

Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro

**Gestão Estratégica Ferroviária e suas Implicações no
Desenvolvimento Regional**

El Ferrocarril de La Robla e a Linha do Tua

Dissertação de Mestrado em Gestão

André Miguel Rodrigues Aleixo Pires

Orientador

Professor Doutor Francisco José Lopes Sousa Diniz



Vila Real, 2014

Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro

**Gestão Estratégica Ferroviária e suas Implicações no
Desenvolvimento Regional**

El Ferrocarril de La Robla e a Linha do Tua

Dissertação de Mestrado em Gestão

André Miguel Rodrigues Aleixo Pires

Orientador

Professor Doutor Francisco José Lopes Sousa Diniz

Composição do Júri:

Vila Real, 2014

Este trabalho foi expressamente elaborado como dissertação original para efeito de obtenção do grau de Mestre em Gestão, sendo apresentado na Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro.

Agradecimentos

A concretização deste estudo foi possível graças ao apoio e colaboração de várias pessoas, a quem quero deixar o meu profundo e reconhecido agradecimento:

Ao meu orientador, Professor Francisco Diniz, pelo seu acompanhamento e atenção;

Ao Professor José Dias, pela sua disponibilidade e atenção ao longo do trabalho de investigação;

À Teresa Carvalho, pelo acompanhamento e aconselhamento em relação à estrutura, organização e correção do trabalho de investigação;

Ao Sr. Mário Miguel da APAC - Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro, pela documentação disponibilizada;

À EMEF - Parque Oficial do Norte (Porto), em particular ao Eng. Luís Maia e ao Eng. Carlos Machado, por me terem recebido na empresa, pelo tempo disponibilizado e pelas sugestões que deram para a realização deste estudo;

À Dr.^a Margarida Carvalho, pelo sábio acompanhamento e aconselhamento;

À FFE – Fundación Ferrocarriles Españoles por ter facultado documentação relevante para a realização deste estudo;

Ao Museo Vasco del Ferrocarril, em particular ao Dr. Juan José Olaizola Elordi, pela sua disponibilidade, colaboração e pela cedência de informação e dados;

Ao LITEP – Laboratoire d’Intermodalité des Transports et de Planification da École Polytechnique Fédérale de Lausanne, em particular ao Dr. Panos Tzieropoulos, pelas suas preciosas sugestões e recomendações;

Ao Professor Manuel Tão, por ter tido a amabilidade, disponibilidade e vontade de fazer parte deste estudo e por todas as suas valiosas sugestões;

Ao Dario Silva, pela sua colaboração e ajuda;

Ao Pedro Pinto pela cedência de informação e dados;

À AD&C – Agência para o Desenvolvimento e Coesão, em particular à Helena Gil pelos seus esclarecimentos e apoio;

À minha mãe, avó e tio, por todo o apoio que sempre me deram ao longo desta etapa.

Resumo

As orientações estratégicas definidas para o setor ferroviário em Portugal têm contribuído para o progressivo encerramento de vários troços e linhas da rede ferroviária nacional considerados deficitários e pouco rentáveis. Este processo de encerramento tem afetado sobretudo o transporte ferroviário regional e penalizado várias regiões e localidades dado que praticamente deixam de ter serviço público ferroviário. Associada à desativação e encerramento surge uma outra realidade – o abandono das infraestruturas ferroviárias. Em Portugal a estratégia tem sido a reconversão de linhas encerradas em ecopistas e esta opção prioritária tem colocado de parte o regresso do comboio. Nos últimos 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 o caminho de ferro regional é parte integrante e fundamental de uma rede de transportes e desempenha um papel importante na mobilidade, na economia e no desenvolvimento local e regional.

Em Espanha há linhas desativadas, que mais tarde reabriram ao tráfego ferroviário. Encerrada parcialmente em 1991 reabre em 2003, em toda a sua extensão (340 km), a linha regional León – Bilbao, também conhecida como *Ferrocarril de La Robla*. A reabertura e renovação integral desta via férrea, 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 graves consequências às regiões por ela servidas.

Neste trabalho de investigação efetuou-se uma análise documental desde as infraestruturas de transporte e desenvolvimento regional ao transporte ferroviário de carácter regional. Foi feita uma comparação entre a Linha do Tua e o *Ferrocarril de La Robla* e são apresentadas propostas na perspetiva da Gestão Estratégica para um cenário de uma eventual reabertura da Linha do Tua, com base na apresentação de uma ferramenta de controlo de gestão – o *Balanced Scorecard*, um Mapa Estratégico e uma infografia onde constam algumas propostas de investimento.

Palavras chave: Caminho de ferro; Desenvolvimento Regional; Gestão Estratégica, *Balanced Scorecard*; *Ferrocarril de La Robla*; Linha do Tua

Abstract

The strategic guidelines defined for the railway sector in Portugal contributed for the gradual closure of several sections and lines of the national rail network considered deficitary and barely profitable. This closure process has been affecting mostly the regional rail transport service thus penalising several regions and towns considering that they don't keep a rail service anymore. Along with the deactivation and closure another reality emerges: the abandonment of the railway infrastructures. In Portugal, the conversion of rail lines into greenways has been a strategy adopted and this priority way of acting has been putting aside the return of the train. In the past 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 some formerly deactivated lines have reopened rail traffic.

Partially closed in 1991, the regional line León-Bilbao – also known as *the Ferrocarril de La Robla*, reopens in its full length of 340 km in 2003. The reopening and full renovation of this rail line has positively 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 serious damage to the regions it once served.

In this research work a documental analysis has been made from the transport infrastructures and regional development to the regional railway transportation. A comparison is established between the Tua line and the *Ferrocarril de la Robla* and proposals are made in the Strategic Management perspective, towards an eventual reopening of the Tua line based on the presentation of a management control tool – the Balanced Scoreboard, a strategical map and an infography where investment scenarios are displayed.

Keywords: Railway, Regional Development, Strategic Management, Balanced Scorecard; *Ferrocarril de La Robla*; Tua Line

Índice

Agradecimentos	v
Resumo.....	vii
Abstract	ix
Lista de Tabelas	xiii
Lista de Figuras	xv
Lista de Abreviaturas e Siglas	xvii

Introdução	1
-------------------------	----------

CAPÍTULO I

1.1. Infraestruturas de transporte e desenvolvimento regional	5
1.2. A importância do setor dos transportes – o transporte ferroviário.....	8
1.3. A União Europeia e o transporte ferroviário – o 4º pacote ferroviário	9
1.4. O mercado ferroviário na União Europeia	10
1.5. A Europa e o caminho de ferro suburbano e regional	11

CAPÍTULO II

2.1. Definição de transporte ferroviário regional	13
2.2. Os caminhos de ferro de carácter regional	13
2.3. Exemplos de caminho de ferro regional	15
2.3.1. Chemins de Fer du Jura	15
2.3.2. <i>Treno Val Venosta</i>	17
2.3.3. <i>La Ligne du Blanc-Argent</i>	19
2.4. Turismo e património ferroviário.....	21
2.5. Exemplos associados ao património e turismo ferroviário.....	22
2.5.1. Museo Vasco del Ferrocarril.....	22
2.5.2. La Traction - le Train à vapeur des Franches-Montagnes	26
2.5.3. <i>Welsh Highland Railway</i>	27
2.6. Os caminhos de ferro em Portugal nos últimos 25 anos.....	30
2.6.1. A Rede Ferroviária Nacional	32
2.6.2. O turismo ferroviário e os comboios turísticos	37

CAPÍTULO III

3.1. Gestão Estratégica e Ferramentas de Controlo de Gestão	39
3.1.1. Gestão Estratégica	39
3.1.2. <i>Balanced Scorecard</i>	41
3.1.3. Exemplos da aplicação do <i>Balanced Scorecard</i> no setor ferroviário.....	46

CAPÍTULO IV

4.1. Metodologia	49
4.1.1. Instrumentos de recolha de dados	49
4.1.2. Princípios éticos na recolha de dados	50
4.1.3. Análise e tratamento de dados	51
4.2. Estudos de caso	51
4.2.1. <i>El Ferrocarril de La Robla</i>	51
4.2.1.1. Serviço regional de passageiros	53
4.2.1.2. A oferta turística que circula no <i>Ferrocarril de La Robla</i>	54
4.2.1.3. Transporte de mercadorias	58
4.2.2. Linha do Tua	60
4.2.2.1. Serviço regional de passageiros	66

CAPÍTULO V

5.1. Análise e discussão de resultados da investigação	69
5.1.1. Transporte ferroviário	69
5.1.2. Orientações	73
5.1.3. Comparação (<i>Ferrocarril de La Robla</i> e Linha do Tua)	74
5.1.4. Propostas (Linha do Tua)	79
5.2. Propostas	81
5.2.1. <i>Balanced Scorecard</i> e a Linha do Tua	81
5.2.2. Proposta de investimento para a Linha do Tua	91

