

CONECTIVIDADE FERROVIÁRIA NAS REGIÕES CENTRO E CASTELA E LEÃO: UMA ABORDAGEM PROSPECTIVA¹

Manuel Margarido Tão²

Center for Advanced Studies in Economics and Econometrics (CASEE), Universidade do Algarve

1. INTRODUÇÃO E OBJECTIVOS

O presente trabalho visa levar a efeito uma abordagem prospectiva da possível evolução das redes ferroviárias da Região Centro e da Comunidad Autónoma de Castilla-y-León, as quais, apresentando-se como duas regiões confinantes de Portugal e Espanha, integrarão um espaço geoeconómico comum, na primeira metade do presente século.

O interesse particular que se coloca relativamente ao modo ferroviário encerra uma preocupação lógica, quanto à incapacidade do padrão de acessibilidades dominante, assente no transporte rodoviário, preencher, em moldes sustentáveis e de eficiência, as necessidades emergentes com os novos espaços geoeconómicos multi-nacionais, por vezes designados de “Euro-Regiões”. Os baixos consumos energéticos, a par de níveis de emissões relativamente reduzidos, por passageiro e unidade de carga transportados, próprios do transporte ferroviário, colocam-no – tal como o modo marítimo e a navegação interior – nas prioridades cimeiras das políticas Europeias, das quais o Relatório do Comissário Karel Van Miert (2003) é exemplo paradigmático.

2. BREVE ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO

A Região Centro de Portugal e a Comunidad Autónoma de Castilla-y-León apresentam-se como duas realidades geoeconómicas complexas, dada a sua heterogeneidade interna.

¹ O presente artigo consiste numa síntese de um trabalho mais alargado, realizado para o Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais (DPP), cuja versão final estará concluída em 2010.

² manueltao@gmail.com.

Fundamentalmente, cada uma delas encerram no seu seio um “território a duas velocidades”, com uma das porções a corresponder a uma zona relativamente povoada e de maior intensidade das actividades económicas, e a restante compreendendo zonas com grande dificuldade em captar investimento, assim como gerar emprego e produto.

No caso concreto da Região Centro de Portugal (28.405 Km²), a sua população de 2.385.911 (2008), concentrava-se, sobretudo, faixa litoral, onde existem também os maiores centros urbanos, integrando o sistema de cidades estendendo-se ao longo do Atlântico, de Setúbal à Corunha (Leiria-cidade, 45.000 habitantes; Coimbra-cidade, 100.000 habitantes; Aveiro-cidade, 74.000 habitantes). No interior, as cidades da Região Centro de Portugal assumem-se de dimensões mais reduzidas, com um lugar destacado para Viseu (cidade: cerca de 68.000 habitantes, e mais de 100.000 para o concelho), assumindo-se uma singularidade no padrão dominante das pequenas (e pouco abundantes) urbes existentes: Covilhã-cidade (35.000 habitantes), cidades de Castelo Branco e Guarda, com cerca de 31.000 habitantes, cada.

A Comunidad Autónoma de Castilla-y-León apresenta-se, pela sua dimensão, uma realidade muito distinta da Região Centro de Portugal. Com uma superfície de mais de 94.000 Km², corresponde a uma área maior que a do próprio Estado vizinho. Possui, todavia, 2.553.301 habitantes (2008), sendo o seu efectivo demográfico quase igual ao da Região Centro, evidenciando o respectivo território uma densidade populacional que é, comparativamente, um quinto da média Regional e Nacional Portuguesa. Em Castilla-y-León, algumas das principais cidades localizam-se num eixo a Nordeste da chamada “Cordilheira Central”, fronteira natural separando as Mesetas Norte e Sul, correspondendo ao corredor terrestre ligando Madrid ao Cantábrio e a França. Valladolid-cidade, capital autonómica, possuía, em 2008, mais de 300.000 habitantes, Burgos (mais de 177.000 indivíduos) aproximava-se das duas centenas de milhar, León (135.000 habitantes) e Palência (83.000 habitantes) assumem-se como nós de comunicações importantes, nas relações com Astúrias e Cantábria. No Noroeste de Castilla-y-León, as cidades existentes possuem dimensões mais reduzidas, sobressaindo todavia Salamanca (135.000 habitantes) e Zamora (66.000 habitantes). A dimensão relativamente grande das cidades de Castilla-y-León, combinadas com uma densidade populacional baixa, não deixa grandes dúvidas quanto a uma grande proporção de população urbana, e existência de grandes espaços rurais intermédios despovoados.

O encontro entre a Região Centro de Portugal e a sua homóloga de Castilla-y-León dá-se precisamente nas zonas menos povoadas de ambas as unidades territoriais. A forma de como se desenvolverem futuramente as acessibilidades entre ambas as comunidades regionais transfronteiriças assumir-se-á de importância crucial, para que este espaço de “interface” possa constituir um recurso importante, e não somente um suporte físico de grandes infra-estruturas de atravessamento, induzindo benefícios que apenas terão

efeitos a muitas dezenas de quilómetros de distância. Em Portugal, e particularmente numa Região estabelecida “horizontalmente”, de Oeste a Leste, como é o Centro, há um problema histórico de ausência de “profundidade territorial”. Num contexto de livre circulação, a “fronteira” de Portugal é, relativamente a Espanha, o litoral Atlântico, não se constituindo como relevantes, os mercados oferecidos pelos poucos centros urbanos existentes no interior da Região Centro, tendência que as acessibilidades rodoviárias recentes apenas esbateram de forma muito limitada. Já para Castilla-y-León, e sobretudo para a sua zona mais ocidental, apresenta-se crucial constituir-se numa “interface” entre o acesso fácil e simultâneo, a Madrid e ao Atlântico Português.

3. AS REDES FERROVIÁRIAS DO CENTRO E DE CASTILLA-Y-LEÓN

O ponto de partida que existe, a nível das redes ferroviárias da Região Centro e de Castilla-y-León está longe de satisfazer qualquer estratégia de desenvolvimento transfronteiriço, orientada no sentido da constituição de uma “Euro-Região”. Existem, sem dúvida, um conjunto de ferrovias históricas, que não tendo sido concebidas num contexto de “Integração Europeia”, vão funcionando no sentido de satisfazer marginalmente as solicitações logísticas que cabem, de forma residual, ao modo ferroviário. Não existem, praticamente (2009), serviços ferroviários de passageiros entre as duas regiões, facto que traduz bem a marginalidade completa, senão mesmo insignificância, do modo ferroviário, segundo uma perspectiva transfronteiriça. Todavia, numa lógica nacional e interna aos Estados de que fazem parte, os territórios da Região Centro e da Comunidad Autónoma de Castilla-y-León, estão longe de se afigurar “marginais”, sendo atravessadas por diversos itinerários ferroviários de inegável importância. No caso concreto de Espanha, tem-se mesmo assistido à inclusão de cidades como Segóvia e Valladolid na Rede de Alta Velocidade, irradiando futuramente de Madrid para o Cantábrio e França, por um lado, e Galiza e Portugal, por outro.

Em Portugal, a rede ferroviária da Região Centro é relativamente pouco densa, correspondendo grosseiramente a um corredor litoral desenvolvido (Linha do Norte), parcialmente suplementado por uma via férrea de muito menor componente de capital investido (Linha do Oeste), e dois grandes itinerários apontados à fronteira de Vilar Formoso: a recém-modernizada Linha da Beira Alta e o corredor “Beira Baixa”, presentemente em curso de modernização e electrificação. As quatro linhas juntas formam aquilo que é a “malha ferroviária” do Centro de Portugal, cujo ponto único de contacto com Castilla-y-León é realizado nas estações fronteiriças de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro. Circunstancialmente, e de forma pontual, a Região Centro engloba uma fronteira ferroviária presentemente sem serviço (Barca de Alva), cuja eventual reactivação, muito referida em tempos recentes, se inscreve numa lógica de relacionamento directo de Castilla-y-León com a Região Norte de Portugal.

Tabela 1a. Os Principais Corredores Ferroviários na Região Centro de Portugal

Linha/Corredor	Principais pontos servidos	Observações
Beira Alta 203 Km	Pampilhosa, Nelas, Mangualde, Guarda, Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro (fronteira).	Principal linha convencional ligando Portugal à Europa além-Pirinéus, através de Salamanca, Medina del Campo e Valladolid.
Beira Baixa 241 Km	Entroncamento, Abrantes, Castelo Branco, Covilhã, Guarda	“Atalho” à Linha da Beira Baixa entre Lisboa e Vilar Formoso (cerca de menos 40 Km), possuindo diversas restrições de carga, actualmente em curso de eliminação.
Oeste 218Km/221Km	Meleças, Caldas, Leiria, Amieira, F.da Foz/Alfarelos	Concorrente à Linha do Norte, em via única, e sem tracção eléctrica.
Ramal de Cantanhede 51 Km	Pampilhosa, Figueira da Foz	Anteriormente parte integrante da Linha da Beira Alta, facultando-lhe acesso ao mar. Presentemente sem serviço. Reabilitação prevista (2012).
Norte 337 Km (a)	Lisboa, Setil, Entroncamento, Lamarosa, Alfarelos, Coimbra-B, Pampilhosa, Aveiro, Porto	Principal corredor ferroviário de Portugal, a partir do qual irradia a maior parte das linhas internacionais.
Douro 200 Km (b)	Porto, Ermesinde, Régua, Pocinho, Barca de Alva, Ponte Internacional sobre o Rio Águeda.	Presentemente limitada ao trajecto Porto-Pocinho, a possível retoma da exploração internacional, confere-lhe o estatuto de saída directa da Região Norte para Castela e França, quase sem impacto na Região Centro.

(a) Totalidade do trajecto entre Lisboa e Porto;

(b) Porto a Barca de Alva (fronteira), em exploração até ao Pocinho (Km 172).

