, que poderiam ganhar com as ligações em via-férrea ao porto de Sines, Aeroporto de Beja e Aeroporto de Badajoz. Quanto à ligação a Sevilha o documento é totalmente omissivo, sendo que seria extremamente interessante a ligação à autonomia mais povoada da Espanha.



Também a Norte a ligação de mercadorias na área interior, que não se limitasse à ligação a Salamanca, mas de Viseu a Bragança e daí aos portos do norte de Espanha, nomeadamente Santander, deveria ter sido equacionada, mas estas opções não foram sequer consideradas.

Transporte de Passageiros

A análise do transporte de passageiros é neste documento vista sempre do ponto de vista da atratividade económica e só depois do ponto de vista de serviço público.

É por demais evidente que um corredor Norte-Sul no interior do país é um ponto muito positivo, mas depois ressentem-se de não serem equacionadas, pelo menos nesta fase, situações como a ligação Aveiro-Viseu, e Bragança-Viseu, remetendo-se para a Guarda o ponto fulcral das ligações interiores ao sul do país. Também de Bragança não existe uma opção a estudar de ligação às Astúrias.

Alentejo e Algarve

O Alentejo interior obtém alguns ganhos, porém não significativos, uma vez que mais uma vez as ligações de Évora-Beja(Aeroporto)-Faro, não parece vir a alcançar os níveis de oferta necessária para existir uma potenciação deste equipamento à ferrovia, constituindo-o como uma alternativa ao transporte de passageiros em voos de longo curso, e a ligação ao litoral.

Também o Algarve apenas parcialmente vê os seus problemas resolvidos uma vez que em toda a região do Barlavento algarvio a ligação à ferrovia é algo obscura, propondo-se vagamente uma solução tram-trem, ou mesmo rodoviário, para ligação à rede ferroviária principal, que urgia clarificar.

Área Metropolitana do Porto

Pese embora se mostrem ganhos interessantes, continua por se descortinar quais as sinergias previstas com o Metropolitano do Porto. Em lugar de se investir numa estrutura complementar, dada a extensão das linhas de Metro, opta-se em várias áreas em situações de duplicação sem sequer a vantagem de paragens multimodais, numa situação que configura uma concorrência modal.

Área Metropolitana de Lisboa

É talvez a área onde de forma mais clara se fazem sentir vantagens das ligações entre os vários sistemas. Não só a projetada nova ponte, encurtará os tempos de ligação, como permitirá ultrapassar os constrangimentos da ligação via Ponte 25 de Abril. Também a Ligação da linha do Oeste via Loures, permitirá não só o encurtar de tempos no acesso a Lisboa, mas evidentemente permitirá o serviço ferroviário a um grande número de passageiros, evitando um grande número de viaturas dentro da cidade.



A maior falha deste Plano na região de Lisboa é a inexistência de uma transferência modal real em Roma/Areeiro com o Metropolitano (não é imperfeita como se diz, é de facto uma deslocação a pé entre estações de modos diferentes); a redundância da chamada Linha Violeta entre Loures e Odivelas, com a agravante de esta linha não ter qualquer ligação modal com a restante rede de Metropolitano ou de Ferrovia Pesada.

Além destas situações o desaproveitamento da Estação de Caminhos de Ferro de Campolide, para o qual se preconizaria ligação ao futuro prolongamento da Linha Vermelha, e que não está previsto; e a falta de interligação dos comboios da linha de Setúbal com os comboios da CP provenientes do Barreiro e com destino ao sul do país, ou mesmo praças Sado, com horários díspares.

Considerações sobre Espaços canal

Os Espaços canal das ferrovias não são, nem podem ser confundidos, com Eco-pistas. Servem propósitos diferentes e as alterações decorridas para a sua transformação são, em muitas situações irreversíveis. Um Plano Ferroviário Nacional, que deveria lançar as bases para o desenvolvimento da Ferrovia, depois de anos de desinvestimento e encerramento de inúmeras linhas, não pode seriamente afirmar que estas ecopistas poderão servir para eventualmente no futuro voltar a instalar linhas de caminhos-de-ferro. Aquilo que deveria equacionar era a reversão dos espaços canal, onde ela fosse possível, encontrando-se outras soluções para as ecopistas, ou, onde tal não é possível por questões de ordem prática – impossibilidade de electrificação, insuficiência dos espaços canais existentes, pendentes demasiado acentuadas – encontrar as alternativas adequadas à ligação das localidades do interior à rede.

Apreciação Geral

Pese embora seja muito positivo o aparecimento deste documento, as diversas deficiências apresentadas, bem como a ausência de visões prospectivas para os diferentes cenários de localização do NAEL, acabam por condicionar o seu alcance.

É evidente que o documento carece ainda de um trabalho de desenvolvimento de soluções integradas, quer nas áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, onde parece existir alguma indefinição de diferentes soluções avançadas e da sua coerência, nomeadamente na ligação da linha do Oeste a Loures, ou o desenvolvimento da Linha Violeta, que parece além de uma redundância na zona da várzea, não ter ligações às outras linhas de Metropolitano, quer no Algarve, onde o desenvolvimento de uma rede ferroviária aparece confuso, sem uma proposta clara de soluções para o Barlavento Algarvio. De igual forma o documento é absolutamente omissivo no que diz respeito das ligações do Baixo Alentejo e Algarve a Sevilha, não se compreendendo esta situação.

Da mesma forma o que aparece relativamente pacífico em relação ao litoral, com possível ligação a A Coruña, via Vigo, no interior não se encontra perspectivado em qualquer ligação de Bragança a Leon, Oviedo, Gijon e Santander.



De um ponto de vista geral fraqueja, mais uma vez uma decida opção pela valorização do interior do país, em termos de transporte ferroviário, sendo estes desenvolvimentos, meramente subsidiários do transporte de mercadorias – dir-se-ia mais uma vez – o que só em parte poderá concorrer para o favorecimento deste modo.

Assim poder-se-á dizer que o atual Plano é sem dúvida necessário, porém bem longe de ser suficiente.

Lisboa, 28 de Fevereiro 2023