CAPÍTULO VI

6.1. Considerações finais e sugestões para estudos futuros	93
---	----

Referências Bibliográficas	99
-----------------------------------	----

Anexos	105
---------------	-----

Anexo A – Imagens	107
--------------------------	-----

Anexo B – Guião da entrevista	121
--------------------------------------	-----

Anexo C – Consentimento Informado	125
--	-----

Anexo D – Transcrição da entrevista na íntegra	129
---	-----

Anexo E – Categorias e subcategorias dos discursos	145
---	-----

Índice de Tabelas

Tabela 1. O transporte ferroviário na União Europeia	10
Tabela 2. Categorias e subcategorias da entrevista semiestruturada	69
Tabela 3. Evolução de alguns indicadores demográficos e territoriais	83
Tabela 4. Total da população empregada por setor de atividade económica, segundo o censos de 2011	83
Tabela 5. Evolução de alguns indicadores sobre o emprego e mercado de trabalho de acordo com o censos de 2011	84
Tabela 6. Análise SWOT da Linha do Tua	85

Índice de Figuras

Figura 1. Mapas da rede ferroviária da Chemins de Fer du Jura.....	15
Figura 2. Evolução anual do transporte de passageiros entre 2008 e 2013 na CJ	16
Figura 3. Evolução anual do transporte de mercadorias (toneladas) entre 2008 e 2013 na CJ.....	17
Figura 4. Mapa do <i>Treno Val Venosta</i>	17
Figura 5. Evolução anual do transporte de passageiros entre 2005 e 2009 no <i>Treno Val Venosta</i>	18
Figura 6. Mapa da linha de <i>Blanc-Argent</i> , troços Valençay – Salbris e Valençay – Luçay-le-Màle	20
Figura 7. Evolução anual do tráfego de passageiros nos comboios turísticos, dos serviços especiais em comboios turísticos e dos visitantes do Museo Vasco del Ferrocarril entre 1998 e 2005	24
Figura 8. Evolução anual do tráfego de passageiros nos comboios turísticos, dos serviços especiais em comboios turísticos e dos visitantes do Museo Vasco del Ferrocarril entre 2006 e 2013	24
Figura 9. Mapas do <i>Welsh Highland Railway</i>	27
Figura 10. Evolução anual do transporte de passageiros entre 2007 e 2011 no <i>WHR</i>	29
Figura 11. Mapas da Rede Ferroviária Nacional em 1988 (à esquerda) e em 2012 (à direita).....	32
Figura 12. Mapa da rede ferroviária nacional a norte da linha do Douro em 1988	34
Figura 13. Mapa da rede ferroviária nacional a norte da linha do Douro em 2014	34
Figura 14. Cobertura do Plano Nacional de Ecopistas da REFER	36
Figura 15. As quatro perspetivas do <i>Balanced Scorecard</i>	43
Figura 16. Mapa do <i>Ferrocarril de la Robla</i>	52
Figura 17. Mapa do itinerário do comboio turístico <i>Tren Costa Verde</i>	54
Figura 18. Mapa dos itinerários do <i>Expreso de La Robla</i>	56
Figura 19. Mapa dos itinerários do <i>Trancantábrico</i>	57
Figura 20. Mapa da Linha do Tua	61
Figura 21. Plano de mobilidade para o Vale do Tua	65
Figura 22. Evolução anual do transporte de passageiros entre 1990 e 1998 na Linha do Tua	66
Figura 23. Evolução anual do transporte de passageiros entre 1999 e 2007 na Linha do Tua	67
Figura 24. Proposta de <i>Balanced Scorecard</i> para a Linha do Tua	87
Figura 25. Proposta de Mapa Estratégico para a Linha do Tua.....	89
Figura 26. Propostas de Investimento para a Linha do Tua	90

Lista de Abreviaturas e Siglas

Adif - Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
ADRV - Agência de Desenvolvimento Regional para o Vale do Tua
BSC - *Balanced Scorecard*
CAF - Compañía Auxiliar de Ferrocarriles
CJ - Chemins de fer du Jura
CP, EPE - Comboios de Portugal, Entidade Pública Empresarial
EMEF, SA - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, Sociedade Anónima
ERRAC - European Rail Research Advisory Council
ETS - Euskal Trenbide Sarea
EVA - *Economic Value Added*
FEDER - Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
Feve - Ferrocarriles de Vía Estrecha
GTIEVA - Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado
ICOMOS - International Council on Monuments and Sites
Km - quilómetro
ME - Ministério da Economia e do Emprego
MLM, SA - Metropolitano Ligeiro de Mirandela, Sociedade Anónima
MOPTC - Ministério das Obras Públicas Transporte e Comunicações
nº - número
OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
p. página
PNE - Plano Nacional de Ecopistas
REFER, EPE - Rede Ferroviária Nacional, Entidade Pública Empresarial
Renfe - Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
RFF - Réseau Ferré de France
RFN - Rede Ferroviária Nacional
RTE-T - Rede Transeuropeia de Transportes
SBB - Schweizerische Bundesbahnen
SNCF - Société Nationale des Chemins de fer Français
UDD - unidade dupla *diesel*
UE - União Europeia
UITP - Union Internationale des Transports Publics
UNESCO - United Nations Educational Scientific and Cultural Organization
WHR - *Welsh Highland Railway*

Introdução

O transporte ferroviário, por ser um transporte coletivo de grande impacto e pelas enormes vantagens ambientais, sociais e económicas que apresenta, é determinante e estratégico para o desenvolvimento socioeconómico de um país. Dada a sua reconhecida importância, nos últimos anos um pouco por toda a Europa tem-se assistido a uma progressiva aposta no transporte ferroviário, contrariando a tendência de desinvestimento em prol do transporte rodoviário. Apesar de os investimentos ferroviários estarem muito centrados na alta velocidade e nas redes transeuropeias, há também uma clara e progressiva aposta no caminho de ferro de carácter regional.

Em Portugal, no último quarto de século, o percurso e a estratégia adotada para o setor ferroviário é precisamente o inverso daquilo que acontece a nível europeu. Assiste-se a um enorme e progressivo desinvestimento na ferrovia, agravado pelo encerramento e desmantelamento da rede ferroviária nacional, sendo as regiões de Trás-os-Montes e Alentejo, as mais afetadas com o encerramento de várias linhas e troços. Só em Trás-os-Montes encerrou-se 95% da rede de via métrica que servia a região, estando apenas em funcionamento 5% que corresponde ao troço da Linha do Tua entre Carvalhais, Mirandela e Cachão (16 km). A região está mal servida no que diz respeito ao transporte ferroviário, não há intenção de recuperar e revitalizar o caminho de ferro regional, e atualmente a prioridade é aproveitar os troços ferroviários desativados e convertê-los em ecopistas.

Contrastando com esta realidade, em Espanha há exemplos de linhas que encerraram e reabriram novamente ao tráfego ferroviário, completamente renovadas e modernizadas. Encerrada parcialmente em 1991 mas reaberta em 2003 em toda a sua extensão (340 km), a linha regional León – Bilbao, também conhecida como *Ferrocarril de La Robla* é a mais extensa linha de via métrica da Europa, localiza-se no interior norte de Espanha e serve as regiões autónomas de Castilla y León, Cantabria e País Vasco. A reabertura do *Ferrocarril de La Robla* é uma das maiores a nível europeu e contou com financiamento estatal e comunitário.

O desaparecimento do caminho de ferro em Portugal, nomeadamente em regiões do interior como Trás-os-Montes e Alentejo, contribuiu para que em mais de duas décadas o país perdesse quase metade dos passageiros transportados por modo ferroviário. Este facto deveu-se sobretudo à estratégia de racionalização dos caminhos de ferro, tendo como ponto de partida imediato o encerramento de várias linhas e troços da rede ferroviária nacional,

perdendo competitividade em determinados territórios e regiões, face a outros tipos de transporte. Portugal tem uma densidade de rede baixa quando comparada com a média europeia e o desinvestimento nos caminhos de ferro tem sido alvo de contestação interna e, inclusive, mereceu recentemente a atenção da Comissão Europeia.

No seminário “*O Futuro dos Transportes na Europa*”, que decorreu em 2012 em Lisboa, o responsável da Rede Europeia de Mobilidade e da Direção Geral para a Mobilidade e Transportes da Comissão Europeia considerava que Portugal teria de fazer esforços significativos para o desenvolvimento do caminho de ferro e que os projetos não poderiam depender apenas de fundos comunitários. No decorrer da sessão, a eurodeputada da Comissão dos Transportes e do Turismo foi mais longe e criticou a falta de investimento nacional na rede ferroviária, comparou Portugal e Espanha no que diz respeito ao caminho de ferro, referindo que a modernidade da rede ferroviária espanhola contrasta com a aparência de “Idade Média” do lado português (Lusa, 2012).

Em 2014, a Comissão Europeia pede aos estados membros que invistam em transportes e apresentem projetos de investimento tendo em conta que há 11,9 mil milhões de euros disponíveis para financiar a melhorar as ligações de transportes na Europa. A Comissão Europeia considera mesmo que os transportes são fundamentais para a recuperação económica e as zonas europeias que não disponham de boas ligações não irão prosperar (Cardoso, 2014). Perante esta realidade e com base no que foi referido, efetuou-se um trabalho de reflexão do qual resultou a motivação e o ponto de partida para abordar e relançar novamente a questão do caminho de ferro de carácter regional em Trás-os-Montes, a partir de uma perspetiva associada à gestão e ao pensamento estratégico com vista à reabertura em toda a extensão de uma linha de caminho de ferro – a Linha do Tua.