Tabela 1b. As Características dos Corredores Ferroviários na Região Centro de Portugal

Linha/Corredor	Infra-estrutura	Serviços
Beira Alta 203 Km em bitola Ibérica (1668mm); sem restrições de carga.	Via única, excepto Pampilhosa-Luso (8 Km) com 2 vias, electrificada em 25 kV 50 Hz; sinalização de tipo CTC	Vários serviços IC e Regionais internos. Apenas um serviço diário transfronteiriço (Sud-Express) ligando Lisboa à fronteira Francesa de Hendaye; vários serviços logísticos.
Beira Baixa 241 Km em bitola Ibérica (1668mm) sem restrições de carga entre Entroncamento e Covilhã. Reforço em curso entre Covilhã e Guarda (16 para 22,5 ton/eixo).	Via única, electrificada (25 kV 50 Hz) e CTC de Entroncamento a Castelo Branco. O restante é explorado em "cantonamento telefónico"; em curso de electrificação e modernização (2009).	Vários serviços IC e Regionais internos. Ausência de serviços a Norte de Covilhã (2009), em virtude de obras de reconstrução e modernização da infra-estrutura, a concluir em finais de 2011.
Oeste 218Km/221Km em bitola Ibérica (1668mm); sem restrições de carga.	Via única, explorada em cantonamento telefónico. Electrificada em 25 kV 50 Hz de Lourival a F.Foz e Alfaielos.	Vários serviços de tipo "Inter-Regional" e "Regional". Múltiplos movimentos logísticos, associados aos complexos servidos ao longo da linha: rações, cimentos, e pasta celulósica.
Ramal de Cantanhede 51 Km em bitola Ibérica (1668mm); restrito a 16 ton/eixo.	Via única, explorada em cantonamento telefónico.	Sem serviço desde 2009. Reabilitação prevista para finais de 2011 ou início de 2012.
Norte 337 Km (a) em bitola Ibérica (1668mm); sem restrições de carga.	Via dupla, electrificada em 25 kV 50 Hz, sinalização electrónica (maioritariamente CTC e cantonamento automat.).	Todo o tipo de serviços de passageiros e logística, com problemas complexos de congestionamento e escassez de "canal-horário".
Douro 200 Km (b) em bitola Ibérica (1668mm); restrito a 16 ton/eixo além-Pocinho.	Via dupla e CTC Porto-Cáide, electrificada em 25 kV 50 Hz. Via única e cantonamento telefónico a Leste de Cáide.	Vários serviços de tipo "Inter-Regional" e "Regional". Logística limitada ao transporte de materiais de construção, a Leste de Régua.

(a) Totalidade do trajecto entre Lisboa e Porto;

(b) Porto a Barca de Alva (fronteira).

Em Castilla-y-León, a estrutura da rede ferroviária existente e em serviço em 2009, é dominada pela importância da Linha do Norte de Espanha (corredor Madrid-França), a partir do qual, bifurcam em diversos pontos, como numa árvore, diversas ramificações, apontadas a distintas localizações na Costa Cantábrica (Oviedo-Gijón, Santander e Bilbao, assim como a “antiga linha da Galiza”, via León e Monforte). Anteriormente ao ano de 1985, quando um pacote de desactivação de serviços em linhas deficitárias afectou particularmente Castilla-y-León, a rede ferroviária local apresentava-se muito mais densa, e possuía algumas características de “hexagonalidade”, encontradas frequentemente em países como a Alemanha. Salamanca foi dos centros que, nesse aspecto, mais terá decaído.

Finalmente, deverá referir-se que os grandes investimentos ferroviários, cuja concretização se prevê ocorrer num horizonte temporal mais ou menos distante, afiguram-se susceptíveis de alterar significativamente as funcionalidades entre ambas as regiões, designadamente a futura Linha de Alta Velocidade (LAV) Aveiro-Viseu-Salamanca, inserida naturalmente numa rede onde se conta não apenas o lado Espanhol, mas igualmente o novo corredor Norte-Sul, a estabelecer ao longo da fachada Atlântica de Portugal. Até lá, um conjunto de intervenções nas linhas convencionais, constituirá o lado mais visível do investimento ferroviário articulando Centro e Castilla-y-León, com reflexos mais marcantes na vertente logística, e de maior abertura dos acessos portuários localizados em Portugal, a um vasto território privado de contacto directo com o mar. A análise dos diversos investimentos previstos em sede de QREN (2007-2013), assim como do PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020), constituirá o essencial do presente trabalho, formulando-se na base das directrizes de ambos os documentos, diversos cenários evolutivos e respectivas visões, para os horizontes temporais de 2015, 2020, 2025 e 2030 e além.

Tabela 2a. Os Principais Corredores Ferroviários em Castilla-y-León

Linha/Corredor	Principais pontos servidos	Observações
Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso-Salamanca, 125 Km	Vilar Formoso, Fuentes de Oñoro, Ciudad Rodrigo, Fuentes de San Esteban, Salamanca.	Ramo meridional das “Linhas de Salamanca à Fronteira Portuguesa”. É a única linha em serviço entre a Região Centro e Castilla-y-León, constituindo um elo fundamental no corredor Portugal-Pirinéus.
Barca de Alva-Fuentes de San Esteban, 78 Km	Barca de Alva (Ponte Internacional), Lumbrales, Fuentes de San Esteban.	Ramo setentrional das “Linhas de Salamanca à Fronteira Portuguesa”. Desactivado desde 1985, uma possível reactivação tem sido referida de forma recorrente em tempos recentes., permitindo reconstituir a linha directa de Castilla-y-León para o Porto, sem influência directa na Região Centro.
Salamanca-Medina del Campo, 77 Km	Salamanca, Medina del Campo.	Facultando continuidade a Leste às linhas de Portugal a Salamanca, constitui um elo no corredor de ligação à fronteira Francesa de Hendaye.
Linha “Principal” do Norte de Espanha, 640 Km	Madrid, Avila, Medina del Campo, Valladolid, Venta de Baños, Burgos, Miranda de Ebro, Vitoria-Gasteiz, Alsasua, San Sebastián-Donostia, Irún, Hendaye.	Trata-se da mais importante linha convencional de Espanha, estruturando toda a rede ferroviária a Norte de Madrid, assim como os serviços dirigidos do centro da Meseta à Galiza, Astúrias, Cantábria, Vizcaya e França.
Directo Salamanca-Avila, 111 Km	Salamanca, Peñaranda de Bracamonte, Avila	Consiste na linha directa de Salamanca a Madrid, de lógica radial.
“Ruta de la Plata”, 341 Km	Plasencia, Bejár, Salamanca, Zamora, Astorga.	Grande itinerário concêntrico, desactivado desde 1985-88, cuja reabertura gradual (iniciando-se entre Salamanca e Zamora) foi incluída no “Plan Oeste” de CyL (até 2012).
Directo Medina-Galiza, 369 Km	Medina del Campo, Zamora, Puebla de Sanabria, Ourense, Carballiño, Santiago de Compostela.	Itinerário radial ligando Madrid à Galiza, através de Medina del Campo. Prevê-se que seja suplantado pela nova LAV Noroeste (em construção).
LAV Norte-Noroeste, 180 Km/20 Km	Madrid, Segovia-AV, Olmedo, Valladolid/Medina del Campo.	Linha de Alta Velocidade, exclusiva a passageiros, e apta a 350 Km/h.

Tabela 2b. As Características dos Corredores Ferroviários em Castilla-y-León

Linha/Corredor	Infra-estruturas	Serviços
Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso-Salamanca, 125 Km em bitola Ibérica (1668mm); sem restrições de carga.	Via única em todo o trajecto, controlada por um equivalente a CTC (Comando de Tráfego Centralizado). Electrificação em 25 kV 50 Hz projectada.	Oferta de passageiros residual (2009), limitada à passagem do serviço “Sud-Express”; múltiplos movimentos logísticos, incluindo operadores históricos (RENFE) e privados.
Barca de Alva-Fuentes de San Esteban, 78 Km em bitola Ibérica (1668mm); restrito a 16 ton/eixo.	Via única em todo o trajecto. Instalações em estado de abandono e sucata, desde a suspensão de serviços, em 1985.	Sem serviço. Com deservagem esporádica até ao início do séc.XXI. O “Plan Oeste” de Castilla-y-León prevê a retoma gradual da exploração, a partir de um “Tren Turístico”, até 2012.
Salamanca-Medina del Campo, 77 Km, em via Ibérica (1668mm); sem restrições de carga.	Via única em todo o trajecto, controlada por um equivalente a CTC. Electrificação em 25 kV 50 Hz projectada.	Oferta de passageiros consistindo num número limitado de serviços rápidos e diversos outros, de índole regional. múltiplos movimentos logísticos.
Linha “Principal” do Norte de Espanha, 640 Km em bitola Ibérica (1668mm); sem restrições de carga.	Via dupla em todo o trajecto, controlada por sinalização electrónica. Trajecto totalmente electrificado no sistema “standard” da RENFE (3 kVcc).	Oferta de passageiros complexa, com múltiplos serviços. Desde 2007, alguns circulam pela LAV entre Madrid e Valladolid, com recurso a composições bi-bitola. Múltiplos serviços de carga.
Directo Salamanca-Avila, 111 Km em via Ibérica (1668mm); sem restrições de carga.	Via única em todo o trajecto, controlada por um equivalente a CTC (Comando de Tráfego Centralizado).	Oferta de passageiros consistindo num número limitado de serviços rápidos e diversos outros, de índole regional. Movimento de cargas limitado.
“Ruta de la Plata”, 341 Km em via Ibérica (1668mm).	Via única em todo o trajecto. Instalações em estado de abandono.	Sem serviço de passageiros desde 1985; sem serviços de mercadorias esporádicos desde 1988.
Directo Medina-Galiza, 369 Km em via Ibérica (1668mm); sem restrições de carga.	Via única em todo o trajecto, controlada parcialmente por um equivalente a CTC (Comando de Tráfego Centralizado).	Fundamentalmente, a oferta resume-se a serviços de passageiros Madrid-Galiza, e um conjunto muito reduzido de movimentos de índole regional.
LAV Norte-Noroeste, 180 Km/20 Km em via de bitola Europeia (1435mm). “Cambiador” de bitola 1435mm/1668mm em Medina e Valladolid.	Via dupla em todo o trajecto, controlada por sinalização electrónica ERTMS. Trajecto electrificado em 25 kV 50 Hz. E apto a velocidades de ponta de 350 Km/h. Exclusivo a movimento de passageiros.	Serviços de “alta velocidade” Madrid-Valladolid e Madrid-Segovia; Serviços rápidos, operados com material circulante bi-bitola Madrid-Valladolid-Astúrias/Santander/Bilbao/Hendaye; e Madrid-Medina del Campo-Galiza.

4. CENARIZAÇÃO

4.1. Período entre a actualidade e 2015

4.1.1. Factores endógenos – o desenvolvimento do transporte ferroviário

O período compreendido entre 2009 e 2015 não se apresenta como sendo susceptível de introduzir grandes alterações estruturais a nível da articulação funcional entre as Região Centro de Portugal e a Comunidad Autónoma de Castilla-y-León. Tal não significa que, no decurso do período em análise, haja um completo imobilismo, em termos de investimento nas infra-estruturas ferroviárias de um e do outro lado da fronteira: tanto do lado de Espanha (particularmente), como até no território correspondente ao Centro de Portugal, decorrerão neste período grandes empreendimentos. Todavia, muitos deles nada mais serão à parte de grandes estaleiros e frentes de obra (“alta velocidade” Norte-Sul em Portugal, LAV Valladolid-Vitoria, em Espanha, etc.), sem quaisquer consequências a nível de efeitos directos (alteração da repartição modal e geração de viagens) ou efeitos indirectos (impactos territoriais, na óptica das funcionalidades do território, mercado residencial, turístico, de criação de emprego e difusão espacial dos serviços).

No período de 2009-2015, revestem-se de particular interesse um importante número de intervenções nas redes ferroviárias convencionais de Portugal e de Espanha, com incidência particular nas regiões em estudo, cuja conclusão, por volta de 2011-2013, terá um efeito muito positivo, designadamente a nível do transporte de mercadorias, articulação funcional com os portos e um conjunto importante de plataformas e terminais logísticos a criar (Aveiro-Cacia, Pampilhosa e Guarda-Gata no Centro, Salamanca-Zaldesa em Castilla-y-León).

Considerar-se-á que, até 2015, encontrar-se-á um quadro onde estarão concluídos os seguintes projectos:

Com probabilidade de materialização elevada

- 1) Modernização da Linha da Beira Baixa de Castelo Branco à Guarda (finais de 2011/início de 2012), incluindo construção da “concordância de evitamento da Guarda”: o itinerário mais curto e directo entre Lisboa e Vilar Formoso encontrar-se-á completamente electrificado e equipado com sinalização e telecomunicações modernas (Comando de Tráfego Centralizado);
- 2) Electrificação do hiato Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro a Salamanca e Medina del Campo, juntamente com a abertura à exploração da LAV Ramal paralela Medina-Salamanca, Cintura-Norte de Salamanca e “puerto seco” de Salamanca (Plataforma Zaldesa);

- 3) Entrada em exploração de parte da LAV Noroeste Medina-Zamora-Ourense (sem impacto particular nas funcionalidades Centro-Castilla-y-León);
- 4) Reabilitação do chamado “Ramal de Cantanhede”;
- 5) Reabilitação parcial da “Ruta de la Plata” no troço Salamanca-Zamora, e abertura a tráfego de passageiros, de índole regional e local;
- 6) Restabelecimento da continuidade ferroviária Porto-Pocinho-Salamanca, com a reabilitação e reabertura dos troços Pocinho-Barca de Alva e Barca de Alva (Ponte Internacional)-Fuente de San Esteban, resultando na reabertura a passageiros (índole turística, regional e local);
- 7) Entrada em exploração da Plataforma Logística da Guarda-Gata e do terminal de mercadorias da Pampilhosa.
- 8) No geral, e de forma transversal às duas unidades territoriais em análise, é previsível o reforço da presença de operadores ferroviários logísticos na oferta de serviços, e ainda a generalização de novas formas de transporte, tais como a “ferroutagem” (transporte de camiões completos e/ou semi-reboques rodoviários em vagões especializados).

Com probabilidade de materialização média

- 9) Concordância de evitamento da Figueira da Foz, permitindo continuidade directa entre as Linhas do Oeste e da Beira Alta (via Cantanhede) e ainda acesso directo, sem reversão, da Pampilhosa ao terminal portuário da Figueira da Foz;
- 10) Reabertura da “Ruta de la Plata” a Norte de Zamora, até Astorga, via Benavente e la Bañeza;
- 11) Trânsito de mercadorias entre Grande Porto/Leixões e Castilla-y-León via Douro (implicando conclusão do reforço da totalidade das obras de arte metálicas em Portugal);
- 12) Trânsito de mercadorias na totalidade do troço Norte da “Ruta de la Plata”, e implantação de um novo trajecto concêntrico entre Salamanca-Zaldesa (Plataforma Logística) e Galiza e as Astúrias (tanto via Zamora, como via Astorga e León).
- 13) Ligação de Viseu à rede ferroviária convencional;

- 14) Regionalização de muitos serviços de passageiros de índole regional ou local, ao abrigo do novo quadro de contratualização de serviços, com a emergência de Executivos Regionais de Transporte, podendo (ou não) estes tomarem um figurino institucional transfronteiriço.

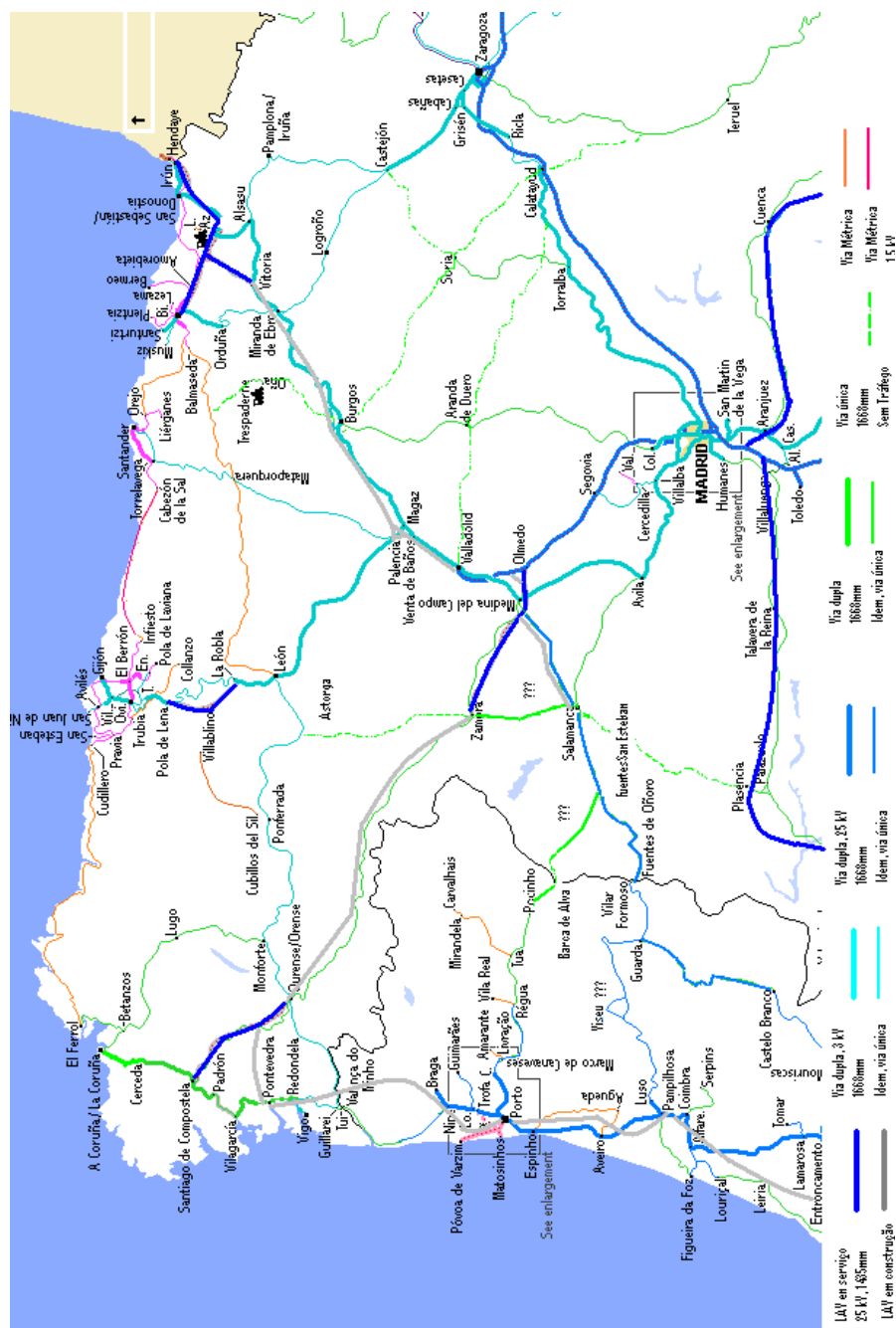
4.1.2. Factores exógenos ao sector ferroviário

Afigura-se muito difícil adiantar com precisão dados concretos sobre determinado tipo de factores exógenos de grande importância e impacto no sector ferroviário. Fundamentalmente, não é possível prever se, num horizonte temporal cujo desenvolvimento perdurará até 2015, haverá um cenário persistente de combustíveis em “alta de preços”, afectando tanto o transporte rodoviário individual, como, sobretudo, a logística por estrada. Assim sendo, e numa abordagem conservadora, poderá considerar-se um quadro de custo da energia para o transporte rodoviário, mais ou menos semelhante ao existente na actualidade (2009).

Mais certa é a aplicação do princípio de internalização dos custos externos do transporte rodoviário, por via da chamada “Eurovignette”, consistindo numa portagem suplementar de 0,15 Euro/Km, aplicada ao trânsito de veículos pesados, mas que poderá ser majorada até ao quíntuplo, em determinados trajectos, considerados “muito congestionados” e/ou “de montanha”, onde figuram precisamente as estradas que ligam Espanha a França através dos Pirinéus, incluindo-se pontos estratégicos e quase incontornáveis, como Irún/Hendaye (País Basco) e La Junquera/Le Perthus (Catalunha).