Da reflexão efetuada resultou um conjunto de aspetos que se substanciam nos seguintes objetivos:

- Apresentar um caso de reabertura/*benchmarking* de uma linha regional, nomeadamente o *Ferrocarril de La Robla* que possa ser aplicável à Linha do Tua;
- Comparar Portugal e Espanha no que diz respeito ao caminho de ferro regional, tendo como objeto de estudo duas linhas de caminho de ferro localizadas em regiões do interior norte – a Linha do Tua com o *Ferrocarril de La Robla*;
- Sensibilizar os *stakeholders* para o desenvolvimento de uma nova dinâmica e atividade empresarial com base, não só na reabilitação de um caminho de ferro de

carácter regional (Linha do Tua), como também na rentabilização dos ativos humanos, económicos, paisagísticos e turísticos associados ao caminho de ferro;

- Desenvolver cenários de reabertura e reabilitação da Linha do Tua a partir da proposta de um *Balanced Scorecard* (BSC), Mapa Estratégico e de Infografia onde são apresentados algumas hipóteses e propostas de investimento.

O trabalho de investigação tem como finalidade desenvolver uma ferramenta de controlo de gestão – o *Balanced Scorecard* e Mapa Estratégico para uma eventual reabertura da Linha do Tua, tendo como ponto de partida a comparação com o *Ferrocarril de La Robla* com base nas práticas adotadas na reabertura desta linha espanhola. Ambas as linhas são de via métrica (1000 mm), localizam-se em regiões do interior norte de ambos os países. Espera-se que o BSC possa permitir aos decisores, gestores e administradores, terem uma visão estratégica das ações a implementar bem como avaliações periódicas das ações implementadas para uma eventual reabertura da Linha do Tua. Analisou-se também as práticas adotadas, não só em outras linhas regionais como os *Chemins de Fer du Jura* (Suíça), o *Treno Val Venosta* (Itália) e a *Le Banc-Argent* (França), bem como as práticas ao nível do turismo ferroviário, desenvolvidas pela *La Traction - le Train à Vapeur des Franches-Montagnes*, pelo *Museo Vasco del Ferrocarril* e no *Welsh Highland Railway*.

Da finalidade do estudo resultaram as seguintes questões orientadoras:

1. De que forma a estratégica adotada para a reabertura do *Ferrocarril de La Robla* potenciou o transporte de passageiros, mercadorias, turismo e a valorização e recuperação do património ferroviário? O mesmo poder-se-á adaptar e aplicar à Linha do Tua?
2. Em que medida o *Ferrocarril de La Robla* poderá ser um *benchmarking* aplicável à Linha do Tua?
3. Qual a importância que a reabertura da Linha do Tua pode ter para uma visão estratégica e integrada de Trás-os-Montes no contexto regional e nacional?
4. De que forma a apresentação de uma proposta de *Balanced Scorecard* para a Linha do Tua pode contribuir para a avaliação de desempenho e definição de uma estratégia com vista à sua reabertura?

A metodologia adotada foi de carácter qualitativo, é um estudo descritivo-comparativo e um estudo de caso. O método de recolha de dados consistiu, para além da análise documental, numa entrevista semiestruturada efetuada a um Professor e Investigador em Economia dos Transportes de uma universidade portuguesa.

O trabalho de investigação divide-se em seis capítulos:

- No primeiro capítulo é efetuada uma revisão de literatura a temas tais como as infraestruturas de transporte e desenvolvimento regional, a importância do setor dos transportes mais concretamente a do transporte ferroviário, e os próximos passos a nível europeu em relação ao transporte ferroviário. É referido de forma genérica o atual momento do mercado ferroviário na União Europeia e o impacto do caminho de ferro suburbano e regional a nível europeu;
- O segundo capítulo consiste também numa revisão de literatura, onde é referida a definição de transporte ferroviário regional, a importância do caminho de ferro regional e o papel do turismo ferroviário. Neste capítulo são apresentados três exemplos de caminho de ferro regional e três exemplos relacionados com o património e turismo ferroviário. É também efetuada uma descrição e análise ao caminho-de-ferro em Portugal no último quarto de século, são abordados aspetos relacionados com as estratégias adotadas para o sector ferroviário nacional e é feita referência ao turismo ferroviário e exploração de comboios turísticos em Portugal;
- No terceiro capítulo é efetuada uma revisão de literatura acerca da Gestão Estratégica e do *Balanced Scorecard*. São apresentados dois exemplos da aplicação do *Balanced Scorecard* no setor ferroviário;
- O quarto capítulo consiste na apresentação e caracterização da metodologia adotada no trabalho de investigação e são caracterizados e analisados os estudo de caso (*Ferrocarril de La Robla* e *Linha do Tua*);
- No quinto capítulo analisaram-se e discutiram-se os resultados e procurou-se relacioná-los e confrontá-los entre si. São apresentadas propostas para um cenário de eventual reabertura da Linha do Tua. É apresentada uma proposta de *Balanced Scorecard* e respetivo Mapa Estratégico para a Linha do Tua e uma infografia com valores de investimento para a reabertura da linha e compra de material circulante;
- Do sexto e último capítulo fazem parte as considerações finais, limitações e sugestões para estudos futuros. É efetuada uma síntese dos principais resultados e uma reflexão sobre o tema em estudo.

CAPITULO I

1.1. Infraestruturas de transporte e desenvolvimento regional

A coesão territorial e o desenvolvimento regional têm sido nos últimos anos alguns dos pilares fundamentais das políticas regionais, nacionais e europeias. O desenvolvimento regional é todo um processo que exige ao nível institucional, social e político, um compromisso amplo e eficiente, e uma visão de longo prazo objetiva de maneira a concorrer para a inclusão dos territórios e das regiões, sobretudo as menos favorecidas, contribuindo assim para diminuir as assimetrias e promover o desenvolvimento local e urbano. O conceito de desenvolvimento está diretamente ligado às ideias de durabilidade, sustentabilidade ambiental e sustentabilidade social, aspetos importantes, determinantes e inerentes à qualidade de vida e ao desenvolvimento económico.

De acordo com Baleiras (2011), “os múltiplos indicadores de qualidade de vida num qualquer espaço são condicionados por variáveis determinadas no exterior e sobre as quais os agentes residentes têm pouco ou nenhum controlo” (p.48). Neste âmbito estão relacionados fatores externos ao território. Um deles são as infraestruturas de transporte (Baleiras, 2011). A relação entre as infraestruturas/setor dos transportes e o desenvolvimento regional evolui numa perspetiva de maior crescimento e maior atividade económica que, conseqüentemente, produz mais necessidades e procura de transporte (Murta, 2010). Aliás, as infraestruturas de transporte são importantes, sobretudo em regiões mais desfavorecidas, na medida em que há a possibilidade de beneficiarem de um crescimento económico mais relevante em relação a regiões ou territórios mais desenvolvidos, daí que lhes é atribuído um papel muito importante – “conciliar o crescimento económico com a coesão social” (Crozet, 2005, p.3).

Segundo Crozet (2005), a “primeira missão das infra-estruturas de transporte é (...) contribuir para a redução tendencial dos custos e para o crescimento económico geral daí decorrente” (p.4). Para o autor, deve-se ter também em consideração as implicações objetivas que as infraestruturas de transporte têm no território, não só porque “...os centros e produção e de consumo têm tendência por evidentes razões de acesso, a aproximarem-se das infraestruturas mais eficazes” (p.4), mas também porque as “...infra-estruturas de transporte têm um impacto sensível sobre o desenvolvimento e a hierarquização dos territórios” (p.4).

De acordo com o estudo *“Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development”* da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE, 2002), o efeito imediato do investimento em infraestruturas de transportes consiste em melhorar as condições de viagem para os utilizadores. Podem existir ainda mais impactos ao nível da acessibilidade, emprego e aumento da eficiência, que irão contribuir para a regeneração de uma região. A melhoria das condições de viagem resultantes do investimento em infraestruturas de transportes pode ter impactos mais amplos na rede, não só através da indução e afetação da procura com base numa intermodalidade alargada, bem como melhorar a confiança e a qualidade do serviço de transporte. O estudo da OCDE (2002) aponta várias repercussões/impactos ao nível socioeconómico em áreas como a acessibilidade, o emprego, a eficiência, a inclusão social e o ambiente.

No que diz respeito à **acessibilidade**, na maioria dos casos, o objetivo do investimento em infraestruturas de transportes é precisamente melhorar a acessibilidade de uma determinada região, reduzindo o tempo de viagem ou aumentando o potencial para viajar. A **acessibilidade** pode ser medida como a quantidade de atividades económicas ou sociais que podem ser alcançadas através de um sistema de transportes. A melhoria das acessibilidades permite aos mercados ganharem dimensão e escala para a indústria, turismo e/ou trabalho, o que leva ao aumento da concorrência e/ou centralização.

O **emprego**, sobretudo ao nível regional, é frequentemente um objetivo importante ao nível governativo e político. Os impactos da construção, funcionamento e manutenção das infraestruturas de transporte no emprego inclui tanto os empregos criados como os que são reestabelecidos ou deslocados para uma nova região.