Certos Estados-Membros da União-Europeia, tais como a França e os Países Baixos (tipicamente países de atravessamento), anunciaram já a sua intenção de fazer vigorar a “Eurovignette” a partir de 1 de Janeiro de 2011, argumentando com a necessidade de se ressarcirem das emissões causadas pelo tráfego de camiões, assim como os danos causados pelos mesmos nos pavimentos. A receita da cobrança dessa “ecotaxa” seria aplicada num fundo de apoio ao transporte intermodal (ferroviário e marítimo). A Alemanha, por seu turno, aplica já, desde 1 de Janeiro de 2005, a chamada “LKW-Maut”, consistindo numa portagem específica aplicada a pesados, circulando nas “Auto-bahnen” (auto-estradas, que permanecem livres, para o restante tráfego); a fuga de tráfego para o sistema nacional leva agora as autoridades Alemãs a considerar a possibilidade real de um pacote “Maut II”, extensível – à semelhança da “Eurovignette” – à totalidade do sistema rodoviário. Enfim, num quadro em que os Estados-Membros da União Europeia do centro do seu espaço geoeconómico decidem introduzir, de forma generalizada, uma “ecotaxa” ao tráfego rodoviário pesado, apresenta-se quase certa a generalização da medida à totalidade da rede rodoviária da União Europeia, incluindo a de espaços mais periféricos, como o da Península Ibérica.

Figura 1. O “Horizonte 2015”



Base cartográfica: Thorsten Bueker Railway Maps (adaptado), in <http://www.bueker.net/trainspotting/>

4.1.3. Uma visão para 2015

À luz das transformações a ocorrer nas redes ferroviárias da Região Centro de Portugal e de Castilla-y-León, poderá dizer-se resumidamente, que o horizonte de 2015 será sobretudo o de uma grande janela de oportunidade para a logística intermodal.

A emergência de um itinerário completamente modernizado, como a Linha da Beira Baixa, vem, em certa medida “duplicar” a Linha da Beira Alta, e retirar tráfego “de trânsito” completamente desnecessário a parte da actual linha Lisboa-Porto (125 Km entre o Entroncamento e a Pampilhosa), no longo trajecto entre Lisboa e a fronteira de Vilar Formoso. Por seu turno, a continuidade da tracção eléctrica além-fronteira, até Salamanca e Medina del Campo apresenta-se como um factor cujo impacto (naturalmente positivo) é difícil de quantificar com precisão.

No quadro de 2009, o custo energético por ton-Km bruta rebocada em tracção eléctrica era variável, de 45% a 60% do equivalente Diesel, facto que não contribuiu no imediato, para a eleição deste modo de tracção por parte de muito operadores logísticos privados, os quais preferem o emprego de máquinas capazes de operar de forma polivalente em ramais particulares sem catenária, eximindo-se a investir em locomotivas de manobras e locomotivas poli-tensão (aptas a circular indistintamente em linhas equipadas no sistema de monofásico 25 kV 50 Hz ou 3kV, corrente contínua). Fundamentalmente, serão os grandes operadores incumbentes (ou os seus sucessores³) a beneficiar da electrificação integral Lisboa-Salamanca-Irún/Madrid, mas há que considerar na nossa visão, o facto de, numa “perspectiva conservadora”, termos admitido, no início, a não-existência até 2015, de uma conjuntura extremamente desfavorável em termos de “alta persistente de combustíveis fósseis”. Altere-se significativamente nesse sentido o custo do Diesel, e então assistir-se-á, decerto, a um muito mais intenso uso da tracção eléctrica, o qual estender-se-á de forma expressiva, aos operadores logísticos privados.

O protagonismo até agora inexistente das Plataformas Logísticas e dos portos (Lisboa, Aveiro e Figueira da Foz, Terminal da Pampilhosa, Guarda-Gata e Salamanca-Zaldesa), vai tornar-se uma realidade, embora a sua expressão possa tomar muitas formas distintas, das quais poderemos descrever apenas uma parte ínfima. Fundamentalmente, estas infra-estruturas associadas ao caminho-de-ferro, num quadro de liberalização do sector, permitem perspectivar um ordenamento das actividades logísticas, essencial para a intermodalidade. É a sua eficiência prática, conjugada com a internalização de custos externos do transporte rodoviário, que vai ditar o seu “hinterland” e capacidade de consolidação de cargas. A plataforma de Salamanca-Zaldesa possui acordos com os

³ É difícil afirmar se em 2015 existirão na forma actual os operadores CP-Carga e RENFE-Cargas, os quais actualmente formam a aliança Ibérica “Iberlink”, por contraponto ao “pool Ibercargo”, dominado pelos privados Comsa e Takargo (Mota-Engil).

portos de Aveiro e Leixões, ignorando-se presentemente (2009), como se vão enquadrar os terminais de Pampilhosa e de Guarda-Gata nas novas acessibilidades ferroviárias onde serão inscritos até 2015, o mesmo se podendo dizer do porto da Figueira da Foz (enfim, a reabilitação do chamado “Ramal de Cantanhede”, devolvendo-lhe a operacionalidade, não poderá ter outro significado maior senão de conferir conectividade a esta infraestrutura portuária).

Aquilo que se poderá inscrever na visão de 2015, a nível de impactos territoriais de um conjunto de investimentos nas redes ferroviárias da Região Centro e de Castilla-y-León, cuja orientação é eminentemente logística e centrada na ferrovia convencional, será talvez algum grau de polarização industrial, na proximidade imediata dos terminais e plataformas logísticas (com destaque para Salamanca-Zaldesa, e, em menor expressão, para Guarda-Gata). Semelhante fenómeno só se apresentará válido num quadro em que o transporte rodoviário de mercadorias, por via da internalização de custos externos, se posicione exclusivamente na sua vocação natural de “distribuidor”, concentrando-se na chamada “última milha”, e se veja gradualmente afastado do “porta-a-porta” integral, envolvendo centenas, ou, por vezes, milhares de quilómetros. Seguramente, mesmo numa situação de grande eficiência “intermodal” das plataformas logísticas, haveria também que contar com novas práticas dos operadores ferroviários, no sentido de garantir mais flexibilidade às suas operações, designadamente, a reformulação da oferta, baseada hoje quase exclusivamente na “composição completa”, para outra, onde se veja aceite (como no passado) algum peso de “vagões completos”, incluindo mesmo, os de ramais particulares, servindo instalações industriais próximas ao caminho de ferro.

O isolamento eventual de Viseu da rede ferroviária convencional seria, num horizonte de 2015 extremamente preocupante. No fundo, confirmar-se-ia o divórcio, no plano logístico, do maior centro urbano do interior de Portugal e da Região Centro, de todos os benefícios do investimento ferroviário na Região Centro e em Castilla-y-León, previsto para o mesmo período. Os parques industriais de Viseu, como Fragosela ou Mundão são demasiadamente afastados de qualquer terminal logístico com escala significativa, e prevalecendo tal situação, reflectir-se-á negativamente como uma desvantagem comparativa da cidade e das suas actividades económicas. Mesmo num cenário, mais ou menos pragmático, em que caiba a Mangualde (a 20 Km de distância) vir a tornar-se, na prática, a estação de mercadorias de Viseu, a tendência será sempre a de considerar o primeiro dos pontos como localização preferencial. Poder-se-á dizer, com segurança, que o período até 2015, apresenta-se quase como uma derradeira oportunidade de construção de uma ligação ferroviária convencional a partir da Linha da Beira Alta, até a uma cidade relativamente próxima, mas servida exclusivamente por auto-estradas em todas as direcções⁴. Passado o horizonte de 2015, a eventual ligação ferroviária convencional a Viseu, tanto a partir da Linha da Beira Alta (mais próxima), como

⁴ A A25 de Oeste a Leste, intersectando a A24 de Norte a Sul (Santa Comba-Dão, onde ligará à A35).

eventualmente desde a actual Área Metropolitana do Porto (pese embora a dificuldade imposta pelo custo de atravessamento de uma região de orografia complexa), poderá e deverá sempre fazer-se, mas tal ocorreria já num contexto de necessidade de distribuição eventual de um eixo LAV Aveiro-Viseu-Salamanca, a construir em data incerta, e numa situação em que a hierarquia logística do território constituído pelo Centro de Portugal e Castilla-y-León, estivesse já claramente definida, para benefício de pontos como Guarda ou Mangualde (a juntar a Pampilhosa, Aveiro-Cacia e, naturalmente, Salamanca).

Apesar da maior parte dos investimentos ferroviários, de materialização prevista no Centro de Portugal e em Castilla-y-León até 2015, ter um reflexo mais pronunciado na vertente logística, haverá igualmente algum impacto a nível da reformulação da oferta de transporte de passageiros, permitida pela modernização que não pode deixar de ser mencionada na “visão de 2015”, mesmo adoptando-se uma postura conservadora.

Em primeiro lugar, a abertura à exploração da LAV Ramal Medina-Salamanca, não parece ter, aparentemente, qualquer impacto na alteração das funcionalidades Centro-Castilla-y-León. Mas se atendermos ao facto de que Salamanca estará (eventualmente em 2015), servida pelo “AVE-Lanzadera” Salamanca-Medina-Olmedo-Segovia-Madrid, perfazendo-se o trajecto até à capital de Espanha em apenas 1h20mn, verifica-se que tácitamente, todos os serviços a Oeste da Capital de Província, extintos em 1995⁵, passam a enquadrar-se como uma possibilidade completamente nova, em termos de reintrodução da sua oferta. Se à nova electrificação dirigida a Portugal, se juntar um aparelho de tipo “cambiador de ancho de vía”, posicionado em Salamanca, tal coloca Ciudad Rodrigo a umas escassas 2 horas do Centro da Península, com a fronteira Portuguesa (Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso) a 2h15mn, e finalmente a Guarda a cerca de 2h45mn, recorrendo-se a serviços directos, operados com material circulante munido de eixos de “geometria variável”. Mesmo com recurso a uma mera correspondência cais-a-cais, Guarda (onde chega a actual oferta de Inter-Cidades da CP em 4 horas), estaria a apenas 3h15mn de Madrid. Muito interessante revestir-se-ia igualmente o papel da LAV na acessibilidade de Salamanca (e todos os restantes serviços a Oeste), relativamente a Valladolid, capital de Castilla-y-León. A LAV Ramal até Medina del Campo, assim como a concordância de evitamento de Olmedo, colocariam Salamanca a uns escassos 40 minutos de Valladolid, afigurando-se tecnicamente possível uma viagem entre a Guarda e a capital de Castilla-y-León em 1h20mn.

A reabertura a passageiros do Douro Internacional, permitida pela reabilitação conjunta de Pocinho-Barca de Alva e do último ponto até à junção de Fuente de San Esteban-Boadilla, faculta a possibilidade de, mediante a criação de uma oferta regional, o trajecto

⁵ Salvo o caso particular do “Sud-Express”, sem qualquer ligação a Castilla-y-León, dada a circunstância de mero trânsito entre Portugal e França.

integral de 203 Km Porto-fronteira (atendendo à conclusão até 2015 da electrificação Marco de Canaveses-Régua) realizar-se em 3h00mn, ao que se adicionariam mais 1h30mn até Salamanca. A capital de Espanha a posicionar-se em mais 1h30mn, perspectivando-se possível a relação Porto-Madrid em 6 horas, comportando um serviço regional de correspondência com o AVE da LAV Ramal em Salamanca. Fundamentalmente, o factor relevante numa situação deste tipo não assentaria tanto na viagem completa entre Madrid e o Porto, mas antes entre a capital de Espanha e o Vale do Douro, no troço de Barca de Alva à Régua, o qual seria alcançável na isócrona de 4 a 4h30mn (reduzida à isócrona de 3h00mn a 3h30mn, para o caso de Valladolid): um tempo de viagem compaginável no segmento de mercado das viagens de lazer, e apontado a uma região classificada como "Património Mundial", relativamente à qual o mercado de Castilla-y-León e da Grande Madrid, tem estado completamente afastado.

O aparecimento de um Executivo Regional de Transportes, particularmente na Região Centro de Portugal, possuindo competências a nível da contractualização dos serviços regionais de passageiros, seria um factor muito favorável para que os mesmos ganhassem (à semelhança de inúmeros casos Europeus) uma dimensão transfronteiriça, relativamente à qual, a situação de 2009 (com a oferta existente a quedar-se pela fronteira de Vilar Formoso) não pode deixar de se considerar uma completa antítese.

4.2. Período entre 2015 e o fim do PEIT (2005-2020): "Horizonte 2020"

4.2.1. Factores endógenos – o desenvolvimento do transporte ferroviário

O período compreendido entre 2015 e 2020 já comporta alterações estruturais muito relevantes na funcionalidade dos territórios em estudo, sob a óptica da rede ferroviária. No caso de Portugal, já terão entrado em exploração as LAV Madrid-Caia-Évora-Lisboa, Lisboa-Porto e parte da LAV Porto-Vigo, entre Braga e Valença. As distâncias-tempo decorrentes da abertura à exploração desse conjunto de novas vias férreas, dedicadas ao tráfego rápido de passageiros, tornam quase todo o espaço da faixa Atlântica, de Setúbal a Braga num "sistema metropolitano" único e complexo, ao que se junta também a parte mais populosa da Extremadura Espanhola (eixo Mérida-Badajoz) e Évora, que para todos os efeitos, não mais poderá considerar-se "interior" de Portugal. Basicamente, todo o tipo de exercícios de Prospectiva, realizados até hoje, e tendo como referência geográfica, a existência de duas "áreas metropolitanas" distintas em Lisboa-Setúbal e Porto-Braga, deixa, em parte, de fazer sentido, dado o conjunto de relações funcionais inéditas, recaindo sobre o sector dos serviços, do mercado da habitação e imobiliário, do recrutamento de mão-de-obra especializada, e ainda da completa reformulação da oferta turística e hoteleira. Uma parte significativa do "Portugal Atlântico" é um espaço complexo, onde se inclui a Extremadura Espanhola, e há cada vez mais migrações pendulares a longa distância, num eixo contínuo, de Mérida à Galiza.

A Região Centro de Portugal integra-se no “Sistema Metropolitano Atlântico”, com cidades como Aveiro e Coimbra a fazerem parte desse grande eixo Norte-Sul, onde a maior parte das viagens entre pares de cidades consecutivas se faz em distâncias-tempo inferiores a 1 hora, ou mesmo em muitos casos, abaixo da marca de 45 minutos. Há uma nova centralidade emergente em Leiria, que por via da articulação da LAV Norte-Sul com a Linha do Oeste, abandona definitivamente uma postura de décadas de dependência quase-exclusiva no transporte rodoviário, para sua articulação funcional com o exterior. O interior da Região Centro, não integrando directamente a zona de influência da LAV Norte-Sul, assiste a um impacto limitado da nova infra-estrutura, a qual evidenciará um poder de aproximação temporal de alguns centros urbanos, como Santa Comba Dão, Mangualde ou Guarda, a Lisboa, Porto e outras localidades, por via do efeito de “emalhamento” com a Linha da Beira Alta, na futura estação de Coimbra-AV. Fundamentalmente, o benefício que resultará, em termos de redução de tempo de viagem, e consequente aproximação de uma localidade como, por exemplo, Guarda, do “sistema metropolitano Atlântico”, será mais dilatado, quanto maior for o afastamento do ponto-destino de Coimbra (a LAV Norte-Sul aproxima significativamente a Guarda de Lisboa, fazendo cair o tempo de viagem, das actuais 4h para cerca de 2h45mn, mas não apresenta qualquer efeito nas relações compreendidas entre a Guarda e Coimbra).

Em Castilla-y-León reforça-se o papel-charneira de articulação de todos os serviços de “alta velocidade” que através da “passante” em Madrid (Chamartín-Atocha) se tornam diametrais, podendo ligar a Catalunha à Galiza, por intermédio de uma LAV Noroeste completa e em serviço, ou a Andaluzia ao País Basco e França, atendendo-se à existência da totalidade da LAV Norte, prolongada a França pela LAV “Y-Basca”, por seu turno ligada às LGV “Landes”, “Aquitaine” e “Atlantique”.

Na rede convencional prevalecem funções logísticas, protagonizadas por diversos operadores, ainda que – em muitos casos – a valência “colectora” e “distribuidora” dos velhos itinerários ferroviários, face às novas LAV que lhes são correlativas, possa gerar novos tráfegos locais de passageiros, que gradualmente preenchem a capacidade em “canal-horário” libertada pela migração dos “serviços nobres” para a rede rápida.

Considerar-se-á que, até 2020 (fim do período de aplicação do PEIT em Espanha), encontrar-se-á um quadro onde estarão concluídos os seguintes projectos:

Com probabilidade de materialização elevada

- 1) A totalidade da LAV Norte e LAV “Y-Basca”, estabelecendo-se um itinerário contínuo de “alta velocidade”, de Madrid a Paris, através do País Basco;
- 2) A totalidade da LAV Noroeste, (Madrid-)-Medina-Zamora-Galiza (Ourense-Coruña/Vigo);

- 3) A totalidade da LAV Extremadura Madrid-Badajoz-Lisboa;
- 4) A quase-totalidade da LAV Norte-Sul Portuguesa, de Lisboa a Vigo, com um “hiato” entre Porto e Braga (via Sá Carneiro-Aeroporto) temporariamente assegurado pela Linha do Minho, em via larga Ibérica;
- 5) A totalidade do itinerário logístico convencional (paralelo à LAV de Évora ao Caia) de Sines a Espanha.
- 6) A LAV Ramal Medina-Salamanca encontrar-se-á totalmente em serviço, com grande probabilidade, caso se confirme um “deslizamento temporal” do projecto, do horizonte 2015 para o de 2020.

Com probabilidade de materialização média

- 7) Construção e abertura à exploração da segunda fase do eixo LAV Porto-Vigo, correspondente ao troço Porto(Campanhã)-Contumil-Sá Carneiro-Aveleda (Braga-AV);
- 8) Construção e abertura à exploração de parte do eixo LAV Aveiro-Viseu-Salamanca, no seu troço Aveiro-Viseu-Mangualde (Beira Alta), temporariamente estabelecido em via dupla de bitola larga Ibérica;
- 9) Reabertura total da “Ruta de la Plata” ao longo da fronteira Portuguesa, de Plasencia a Salamanca, e integração da mesma nos itinerários logísticos por via férrea;

Com probabilidade de materialização remota

- 10) Construção e abertura à exploração da totalidade da LAV Aveiro-Viseu-Salamanca, em bitola “standard Europeia”, e destinada a passageiros.

4.2.2. Factores exógenos ao sector ferroviário – “Horizonte 2020”

Dada a distância temporal muito considerável, apresenta-se difícil antever o efeito do custo energético no sector dos transportes em geral, embora se afigure provável que os preços de combustível e de energia não apresentem tendência de descida, em termos reais, comparativamente à actualidade. Igualmente não é possível precisar o nível de congestionamento das rodovias, apesar de se aceitar que continuará a vigorar um quadro institucional de internalização de custos externos das actividades transportadoras, com reflexo na pressão da procura por modos de transporte como a ferrovia, o transporte marítimo e (nos Estados-Membros da União Europeia que a possuam) na navegação interior.

4.2.3. Uma Visão para 2020

Fundamentalmente, a emergência da “alta velocidade” com grande vigor, tanto na faixa litoral da Região Centro, como em Castilla-y-León, coloca grande pressão para que se estabeleça um elo Oeste-Leste de tipo LAV entre ambos os territórios. Numa situação em que cidades como Salamanca, Zamora, Medina del Campo, Valladolid ou Segovia, passam a articular-se funcionalmente com Madrid num contexto de extensões potenciais “em mancha de óleo” da metrópole da Meseta Central, há um vazio que se estende de Salamanca até a um eixo Norte-Sul litoral, que integra a faixa ocidental da Região Centro num sistema metropolitano ao longo do Atlântico, mas que evidencia pouca capacidade de penetração interior, pelo menos a julgar no grande contraste de “custo generalizado”, extremamente reduzido na faixa Atlântica, e praticamente inalterado, no sentido transversal Oeste-Leste.