Em relação à **eficiência**, para a indústria de uma determinada região, a poupança de tempo e os baixos custos, bem como ganhos de acessibilidade e fiabilidade, decorrente das infraestruturas de transporte, permitiria alcançar ganhos de produtividade através da modernização da produção e da distribuição. Maior acesso ao mercado criará novas oportunidades de negócio e permitirá aumentar a concorrência, contribuindo assim para a maximização da rentabilidade. As infraestruturas de transporte têm um impacto sobre o capital privado e da produtividade do trabalho e, portanto, sobre o crescimento económico global.

No que diz respeito à **inclusão social**, quando as regiões padecem de problemas económicos ou sociais, as infraestruturas de transporte podem contribuir ou para uma futura exclusão ou para resolver o problema da exclusão social, ao melhorar a acessibilidade e mobilidade.

Em ambos os casos, esses efeitos precisam ser compreendidos e medidos durante a avaliação dos projetos das infraestruturas de transporte. Por último, em relação ao **ambiente**, no planeamento dos investimentos nas infraestruturas de transportes, os efeitos externos no ambiente devem ser incluídos na avaliação. Vários impactos ambientais são frequentemente avaliados, tanto na estratégia como no planeamento do projeto. Esses impactos incluem a qualidade do ar e da água, ruído, indemnizações, impactos regionais e uso dos recursos naturais.

O referido estudo conclui que é improvável que apenas os investimentos em infraestruturas de transporte criem, por si só, impactos no emprego e contribuam para melhoria da acessibilidade e da inclusão social. É referida a necessidade de todo um conjunto de outros investimentos (ex: habitação, serviços sociais...), a fim de garantir que o investimento na regeneração do território tenha o efeito desejado. As conclusões do estudo apontam ainda para a necessidade de definir objetivos claros dos projetos em infraestruturas de transporte relacionados com o desenvolvimento regional, tendo estes que incluir o contexto e as necessidades estratégicas específicas de cada região. No enquadramento da relação entre as infraestruturas de transporte e o desenvolvimento regional há aspetos importantes e fundamentais a ter em consideração, tais como o papel e a missão que as infraestruturas de transporte assumem no território ao nível da coesão e convergência.

A eficácia de uma boa rede de infraestruturas de transportes é essencial e fundamental para o correto funcionamento da sociedade e da economia, na medida em que contribuiu para a circulação de bens, pessoas e serviços e, conseqüentemente, beneficia as ligações inter e intrarregionais, facto que permite assegurar e garantir a mobilidade (Crozet, 2005).

Numa economia de mercado, um dos aspetos mais importantes prende-se com a divisão do trabalho e as infraestruturas de transporte que ocupam um lugar de destaque, dado possibilitarem a circulação de mercadorias e a ligação entre regiões e territórios.

De acordo com Crozet (2005), apesar do reconhecido impacto das infraestruturas de transporte no território, as mesmas podem porventura levantar algumas dúvidas, sobretudo ao nível técnico/económico, ambiental, social e local.

Ao nível **técnico**, as previsões de tráfego estipuladas podem pecar por excesso, facto que por vezes leva os decisores a porem em causa os riscos associados (ex.: custos de produção) e isso pode resultar no adiamento da decisão final em relação ao investimento.

No que diz respeito a nível **ambiental**, o autor refere que quando territórios “sensíveis” já são atravessados por mais do que uma infraestrutura de transporte ou quando há o desenvolvimento de infraestruturas de transporte que desencadeiam a mobilidade não sustentável (ex.: autoestrada), os territórios limítrofes e as populações mais próximas demonstram preocupação com novos projetos de infraestruturas de transporte que possam surgir.

Ao nível **social e local**, o autor questiona-se com o facto de quem realmente usufrui dos benefícios de uma nova infraestrutura de transporte, isto porque a mesma pode contribuir para a saída de população e deslocalização do emprego das zonas mais subdesenvolvidas para as zonas mais desenvolvidas. Nesta perspetiva, a expectável convergência promovida pelas infraestruturas de transporte pode ser posta em causa.

1.2. A importância do setor dos transportes – o transporte ferroviário

O setor dos transportes desempenha um papel importante no desenvolvimento económico e regional. Para além de um importante setor de atividade, é um grande empregador (direto e indireto, onde se inclui a construção das infraestruturas), é um fator produtivo, permite o estabelecimento do comércio interno e, conseqüentemente, dos mercados nacionais. Ao nível interno, um sistema de transportes moderno e a um custo competitivo, é fundamental para o comércio internacional, com conseqüências para a organização interna e regional. A mobilidade oferecida por um bom sistema de transportes, incluindo o ferroviário, é determinante e contribui para alterar padrões de localização de empresas, pessoas e estilos de vida, associados ao lazer, turismo e emprego (Murta, 2010).

O bom desempenho das infraestruturas de transporte, tais como a do transporte ferroviário, permite a médio e longo prazo atingir importantes objetivos, fundamentais para a devida articulação territorial e regional, tornando-se determinantes como fator atrativo para o crescimento demográfico e empresarial. De acordo com Murta (2010), o bom desempenho dos sistemas de transporte (onde se insere o transporte ferroviário), permite a redução dos custos das empresas e famílias para um mesmo resultado e serve como instrumento de ligação entre as atividades de produção ou produtivas, mercados e consumidores, permitindo aproximar o que antes estava distante. Estes fatores permitem ampliar as trocas comerciais entre regiões e potenciar ou até mesmo criar economias de escala, dado que há maior profundidade territorial, há unificação de mercados e, conseqüentemente, ganhos de escala.

1.3. A União Europeia e o transporte ferroviário – o 4º pacote ferroviário

A Comissão Europeia (2013a) considera o caminho de ferro uma componente vital do setor dos transportes da União Europeia (EU), contribuindo para dar resposta à procura crescente de transporte, à segurança do abastecimento de combustíveis e à redução das emissões carbónicas. Com o objetivo de uniformizar o transporte ferroviário à escala europeia, em 2013 foram apresentadas as propostas do 4º Pacote Ferroviário.

O documento tem como principal objetivo aumentar a oferta e qualidade dos serviços de transporte ferroviário. As propostas centram-se em quatro áreas:

- **Normas e homologações eficazes** – pretende a redução de custos administrativos das empresas ferroviárias, de maneira a agilizar a entrada de novos operadores no mercado;
- **Maior qualidade e maior oferta em resultado da entrada de novos operadores no mercado dos serviços de transporte ferroviário** – proposta a abertura do mercado nacional ferroviário de passageiros a novos operadores e serviços. Prevê-se que com esta medida e associada a outras reformas estruturais, o benefício financeiro seja superior a 40.000 milhões de euros tanto para cidadãos como operadores e em 2035 contribua para um volume de tráfego adicional que pode chegar aos 16.000 milhões de passageiros/km;
- **Estrutura à altura das necessidades** – pretende-se que todos tenham acesso ao caminho de ferro em condições de igualdade. As entidades independentes que asseguram a gestão ferroviária (gestores de infraestrutura) devem fazê-lo com eficiência e coordenar a sua atividade ao nível da UE para que seja criada uma autêntica rede europeia;
- **Trabalhadores qualificados** - O dinamismo do setor ferroviário depende da qualificação e motivação dos seus trabalhadores. O setor ferroviário confrontar-se-á com o duplo desafio de atrair pessoal para substituir um terço dos seus trabalhadores dado que passarão à reforma e de se inserir num novo ambiente de carácter mais concorrencial.

A Tabela 1 representa alguns números importantes do transporte ferroviário na UE e os valores que se pretendem atingir com as novas medidas para o setor.

Tabela 1.

O transporte ferroviário na União Europeia

Transporte ferroviário na União Europeia	Previsões para o tráfego ferroviário
• Volume de Negócios: 73.000 milhões de € • 10% do tráfego total de mercadorias e gera uma receita estimada em 13.000 milhões de € • Emprega 800.000 pessoas • 8.000 milhões de viagens (ano)	• Aumento de 40% no tráfego de mercadorias até 2030 e cerca de 80% até 2050 • Aumento de 34% no tráfego de passageiros até 2030 e de 51% até 2050

Fonte: Comissão Europeia, 2013a

No âmbito da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), no que diz respeito ao transporte ferroviário, para o período 2014-2020, prevê-se “ligações por caminho de ferro, de 38 aeroportos essenciais a grandes cidades e a adaptação de 15.000 km de linhas férreas à alta velocidade” (Comissão Europeia, 2013b).

1.4. O mercado ferroviário na União Europeia

Segundo o “Quarto Relatório de Acompanhamento da Evolução do Mercado Ferroviário” da Comissão Europeia (2014), o setor ferroviário está a crescer, no entanto, a eficiência e a qualidade de serviço ainda têm margem para evoluir em vários países europeus. O referido relatório destaca o fantástico crescimento no transporte ferroviário de passageiros desde meados dos anos 90 no Reino Unido (mais de 70%), na Suécia (mais de 42%), em França (mais de 37%) e na Bélgica (mais de 26%).

É evidenciada a importância da Alta Velocidade dado que representa um quarto do tráfego total da UE. O relatório destaca também o facto de o transporte internacional de passageiros estar a crescer a par do transporte ferroviário de mercadorias. Atualmente, os novos operadores ferroviários dão emprego a 120.000 pessoas e já têm 21% de quota de mercado do transporte de passageiros e 28% no de mercadorias.