A “metropolitanização” Portuguesa é bastante distinta da Espanhola, na medida em que o eixo Leiria-Coimbra-Aveiro, é apenas uma secção de uma longa faixa compreendida entre Mérida e Vigo (englobando o eixo Lisboa-Porto), onde há “overlapping” de “hinterlands” de serviços de consultadoria, de serviços turísticos, de mercado de recrutamento de mão-de-obra especializada, de mercado residencial unifamiliar e peri-urbano. Um eventual cenário em que Viseu chegasse a 2020 sem qualquer tipo de ligação ferroviária ao mundo exterior, significaria, na prática, o seu relegar para um posicionamento periférico, no seio de um território polarizado a Oeste e (no seu extremo fronteiro) a Leste, sob a influência de uma Salamanca parcialmente integrada na dinâmica metropolitana da Grande Madrid.

A materialização, no “horizonte 2015” (comentado anteriormente) de uma ligação ferroviária convencional Viseu-Linha da Beira Alta, antecedendo mesmo a LAV Aveiro-Salamanca, teria aqui um papel muito importante, na medida em que permitiria atenuar o isolamento de Viseu a Oeste, de uma forma parcial, na medida em que o acesso à LAV Norte-Sul, por intermédio de Coimbra e do seu aparelho de mudança automática de via (1435mm/1668mm), já permitiria perspectivar a existência de uma relação rápida Viseu-Lisboa (cerca de 2h15mn) ou Viseu-Porto (cerca de 1h30mn), assim como um conjunto de relações apontadas a Leiria e Coimbra, numa isócrona compreendida entre 1h00mn e 1h30mn, consolidando-se, de forma extremamente interessante, um eixo urbano interno à Região Centro, direccionado para o seu interior.

Sem prejuízo da existência prévia de uma ligação ferroviária de Viseu à Linha da Beira Alta, uma eventual antecipação de parte da LAV Aveiro-Salamanca, em moldes incrementalistas, algo idênticos à abordagem adoptada para a LAV Norte-Sul, no trajecto Porto-Vigo⁶, resultaria num eixo de via larga temporária Aveiro-Viseu-Beira Alta. Caso se

⁶ Com uma primeira fase em via larga Ibérica temporária entre Braga-Aveleda e Valença a preceder a existência de toda a extensão Porto-Vigo (via Sá Carneiro) em bitola Europeia.

encontrasse em exploração, a distância-tempo Viseu-Porto, via Aveiro, quedar-se-ia, por trânsito Aveiro-Porto na LAV Norte-Sul, no limiar de 1 hora de trajecto, integrando-se assim Viseu no sistema metropolitano litoral, podendo referir-se, num cenário com semelhantes características, uma tendência latente de “litoralização” de Viseu (e localidades próximas de Mangualde e Nelas), ou, conversamente, na extensão máxima da “metropole Atlântica” para o interior da Região Centro.

No domínio da logística, um dos aspectos susceptíveis de ser observado com maior interesse, será a forma como a rede ferroviária convencional, tanto na Região Centro como em Castilla-y-León, vai ser capaz de responder à pressão de uma nova procura, com base nas “plataformas logísticas” e nos “portos”, atendendo-se ao facto de que, mesmo expurgadas as limitações de carga em todas as linhas, por intermédio do reforço das obras de arte, a maior parte dos trajectos continuará sempre a ser de via única. A multiplicidade de actores, no campo dos operadores logísticos ferroviários, não é compaginável com os critérios que prevaleceram ao longo de décadas, consistindo na concentração de tráfegos no mínimo de itinerários. Em Castilla-y-León, a reabertura total da “grande concêntrica” de Cáceres (Plasência) a Salamanca, Zamora e Astorga funcionaria como um regulador extremamente importante da capacidade “canal-horário” de todos os itinerários de acesso a Portugal, incluindo o do próprio corredor Sines-Espanha (fora do âmbito do presente relatório). De igual modo, não pode deixar de admitir-se como possível, no “Horizonte 2020”, um aproveitamento crescente, para fins logísticos, da capacidade instalada no acesso directo Salamanca-Porto/Leixões, via Douro internacional.

4.3. Período pós-PEIT (I): “Horizonte 2025-2030”

4.3.1. Factores endógenos ao transporte ferroviário

Fundamentalmente, neste horizonte longínquo, a variável mais relevante a analisar no âmbito do espaço geoeconómico conjunto do Centro e Castilla-y-León, é a materialização da totalidade da LAV Aveiro-Viseu-Salamanca, e os seus possíveis impactos. Apresentando-se perante o conjunto das outras LAV a construir em Portugal, como um projecto de “segunda prioridade”, sem financiamentos garantidos em sede de QREN 2007-2013 (a par da sua congénere Évora-Faro-Huelva)⁷, esta linha é imprescindível sob uma dupla perspectiva: i) conferir ao Porto condições de acessibilidade, em distância-tempo relativamente a Madrid, equiparadas a Lisboa (2h45mn); ii) assegurar tanto para o Porto, como para toda a faixa Atlântica do novo “sistema metropolitano litoral” a Sul de Aveiro, a inserção na nova grande magistral (LAV) Salamanca-MedinaAV-Valladolid-Vitoria-Dax-Bordeaux-(-Paris).

⁷ Ambas concebidas como “linhas pós-2018”, na sequência dos acordos bilaterais Espanha-Portugal, celebrados na Cimeira Ibérica da Figueira da Foz.

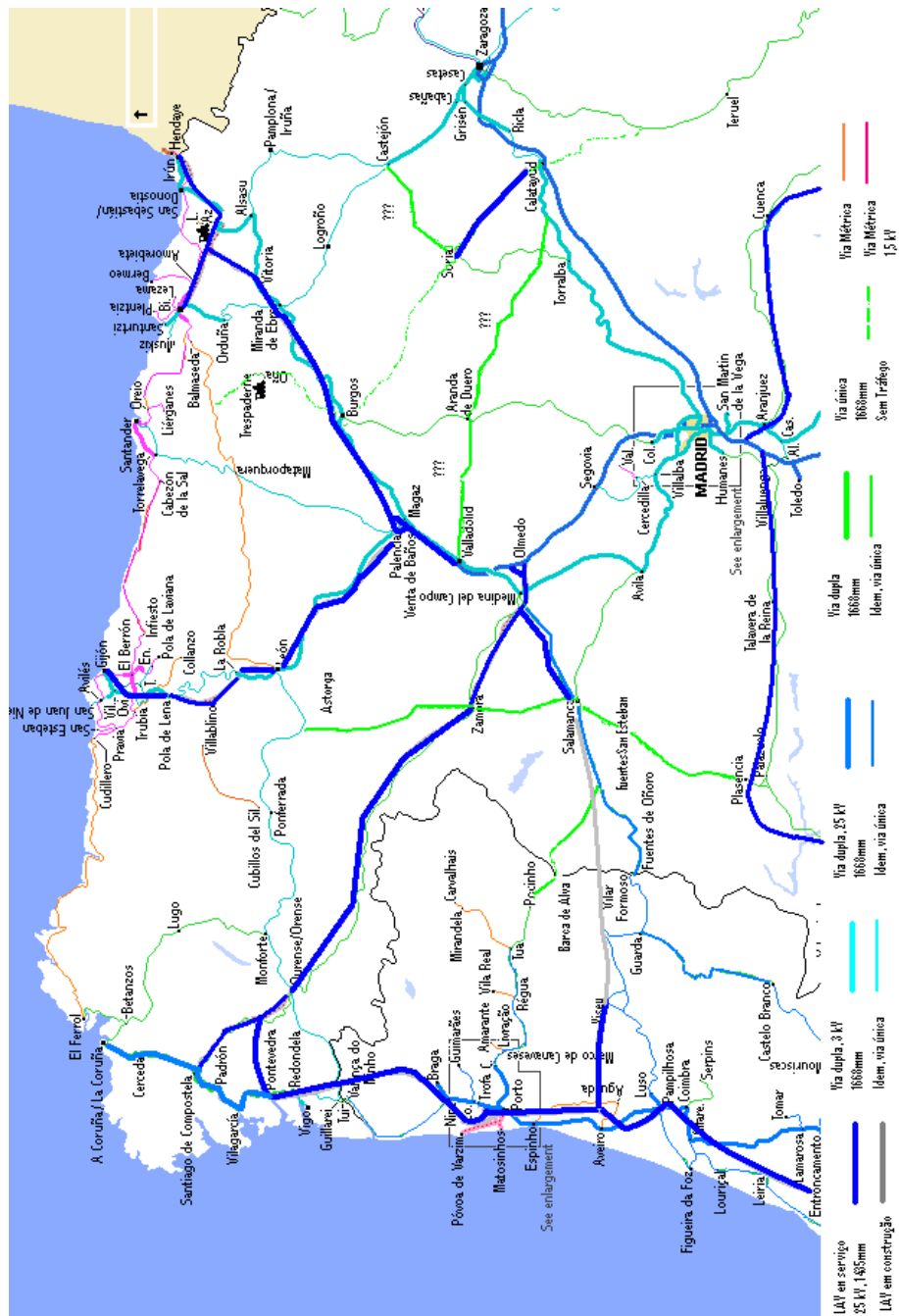
O relegar da LAV Aveiro-Viseu-Salamanca para um período tão afastado do momento temporal em que nos encontramos, só poderá encontrar explicação objectiva nas estimativas preliminares de tráfego anual de passageiros para o novo corredor (1,8 Milhões), as quais o colocam num plano totalmente distinto das prioridades garantidas de uma LAV Lisboa-Porto (6,5 a 12 Milhões), ou mesma a LAV Madrid-Extremadura-Lisboa (6 a 9 Milhões). As expectativas de retorno relativamente reduzidas, aliadas à necessidade de mobilizar e “alavancar” recursos significativos para os outros eixos, não deixam antever uma materialização da LAV Aveiro-Viseu-Salamanca antes do período 2020-2025, excepção feita, talvez, se numa abordagem incrementalista, seja adoptado um princípio de “faseamento” de construção equiparado ao corredor Porto-Vigo (ver ponto anterior), existindo já antes do “Horizonte 2025”, uma ligação Aveiro-Viseu/Mangualde, estabelecida com travessas polivalentes, permitindo um rápido estreitamento de 1668mm para 1435mm, aquando da conclusão da totalidade do corredor.