O relatório refere que o setor ferroviário ainda depende de maneira significativa de subsídios públicos (cerca de 36.000 milhões de euros em 2012), que o transporte de mercadorias ainda está aquém do desejável e que 94% dos serviços ferroviários são nacionais, sendo metade destes de carácter suburbano (Comissão Europeia, 2014).

De acordo com um inquérito Eurobarómetro, 58% dos europeus estão satisfeitos com os caminhos de ferro do seu país, no entanto, aqueles que utilizam este meio de transporte ainda é relativamente pouco. Cerca de 19% dos inquiridos não utilizam o comboio por razões de acessibilidade (as queixas são sobretudo de pessoas com mobilidade reduzida) (Comissão Europeia, 2013c).

Atualmente, apenas 35% dos europeus viaja em comboios intercity várias vezes por ano e 32% nunca utilizou este tipo de comboio. Apenas 14% dos europeus admite utilizar comboios suburbanos diversas vezes por semana e 53% admite nunca ter utilizado este tipo de comboio. De acordo com este inquérito, o automóvel continua a ser o meio de transporte preferencial na Europa mas esta tendência começa a inverter-se (Comissão Europeia, 2013c).

1.5. 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 setor 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 setor 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 setor 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.

CAPITULO II

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 setor 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-Rail*¹ (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. A atratividade do transporte ferroviário regional depende de uma rede ferroviária de alta qualidade e de boas estações para os passageiros.

¹ Projeto europeu financiado pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) com a duração de 3 anos (2010-2013), foi 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.interregiorail.eu/index.html>).

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 fatores, tais como a melhoria da qualidade do serviço prestado e o apoio importante das entidades em benefício do transporte público e dos caminhos 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.: enlaces), 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.

Nos últimos anos, a aposta na ferrovia regional tem sido recorrente um pouco por toda a Europa, facto que contribui não só para o crescimento do transporte ferroviário ao nível local e para a mobilidade e valorização regional mas também para a reabertura de linhas

encerradas ao tráfego ferroviário ou revitalização e modernização de troços e ramais que estavam em vias de encerrar. A experiência e o desenvolvimento de um transporte ferroviário regional e sustentável resulta da aprendizagem a partir de bons exemplos ou de casos considerados de sucesso ou como “uma boa prática”.

2.3. Exemplos de caminho de ferro regional

2.3.1. Chemins de Fer du Jura

A Chemins de Fer du Jura² (CJ) é uma empresa ferroviária que opera no norte da Suíça, mais concretamente na região do Jura (cantão). Criada em 1944, resulta da fusão de quatro outras empresas que geriam de forma independente vários troços ferroviários. A empresa, atualmente com 161 colaboradores, gere uma rede ferroviária eletrificada (Figura 1), com uma extensão total de 85,209 km, dos quais 74,316 km são de via estreita e 10,893 km são de via larga (troço Porrentruy-Bonfol). A rede ferroviária da Chemins de Fer du Jura está ligada à dos caminhos de ferro federais suíços (SBB – Schweizerische Bundesbahnen) a partir das estações de Glovelier, Tavannes e La Chaux-de-Fonds. Para além da rede ferroviária e do material circulante, a Chemins de Fer du Jura gere uma frota de autocarros que serve de complemento ao caminho de ferro e que, inclusive, circulam à noite.

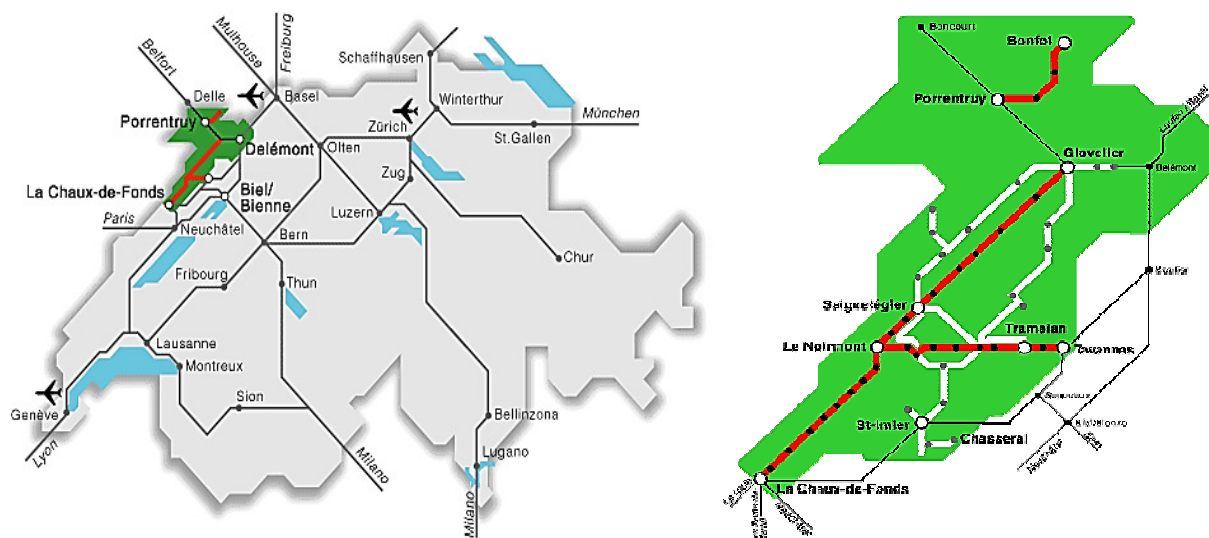


Figura 1. Mapas da rede ferroviária da Chemins de Fer du Jura
(Chemins de Fer du Jura, 2014.)

² Informação obtida no site da Chemins de Fer du Jura (<http://www.les-cj.ch/default.asp>).

Na rede ferroviária do Jura circulam comboios regionais, turísticos e de mercadorias (*Anexo A, Imagens 1, 2 e 3*) e na maioria das linhas há comboios de hora a hora em ambos os sentidos, devidamente interligados e articulados com os horários dos autocarros. A estratégia da Chemins de Fer du Jura centra-se sobretudo na comunicação, *marketing* e qualidade do serviço prestado. A empresa apresenta todo um conjunto de atividades e ofertas relacionadas com o caminho de ferro, diferentes tipos de bilhete (viagens de trabalho, escola ou turismo), transporte combinado (intermodalidade) entre comboio, bicicleta e trotinete e vários outros tipos de programas destinados a grupos e escolas ou para quem simplesmente pretenda viajar individualmente. Há ainda a destacar as viagens turísticas nos comboios históricos de via estreita da empresa La Traction, SA (*Train à Vapeur des Franches-Montagnes* e *Le Train des Horlogers*) e no comboio turístico *Belle Epoque*. Apesar de a região do Jura ser predominantemente rural, de baixa densidade populacional e com uma população residente de 71.738 habitantes³ (é um dos cantões com menor população), a CJ apresenta valores muito interessantes em relação ao transporte de passageiros (Figura 2) e de mercadorias (Figura 3).

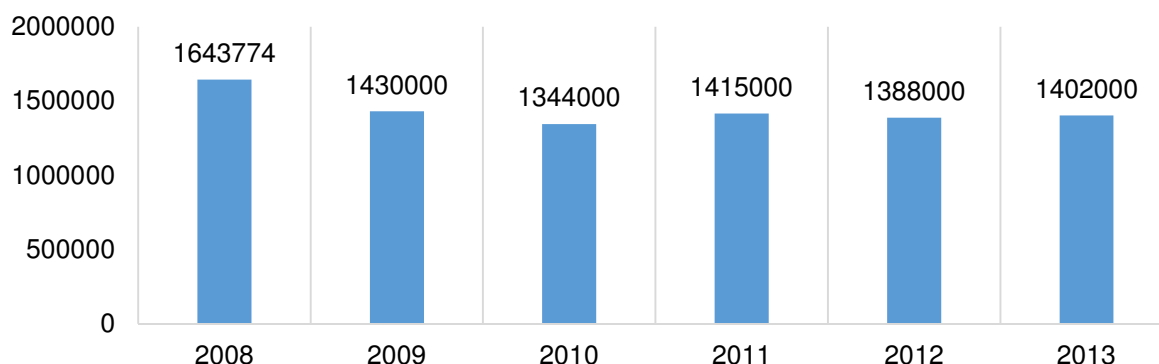


Figura 2. Evolução anual do transporte de passageiros entre 2008 e 2013 na CJ
(Chemins de Fer du Jura, 2013)

De acordo com o “*Rapport de gestion 2013*” da Chemins de Fer du Jura, desde 1991 que o número de passageiros transportados anualmente nunca foi inferior a um milhão de passageiros. O melhor ano de sempre foi o de 2008, onde viajaram 1.643.774 passageiros. Em 2013, foram transportados 1.402.000 passageiros, menos 14.000 do que em 2012.

³ Informação obtida no site da Federal Statistical Office (http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/en/index/themen/01/02/blank/key/raeumliche_erteilung/kantone__gemeinden.html).