4.3.2. Factores exógenos ao transporte ferroviário

Se a distância temporal entre os anos de 2009 e 2025 é suficientemente grande para se assumir como provável um quadro de escassez e carestia de combustíveis fósseis, não é menos válida a tese de que estejam já bastante difundidas no mercado tecnologias alternativas a nível da indústria, aptas a funcionar com outras fontes de energia primária. Ainda que seja aceitável assumir como grande a probabilidade da inexistência de uma situação de “energia barata” no sector dos transportes, afectando particularmente o modo rodoviário, uma eventual diversificação de fontes energéticas primárias a nível dos grandes espaços geoeconómicos mundiais (América, Europa e Ásia), contribuiria positivamente para um desagravamento do seu custo.

Muito menos optimista afigurar-se-á, seguramente, a questão do congestionamento da rede rodoviária Europeia, num quadro marcado por duas grandes limitações: i) incapacidade financeira dos Estados e mesmo da iniciativa privada – isolada ou em parceria – de garantirem um ritmo de investimento em novas vias compatível com a pressão da procura por mais capacidade viária (crescimento da procura a um ritmo muito superior à capacidade de oferta de estradas novas ou alargamento das existentes); e ii) emergência de grandes constrangimentos físicos, em termos de solo disponível para afectar ao “uso rodoviário”, não apenas nas imediações das grandes áreas metropolitanas. No tocante às medidas introduzidas ao tráfego pesado de mercadorias, no sentido de interiorização dos seus “custos externos” (“LKW-Maut”, “Eurovignette”, etc.), generalizar-se-á, possivelmente, até de forma institucional em sede de Directiva Comunitária, um princípio hoje limitado, mas podendo assumir-se como regra: existência de “road-pricing” urbano e metropolitano, implicando implementação generalizada de cobrança aos veículos particulares, da diferença entre “custos médios” e “custos marginais”, na entrada das cidades, em vários períodos do dia.

Figura 3. “O Horizonte 2025”



4.3.3. Uma Visão para 2025

A nível da Região Centro e da sua articulação funcional com Castilla-y-León, a LAV Aveiro-Viseu-Salamanca, cujo custo total entre Aveiro e a fronteira (Almeida) se estima em cerca de 2100 Milhões de Euros⁸, apresenta-se como factor muito significativo a nível da alteração da articulação funcional entre ambas as regiões, por um lado, e da própria estrutura do “sistema metropolitano Atlântico”, por outro.

Numa primeira abordagem, pode dizer-se que a LAV Aveiro-Viseu-Salamanca completa, inscreve Viseu no “sistema metropolitano Atlântico”, numa forma algo semelhante à “litoralização” de Évora, que ocorrerá uns anos antes, com a LAV Madrid-Extremadura-Lisboa. As “performances” dos serviços de “alta velocidade” permitem a Viseu posicionar-se numa distância-tempo de 45 minutos do Porto ou Coimbra, a menos de uma hora do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, ou mesmo ligeiramente acima de uma hora, no tocante a Braga-Aveleda ou Leiria-AV. Viseu torna-se, assim, parte integrante de um território onde é possível idealizar localizações empresariais espacialmente desfasadas de factores de produção como mão-de-obra especializada (poderá a mesma residir em Coimbra, em Aveiro ou no Porto), e ainda acomodar crescimento peri-urbano (tipologia residencial unifamiliar), competitiva com a periferia do Grande Porto.

Relativamente aos impactos locais da LAV em Viseu, afigura-se imprescindível que seja possível a articulação local da mesma com uma linha convencional bifurcada em variante a partir da Linha da Beira Alta. Uma situação de existência exclusiva da LAV em Viseu reflectir-se-ia de forma muito negativa em Nelas e Mangualde, impossibilitando que a imprescindível valência colectora e distribuidora se processasse sem recurso a cargas adicionais na rede viária local. A ligação ferroviária “convencional” Viseu-Beira Alta, possuiria assim, para além de atender aos aspectos de acessibilidade logística, um papel fulcral na constituição de uma verdadeira conurbação no interior da Região Centro, com uma dimensão demográfica compreendida entre os 150.000 e os 200.000 habitantes.

Numa visão mais alargada do novo posicionamento de Viseu, permitido pela LAV Aveiro-Salamanca e respectiva inserção na rede pré-existente, afigura-se importante salientar que a cidade do interior da Região Centro estaria numa isócrona de 1h45mn de Lisboa (via LAV Norte-Sul até Aveiro), e a cerca de 2h00mn de Madrid (45 minutos de Salamanca; 1h20mn de Valladolid). É interessante salientar o facto de que os extremos de dois sistemas metropolitanos (o Atlântico Português “linear”, em Viseu, e o Madrileno em “mancha de óleo”, em Salamanca) estariam separados entre si por um distanciamento inferior a uma hora de viagem.

⁸ Cabendo os restantes 400 Milhões de Euros ao “hiato” de uma centene de quilómetros entre Almeida e a nova circunvalação ferroviária do Norte de Salamanca.

A LAV Aveiro-Salamanca poderia possuir um segundo ponto de acesso e egresso, antes de transpor a fronteira, na zona de Almeida. Tratar-se-ia da estação de Guarda-AV, a qual, por imposições das directrizes de traçado, localizar-se-ia bastante longe da cidade capital de distrito, mas posicionando-se sobre um ponto da Linha da Beira Alta, garantindo assim um acesso rápido à cidade capital de distrito. O ponto de Vila Franca das Naves assumir-se-á como estrategicamente ideal para localizar a estação de Guarda-AV: está a apenas 15 minutos de distância-tempo da actual Guarda-gare “convencional” e ao mesmo tempo não impõe à LAV a necessidade de confrontar orografia complexa, alcançando-se Almeida e Espanha (Sancti-Spiritus) sem nunca abandonar a zona planáltica. Vila Franca das Naves é ainda um local ideal para o estabelecimento de uma “antena” ferroviária distribuidora, de cerca de 50 Km para Norte, unindo, no Pocinho, as Linhas da Beira Alta e Douro, trajecto que esteve anos consecutivos contemplado como de interesse estratégico, nos antigos “Planos de Fomento” anteriores a 1974.

A estação de Guarda-AV posicionar-se-ia temporalmente a 20 minutos de Viseu ou a 30 minutos de Salamanca: muito provavelmente esta seria a zona-limite entre as “áreas de influência” Atlântica e Madrilenha. O Porto estaria a 1h de Guarda-AV (ainda plenamente no limiar da “pendularidade”) e Lisboa a 2h. O acesso à Guarda-cidade poderia fazer-se (além da correspondência cais-a-cais para uma oferta de índole regional), por intermédio de um aparelho de mudança automática de bitola, para material circulante munido de “eixo de geometria variável”. Com Guarda-cidade a poder ser alcançada em cerca de 2h20mn a partir de Lisboa, via Aveiro, pode considerar-se que, no plano teórico, a cidade da Covilhã, localizada numa Linha da Beira Baixa modernizada, posicionar-se-ia a 2h45mn da capital de Portugal indiferentemente através de dois itinerários: um – mais curto (306 Km, via Entroncamento) e exclusivamente com recurso a composições “pendulares”; e outro – mais longo (via Guarda e LAV, até Lisboa, por Viseu e Aveiro), realizado com material de “alta velocidade”, apto a circular em duas bitolas. Numa lógica de conectividade na Guarda-AV, de serviços oriundos do Porto, e dirigidos à Linha da Beira Baixa, tornar-se-ia possível garantir a existência de um serviço Porto-Castelo Branco (pelo menos no plano teórico) em 2h30mn.

4.4. Período pós-PEIT (II): “Horizonte 2030” e além

Neste período muito longínquo assistir-se-á, possivelmente, ao início do processo de “migração” de bitola das linhas convencionais, de 1668mm para 1435mm. A forma concreta de como tal ocorrerá entre a Região Centro e a de Castilla-y-León apresenta-se muito complexa, sendo apenas incontornável constatar-se que os “1435mm” vão aparecer no ponto fronteiriço de Fuentes de Oñoro e Vilar Formoso. Como progredirão, a partir daí, em direcção ao Oeste, e como se fará a transição sem interrupção da

exploração? A itinerância dos aparelhos “cambiadores” de bitola, de Leste para Oeste, conjugada com um parque de locomotivas e vagões de mercadorias munidos de “eixo de geometria variável”⁹ será algo de incontornável. Mas, no contexto concreto de Portugal, onde a estrutura da rede ferroviária apresenta-se com muito poucos itinerários alternativos, de molde a permitir uma gestão da capacidade em “canal-horário” flexível, no decurso das intervenções realizadas em determinada linha, há algum grau de complexidade apreciável na operação.

Um “bónus” antecedendo a conversão 1668mm/1435mm do itinerário convencional da Linha da Beira Alta, poderia consistir na existência de ligação directa Beira Alta-Douro, estabelecida, como prevista há muitos anos nos “Planos de Fomento” entre Vila Franca das Naves e o Pocinho. Esta ligação conferiria grande conectividade entre as redes ferroviárias da Região Norte e Região Centro de Portugal, projectando igualmente os benefícios da redução de distância-tempo conferidos pela LAV em Guarda-AV para uma território remoto e “encravado” como o Nordeste de Portugal. Mas, num contexto de avanço dos 1435mm para Oeste, a partir de Vilar Formoso, a existência de dois itinerários alternativos a partir da Guarda (Beira Baixa e Beira Transmontana, em Vila Franca das Naves), reforçaria o carácter “arbóreo” do caminho-de-ferro convencional, permitindo assim a existência de várias possibilidades de prioritarização da chegada dos 1435mm “convencionais” ao Atlântico. A chegada a Leixões poderia, por exemplo, fazer-se pelo Douro, numa primeira abordagem, munindo-se de via de três carris (e duas bitolas simultâneas), o troço compreendido entre Guarda e Vila Franca das Naves. Ou dar prioridade à chegada dos 1435mm à Figueira da Foz, via Beira Alta, e Ramal de Cantanhede, permitindo a Linha do Oeste uma extensão rápida dos 1435mm “convencionais” para Sul, em direcção à zona da Grande Lisboa, etc. Há um sem-número de possibilidades de faseamento de um processo que, no seu final, culminará com a erradicação de Portugal (e da Península Ibérica) da particularidade ferroviária introduzida no seguimento do célebre “Informe Técnico” de 1844, redigido pelos engenheiros Subercase y Cretz e Calixto Santa Cruz, e uma página histórica do caminho de ferro Ibérico e mundial terá sido definitivamente voltada.