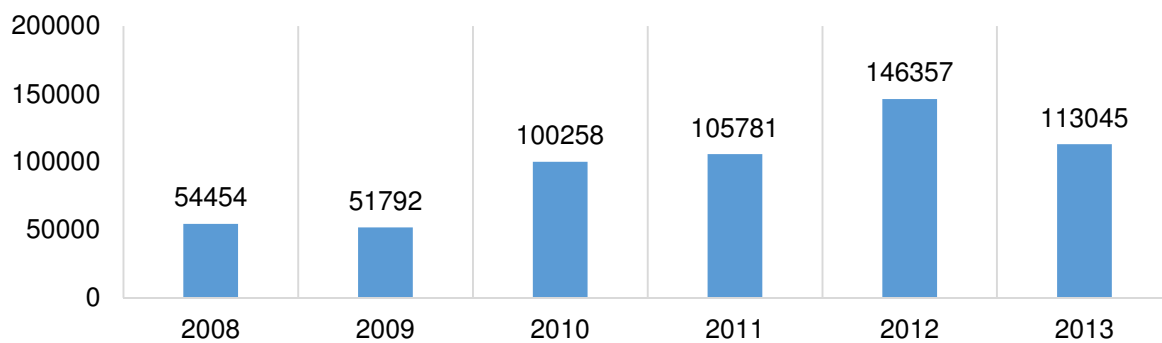


Figura 3. Evolução anual do transporte de mercadorias (toneladas) entre 2008 e 2013 na CJ
(Chemins de Fer du Jura, 2013)

O transporte de mercadorias tem registado um bom crescimento, sobretudo a partir de 2009. Em 2013, foram transportadas 113.45 toneladas de mercadorias, menos 33.112 toneladas do que em 2012. O melhor ano de sempre foi em 1995, com 195.130 toneladas de mercadorias transportadas (Chemins de Fer du Jura, 2013).

2.3.2. Treno Val Venosta

Localizada em zona montanhosa (Alpes), o *Treno Val Venosta* ou *Vinschgerbahn*⁴ (Anexo A, Imagem 4) é uma linha ferroviária de via larga (1435 mm), não eletrificada, com 59,8 km de extensão e que liga as localidades de Merano e Malles (Figura 4) na província de Bolzano (509.626 habitantes⁵), região autónoma de Trentino-Alto Adige/Südtirol, norte de Itália.

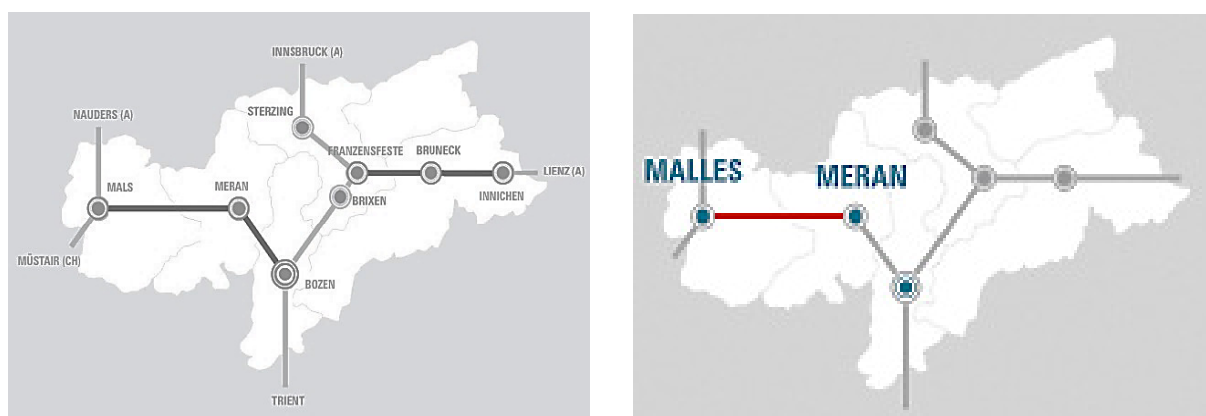


Figura 4. Mapa do *Treno Val Venosta*⁴

⁴ Informação obtida no site do Südtirol Bahn (<http://www.vinschgerbahn.it/en/bahnhofe.asp>).

⁵ Informação obtida no site do Istituto Nazionale di Statistica (Istat) (http://www.istat.it/en/provincia-autonoma-bolzano-bozen/data?q=gettableterr&dataset=DCIS_POPRES1&dim=35,1,0,182,8,0&lang=1&tr=0&te=1).

Esta via-férrea, construída entre 1903 e 1906, faz parte do *Südtirol Bahn - Treno Alto Adige* e é gerida pelas autoridades da região autónoma. Em 1990, o operador ferroviário nacional italiano Ferrovie dello Stato encerra ao tráfego ferroviário o *Treno Val Venosta*, mas em 1999 a via férrea para a ser propriedade da região autónoma e nesse mesmo ano foi tomada a decisão de a reconstruir.

No ano 2000, foi projetada e planeada a reconstrução e a 5 de maio de 2005 os comboios voltam novamente a circular entre Merano e Malles (Prader, 2012). Para a reconstrução do *Treno Val Venosta*, foram investidos cerca de 120 milhões de euros, valor que inclui a renovação integral da infraestrutura e a compra de material circulante novo a *diesel*, à empresa suíça Stadler Rail. A maior parte do investimento foi feito pela região autónoma de Trentino-Alto Adige/Südtirol e algumas das comunidades contribuíram ao financiarem a reconstrução das estações.

A reconstrução e reabertura do *Treno Val Venosta* é considerada um caso de sucesso a nível técnico e arquitetónico. Os comboios circulam durante grande parte da viagem a uma velocidade de 70 km/h mas podem atingir os 100 km/h e, em alguns troços, os 120 Km/h. As estações são consideradas património cultural da região autónoma de Trentino-Alto Adige/Südtirol e parte integrante da paisagem do vale de Venosta.

A reabertura do *Treno Val Venosta* é considerado um excelente exemplo do envolvimento da população da região no sentido de influenciar as decisões políticas no que diz respeito à reconstrução da linha. O *Treno Val Venosta* é bastante apreciado não só por turistas (mais de 3 milhões de dormidas na região) como também pela população local (Federal Ministry for Transport, Innovation And Technology, 2012) e isso reflete-se no aumento do número de passageiros transportados, tal como se verifica na Figura 5.

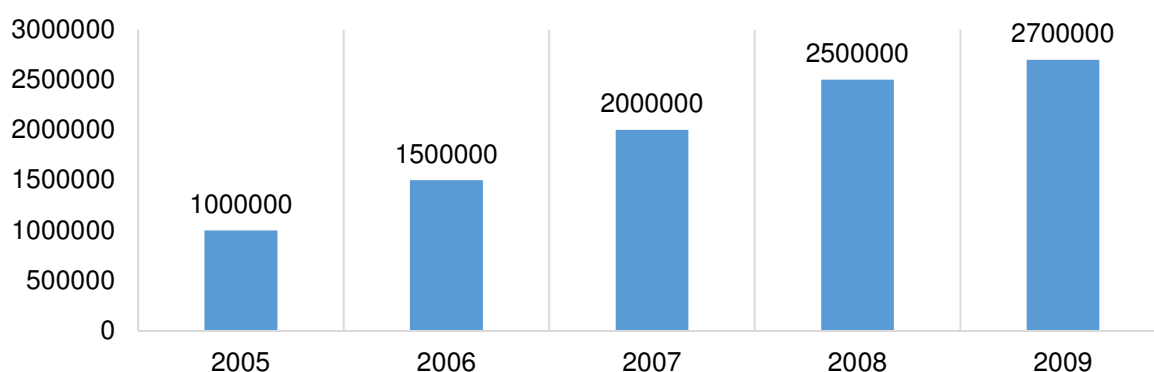


Figura 5. Evolução anual do transporte de passageiros entre 2005 e 2009 no *Treno Val Venosta*
(Prader, 2012)

A evolução do número de passageiros mostrou-se bastante positiva desde o ano de reabertura (2005), e em 2009 foram transportados 2 milhões e 700 mil passageiros. A cada hora há comboios entre Merano e Malles, os horários dos autocarros estão coordenados com os do comboio e em alturas de maior procura há um serviço inter-regional onde o comboio só pára nas estações com maior afluência de passageiros. Há também a coordenação horária (intermodalidade) entre o *Treno Val Venosta* e um autocarro que faz a ligação à localidade de Zernez (Suíça).

A gestão estratégica das autoridades regionais tem como principal foco o caminho de ferro e a promoção turística da região servida pelo *Treno Val Venosta*. Há a preocupação por parte das entidades da região autónoma de Trentino-Alto Adige/Südtirol em ter um sistema tarifário atrativo não só para visitantes mas também para a população local. Em pelo menos seis estações do *Treno Val Venosta* é possível alugar bicicletas e há, inclusive, a possibilidade de comprar um passe intermodal onde está incluído o aluguer de bicicletas. Atualmente, não há transporte de mercadorias no *Treno Val Venosta*, no entanto, há planos para se efetuar o transporte de fruta e de pedra de mármore por comboio (Federal Ministry for Transport, Innovation And Technology, 2012). Um dos projetos a implementar é a eletrificação da linha, que inclusive já foi aprovado no dia 16 de dezembro de 2014 pelo governo da região autónoma do Tirol do Sul. O investimento necessário para executar o projeto é de 56 milhões de euros (Chiandoni, 2014).