⁹ Os vagões de mercadorias munidos de “eixo telescópico” de tipo “RAFIL” são actualmente empregues de forma limitada no trânsito de composições de carga, entre o porto de Narvik e a Rússia, via fronteira Sueco-Finlandesa de Haparanda/Tornio (1435mm/1520mm).

4. CONCLUSÃO: A EMERGÊNCIA DE NOVO TERRITÓRIO E MERCADO NO CENTRO E CASTILLA-Y-LEÓN

O que será o espaço geoeconómico do Centro de Portugal e de Castilla-y-León no final dos próximos 20 anos, à luz dos grandes eixos ferroviários a estabelecer futuramente nos territórios de ambas as regiões? As Redes Transeuropeias como instrumentos de integração de mercados têm naturalmente um papel de reinvenção dos territórios em estudo no presente trabalho.

Fundamentalmente, há duas grandes dinâmicas territoriais que parecem dominar o espaço referência, podendo considerar-se que a extensão de “linhas de alta velocidade”, desde o Centro da Meseta até Portugal, tem um poder aglutinador centrípeto que se vai desvanecendo à medida que progridem para Oeste. Por seu turno, a “alta velocidade” em Portugal assume-se sobretudo um instrumento de “litoralização” e “Atlantização” dos territórios. O resultado prático será a definição de “áreas de influência” a nível dos mercados de trabalho, da logística, do turismo e dos espaços residenciais. O maior poder que uma ou outra destas duas grandes tendências tiver no território de Portugal, ditará um modelo de posicionamento de pendor mais “Iberista” ou “planetário”.

Relativamente ao desenvolvimento da rede ferroviária entre Portugal e Espanha, no domínio da “alta velocidade”, não parece emergir claramente um cenário final de um modelo de território fortemente polarizado por Madrid, nem tão-pouco uma versão claramente antagónica, de centralização das relações funcionais por intermédio do Atlântico. Haverá talvez lugar a uma situação mista entre os dois princípios, que evoluirá, à medida que se for completando como um todo, a rede definida na Cimeira Ibérica de 2003, na Figueira da Foz.

Fundamentalmente, a “alta velocidade” perspectiva uma “Atlantização” de todo um conjunto de centros urbanos, desde Mérida (capital da antiga Lusitânia) até à Corunha, numa primeira fase, ao que se seguirá, tendo como suporte o interior da Região Centro, a inclusão no mesmo sistema, de cidades como Viseu/Mangualde/Nelas e a Guarda. A faixa Atlântica de Portugal, não só ganha uma dimensão de “sistema metropolitano” único, como ainda se aprofunda dezenas de quilómetros no “interior” do país. A área “fronteira Portuguesa”, que, numa perspectiva centrípeta de Madrid é, na actualidade a costa ocidental, deixa efectivamente de o ser, a partir do momento em que cidades Extremenhas emergem como extensões funcionais da Grande Lisboa e Setúbal (com Évora num ponto intermédio) e – mais tarde – Viseu e a Guarda se colocam num papel semelhante, relativamente ao eixo litoral compreendido entre Leiria e Braga, onde as distâncias-tempo tecnicamente possíveis, permitem a existência de alguns movimentos de tipo “pendular”, e ainda há abrangência de “hinterlands” aeroportuários (Canha, a Sul; Sá Carneiro, a Norte). De um modo geral, toda a Galiza Atlântica encontra a sua

inscrição natural nas funcionalidades do extremo Norte Português (Porto e Braga), inserindo-se no “sistema metropolitano” litoral, incluindo-se um acesso rápido ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro.

No domínio da logística, o eixo que constitui o corredor Centro-Castilla-y-León, apresenta-se essencial, para colmatar a falha histórica da qual padecem cidades como Salamanca ou Valladolid, privadas de acesso rápido ao Atlântico. Embora haja que levar à prática um conjunto de investimentos importantes, centrados sobre a rede ferroviária convencional em diversos itinerários, assim como na respectiva articulação dos mesmos com portos e plataformas logísticas, o quadro institucional que se perspectiva existir a médio prazo, de internalização de custos externos do transporte rodoviário de cargas, conjugado com a abertura das operações ferroviárias ao sector privado, pode constituir factor suficiente para que exista uma pressão acrescida na procura pelo caminho de ferro, com particular destaque para as vertentes “intermodal” (caixas móveis, “ferroustage”, etc.) e “contentorização”. Há que salientar que a própria inclusão, no seio de Castilla-y-León, de cidades como Salamanca e Valladolid, como extensões funcionais “em mancha de óleo” da área metropolitana do Centro da Meseta, perspectiva um alargamento dos mercados próprios locais, a nível de consumo e produção de bens transaccionáveis, e portanto, um aumento não negligenciável da “intensidade logística” à escala local. Afigura-se interessante poder verificar-se algum grau (ainda que limitado) de correlação dos efeitos indirectos, de redes ferroviárias tão distintas nas respectivas valências, quanto as linhas “convencionais” e as de “alta velocidade”, exclusivas a passageiros.

Em certa medida, o ciclo de crescimento económico de uma cidade como Salamanca, poderá ver-se induzido parcialmente por uma dinâmica “centrípeta”, possibilitada por uma distância-tempo, no transporte de passageiros, de 1h20mn até à capital de Espanha, e simultaneamente, apoiar-se na “Atlantização” da sua componente logística, voltando-se para Portugal. Será extremamente interessante observar como evolui a chamada Rede CyLog (Plataformas Logísticas de Castilla-y-León), tendo como foco as operações da ZALDESA (Puerto Seco de Salamanca) relativamente aos portos de Leixões, Aveiro e – por último – Vega de Terrón: o acesso esquecido à via navegável do Douro, que para possuir alguma escala terá, que assentar na via férrea directa Salamanca-Porto, cuja recuperação gradual está hoje (2009) na agenda política bilateral dos Estados Ibéricos.

Haverá, numa perspectiva natural de se vir a estabelecer uma “Euro-Região Centro-Castela”, um interesse particular em conhecer-se exactamente qual será o posicionamento da “fronteira funcional” invisível entre as duas antigas entidades administrativo-regionais. Quanto maior for a capacidade que Portugal tiver de abarcar zonas do seu “interior” no sistema metropolitano Atlântico, incluindo um acesso temporal

rápido (contido na isócrona de 1h30mn¹⁰) ao Aeroporto Sá Carneiro, menos probabilidade terá de chegar à costa portuguesa o centripetismo de Madrid. Neste caso, e numa primeira fase de existência de “alta velocidade” Norte-Sul, sem se encontrar construída e/ou em exploração a LAV Aveiro-Viseu-Salamanca, a profundidade do “sistema Atlântico” apresentar-se-ia muito reduzida, podendo quedar-se, pela sinergia da LAV Norte-Sul com a Linha da Beira Alta, numa faixa extensível para Leste até Mortágua/Santa Comba-Dão. Um possível faseamento incrementalista da construção da LAV, dando alguma antecipação ao troço Aveiro-Viseu, já incluiria marginalmente Viseu no “sistema Atlântico”. Enfim, a Guarda apenas teria possibilidade de integrar o “sistema metropolitano” Atlântico, num cenário em que a totalidade da LAV Aveiro-Salamanca fosse já uma realidade, como a descrita no “Horizonte 2025”.

Finalmente, há a referir um aspecto particular, consistindo na articulação transversal da LAV Aveiro-Viseu-Salamanca, do “sistema metropolitano” Atlântico, com o Norte de Espanha e França, sem que tal implique uma passagem obrigatória por Madrid. Porto, Aveiro ou Viseu beneficiam da faculdade de articulação funcional com Valladolid (2h15mn a partir do Porto), Burgos (aproximadamente 2h45mn a partir do Porto), Vitoria-Gasteiz ou Bilbao e San Sebastian-Donostia (cerca de 4h00mn a 4h30mn, a partir do Porto, respectivamente), embora o alongamento das distâncias físicas acabe também por deixar as suas marcas nos tempos de viagem possíveis de obter, mesmo com recurso à “alta velocidade”. No cenário distante da existência de LAV Aveiro-Salamanca, haverá, de todas as formas, condições muito aceitáveis e interessantes, para a emergência de um “espaço de negócios” entre a Região Centro e a Comunidad Autónoma de Castilla-y-León, assim como outras comunidades autónomas (Astúrias, Cantábria, País Basco, Navarra), sem implicar necessariamente um envolvimento total do núcleo aglutinante, que é, na sua dimensão geoeconómica, a Grande Madrid.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADIF – Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. *Declaración sobre la red: Apéndice*. In: <http://www.adif.es>

Ardilla, Frederico Rodriguez (2006), *La implantación del tren AVE en Córdoba: Impacto urbano y socioeconómico*. I Congreso de Ciudades con AVE. Guadalajara.

Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid (2002), *Impacto socio-económico de la llegada del tren de alta velocidad a Castilla y León. Los casos de Segovia y Valladolid*. Valladolid, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid.

¹⁰ Atendendo-se ao “hinterland” de Barajas, por um lado, e ao facto de que Salamanca se posicionará a 1h20mn da capital de Espanha.

Ministerio de Fomento (2005), *PEIT. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte*. Madrid, Ministerio de Fomento.

Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (2006), *Orientações estratégicas para o sector ferroviário*. Lisboa, MOPTC.

Moreno, Manuel Rey (2006), *Impacto de la alta velocidad en el sistema turístico Sevillano. I Congreso de ciudades con AVE*. Guadalajara,

Preston, John; Larbie, Adam e Wall, Graham (2006), *The impact of high speed trains on socio-economic activity: The case of Ashford (Kent). 4th Annual conference on railroad industry structure, competition and investment*. Madrid, Universidad Carlos III.

RAVE – Rede de alta velocidade. Portugal mais próximo (2005), Lisboa, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

REFER – Directório da Rede 2010. In: <http://www.refer.pt>

Waïs, Francisco (1997), *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid, Fundación de los ferrocarriles españoles.