2.3.3. *La Ligne du Blanc-Argent*

La Ligne du Blanc-Argent, também conhecida como B-A, é uma linha de via estreita (1000 mm), não eletrificada, inaugurada em 1902, que ligava a localidade de Le Blanc (distrito de Indre) com Argent-sur-Sauldre (distrito de Cher) na Region Centre de França. A via férrea tinha uma extensão total de 190 km mas ao longo dos anos foi sendo parcialmente encerrada. Atualmente, apenas estão em exploração 67 km (Figura 6), dos quais 56 km correspondem à ligação Salbris-Valençay via Romorantin e os restantes 11 km correspondem ao troço Valençay-Luçay-le-Mâle, entretanto encerrado em 2009 devido ao mau estado da via, tendo sido o serviço ferroviário substituído por autocarros (*Anexo A, Imagem 5*).

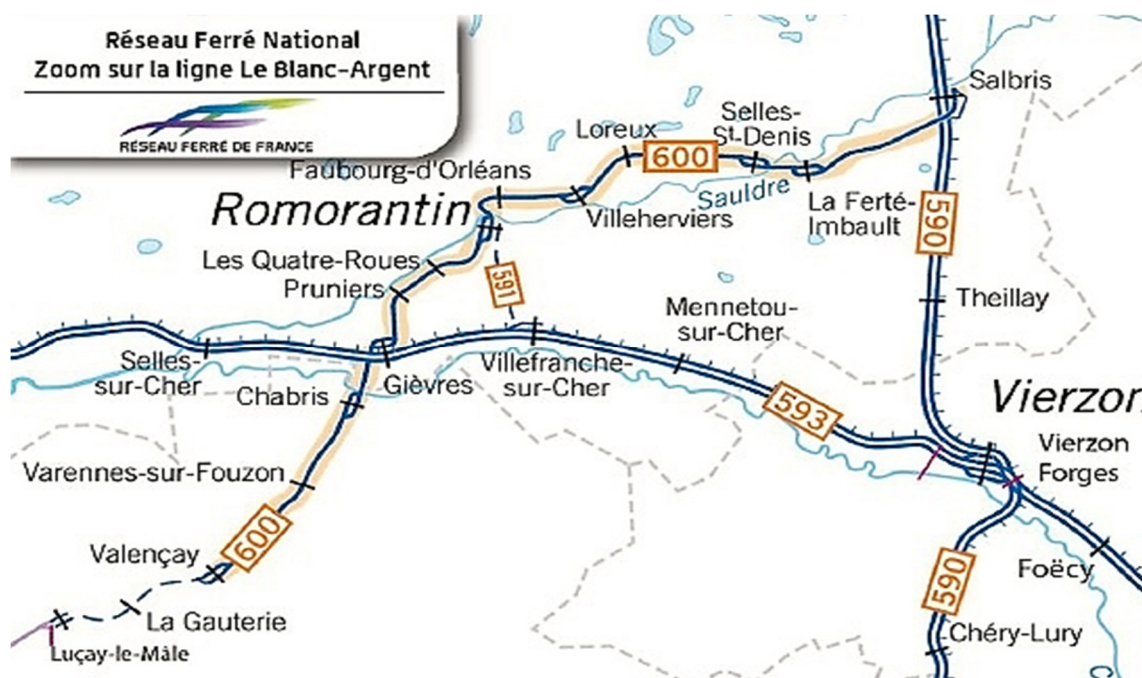


Figura 6. Mapa da linha de *Blanc-Argent*, troços Valençay-Salbris e Valençay-Luçay-le-Mâle
(Réseau Ferré de France, 2013)

A B-A está ligada à restante rede ferroviária francesa a partir das estações de Gièvres e Salbris, é gerida pelo Réseau Ferré de France (RFF), o material circulante (comboios) pertence à Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) e o serviço prestado enquadra-se no tipo de serviço *Transport Express Regional* da SNCF (RFF, 2013).

Apesar de nos anos 2000 terem sido investidos fundos regionais e comunitários (Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional [FEDER]) na linha de *Blanc-Argent*, em junho de 2010 a velocidade de circulação estava limitada a 40 km/h por razões de segurança em vez dos habituais 70 km/h.

Em dezembro de 2011, a Region Centre e o RFF assinaram um acordo de financiamento que iria contribuir para a modernização e sustentabilidade da linha. A 17 de janeiro de 2013, é reaberta a B-A entre Valençay e Salbris totalmente renovada e novamente apta para velocidades até os 70 km/h. O custo total da renovação foi de 13 milhões e 600 mil euros e grande parte do financiamento veio da Region Centre.

Aliás, a região autónoma tem desempenhado um papel importante na contínua renovação e modernização da linha ao investir em mais de duas décadas, um total de 27 milhões e 450 mil euros em material circulante novo, na renovação das estações e da infraestrutura (RFF, 2013).

Devido à aposta estratégica da Region Centre na via férrea de *Blanc-Argent*, a região autónoma foi galardoada em 2012 com um prémio relacionado com a mobilidade sustentável e o trabalho desenvolvido pelo RFF na modernização da linha foi reconhecido com um prémio relacionado com a inovação. O trabalho desenvolvido na B-A pode abrir novas perspectivas para a renovação de linhas regionais semelhantes (RFF, 2013).

A linha regional serve diretamente 26.165 habitantes (Romorantin – 17.638 habitantes⁶; Salbris – 5.856 habitantes⁷; Valençay – 2.671 habitantes⁸) e apesar de estar localizada numa região rural, por ano são transportados 400.000 passageiros. Grande parte dos passageiros é estudante das pequenas localidades situadas a sudeste de Loir-et-Cher e a norte de Indre que utilizam o comboio para se deslocarem até Romorantin para irem à escola. Para a Region Centre, a linha de *Blanc-Argent* é fundamental para a mobilidade sustentável em território rural e importante para a qualidade de vida das populações e dos municípios por ela servidos (Interlignes, 2013).

2.4. Turismo e património ferroviário

O sucesso e a sustentabilidade do caminho de ferro regional estão diretamente ligados às estratégias adotadas a nível nacional e regional e depende sobretudo do apoio das regiões, municípios, associações e da população. Depende também da gestão e das orientações estratégias de integração das linhas regionais no âmbito de uma rede ferroviária de cobertura nacional e da promoção turística do caminho de ferro e das regiões por ele servidas.

As linhas regionais localizadas em zonas rurais e montanhosas apresentam todo um conjunto de fatores críticos de sucesso relacionados sobretudo com os ativos paisagísticos e culturais e que, quando são associados a viagens de comboio em material circulante histórico, podem tornar-se um produto turístico de qualidade e excelência. A aposta no turismo ferroviário contribui também para a requalificação do património ferroviário (infraestruturas e material circulante), para a criação de núcleos museológicos ou outros espaços culturais associados ao caminho de ferro e, inclusive, contribui para reabertura de linhas e troços que foram encerrados ao tráfego ferroviário.

⁶ Informação obtida no site do Institut National de la Statistique et des Études Économiques (<http://www.insee.fr/fr/ppp/bases-de-donnees/recensement/populations-legales/commune.asp?annee=2011&depcom=41194>).

⁷ Informação obtida no site do INSEE (<http://www.insee.fr/fr/ppp/bases-de-donnees/recensement/populations-legales/commune.asp?annee=2011&depcom=41232>).

⁸ Informação obtida no site do INSEE (<http://www.insee.fr/fr/ppp/bases-de-donnees/recensement/populations-legales/commune.asp?annee=2011&depcom=36228>).

Para o sucesso da exploração turística dos caminhos de ferro regionais, há que ter em conta vários aspetos, tais como a oferta de serviços e programas cujo êxito está diretamente ligado à adequada comunicação com os potenciais clientes (ex.: website, painéis informativos), o envolvimento local e regional dos agentes políticos, a criação de parcerias locais e regionais (ex.: cooperação com a indústria do turismo), a avaliação precisa das expectativas dos turistas e da comunidade local, a realização de pequenos investimentos (ex.: vagões para transporte de bicicletas), a cooperação inter-regional e transfronteiriça (ex.: intermodalidade e coordenação de horários entre regiões transfronteiriças) e a integração das linhas de via estreita com outros tipos de transporte (ex.: autocarros e outras linhas ferroviárias). De referir ainda a importância da aprendizagem com os casos de *benchmarking*, na medida em que podem servir como modelo e referência para os gestores e administradores responsáveis pela gestão e desenvolvimento das redes de transporte nas regiões (Rzeszow Regional Development Agency, 2014).

Os casos de *benchmarking* mostram que o caminho de ferro regional pode ser utilizado não só para turismo como também pode ser parte integrante do sistema de transportes de uma determinada região. Analisar as boas práticas em linhas regionais pode ser determinante para tentar explorar o potencial de linhas ou ramais ferroviários aparentemente ineficientes. Qualquer tipo de decisão de encerrar uma linha considerada deficitária deve ser precedido por uma análise detalhada sobre que tipo de uso poderá ter uma via-férrea em risco de encerrar ao tráfego ferroviário (Rzeszow Regional Development Agency, 2014).

2.5. Exemplos associados ao património e turismo ferroviário

2.5.1. Museo Vasco del Ferrocarril

Inaugurado a 20 de janeiro de 1992, O Museo Vasco del Ferrocarril⁹ (*Anexo A, Imagem 6*) é um espaço museológico sediado na antiga estação de caminho de ferro de Azpeitia (município com 14.509 habitantes¹⁰, província de Guipúzcoa, País Basco) e que fazia parte do extinto *Ferrocarril del Urola* (encerrado ao tráfego ferroviário em 1988). O museu está integrado no Euskotren (operador ferroviário público de Euskadi – País Basco) e é gerido pela Fundación Museo Vasco del Ferrocarril. As instalações inauguradas em 1992 (estação e edifícios adjacentes) era o início daquilo que viria a ser o museu.

⁹ Documentação e dados cedidos gentilmente pelo Dr. Juan José Olaizola Elordi (Museo Vasco del Ferrocarril).

¹⁰ Informação obtida no site do Instituto Vasco de Estadística ([http://www.eustat.euskadi.net/t35-t64cont/es/t64aVisor War/t64aservlet/t64aIndicadoresServlet?cods=20018&selindics=162\]&mode1=1&language1=0&type1=0&R01HNoPortal=false](http://www.eustat.euskadi.net/t35-t64cont/es/t64aVisorWar/t64aservlet/t64aIndicadoresServlet?cods=20018&selindics=162]&mode1=1&language1=0&type1=0&R01HNoPortal=false)).

Ao mesmo tempo que foram sendo acrescentadas coleções ao espólio museológico, (graças ao apoio financeiro do Departamento de Transportes y Obras Públicas), prosseguia o programa de preservação e restauro de material circulante histórico com o apoio de empresas ligadas ao setor ferroviário e sempre com a supervisão do museu.

Durante o ano de 1992, foi elaborado o projeto da segunda fase do Museo Vasco del Ferrocarril que previa a reabilitação e adaptação a novas funções dos edifícios das antigas cocheiras, oficinas e subestação elétrica, e em dezembro desse mesmo ano começam as obras. Depois de finalizadas as obras de reabilitação bem como o restauro de 28 unidades ferroviárias e a recuperação de várias ferramentas e utensílios ligados aos caminhos de ferro, a 4 de outubro de 1994 são inauguradas as novas instalações do Museo Vasco del Ferrocarril. Desde o início que o projeto de criação do Museo Vasco del Ferrocarril contemplava a possibilidade de efetuar viagens turísticas em material circulante histórico (comboios) preservado e restaurado pelo museu. A 12 de junho de 1998 abre ao serviço do museu o troço Azpeitia-Lasao do antigo *Ferrocarril del Urola*. Este troço ferroviário tem 4,5 km de extensão conta com um túnel de 225 metros de extensão e uma ponte de 40 metros sob o rio Urola, considerada uma obra de arte de grande interesse histórico.

Desde a reabertura em 1998, o Museo Vasco del Ferrocarril é responsável pela exploração do troço Azpeitia-Lasao cujo serviço é prestado pelo material circulante histórico pertencente ao museu. Desse material circulante histórico fazem parte dois veículos ferroviários que pertenceram à CP – Comboios de Portugal, EPE e que foram oferecidos ao museu. Os veículos são a locomotiva a vapor de via estreita CP E205 (ex linhas do Corgo e Sabor), construída pela empresa alemã Henschel & Sohn em 1913 e a automotora *diesel* de via estreita CP9301 (ex Linha do Tua), construída pela empresa holandesa Allan em 1954 (*Anexo A, Imagem 7*). A CP E205, entretanto batizada de “Portugal”, foi restaurada entre 1999 e 2000 nas oficinas do museu e o custo total do restauro foi de 120 mil euros. Já a CP9301 foi restaurada em 2007 e o custo total do restauro foi de 60 mil euros. Ambos estão aptos para circular e sempre que necessário realizam viagens ao serviço do museu.

O Museo Vasco del Ferrocarril permite ao visitante uma experiência única dado que este pode interagir com a história ferroviária de forma viva e direta, ou seja, pode viajar a bordo de veículos históricos da mesma forma como se viajava no passado. Para além das viagens em comboios históricos, da recuperação e preservação de material circulante e da possibilidade de alugar um comboio para viagens turísticas, o museu desenvolve outro tipo de iniciativas, tais como investigação ferroviária, formação, conferências, exposições ou concursos fotográficos.

Aos mais interessados é oferecida a possibilidade de reviver o trabalho de maquinistas e fogueiros através de cursos de iniciação à tração a vapor que são ministrados anualmente no museu. O *Tren de Vapor del Valle del Urola*, explorado pelo Museo Vasco del Ferrocarril, é o único comboio turístico em Espanha rebocado por locomotivas a vapor (carvão), e desde a sua criação em 1998 até ao momento tem-se revelado um caso de sucesso, tendo em conta a evolução do número de passageiros regulares e do número de serviços especiais (comboios) realizados. As Figuras 7 e 8 representam a evolução anual do tráfego de passageiros nos comboios turísticos, dos serviços especiais em comboios turísticos e dos visitantes do Museo Vasco del Ferrocarril entre 1998 e 2013.

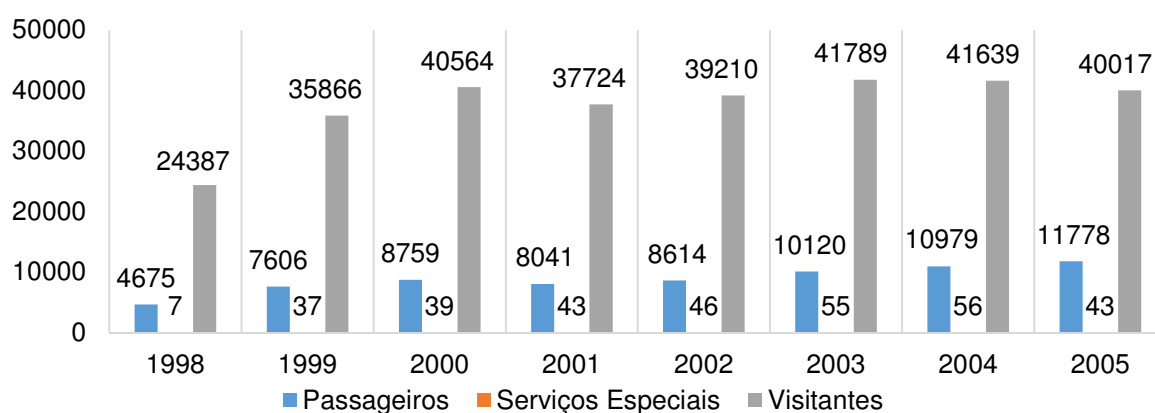


Figura 7. Evolução anual do tráfego de passageiros nos comboios turísticos, dos serviços especiais em comboios turísticos e dos visitantes do Museo Vasco del Ferrocarril entre 1998 e 2005¹¹

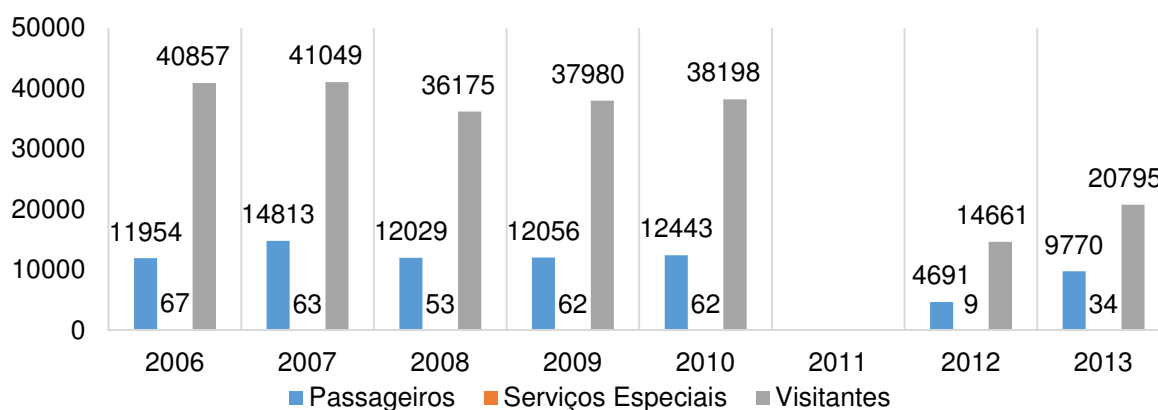


Figura 8. Evolução anual do tráfego de passageiros nos comboios turísticos, dos serviços especiais em comboios turísticos e dos visitantes do Museo Vasco del Ferrocarril entre 2006 e 2013¹¹

¹¹ Documentação e dados cedidos gentilmente pelo Dr. Juan José Olaizola Elordi (Museo Vasco del Ferrocarril).

A par do serviço do *Tren de Vapor del Valle del Urolla*, o Museo Vasco del Ferrocarril impulsionou também a criação da associação Amigos del Museo Vasco del Ferrocarril. Esta associação, constituída por pessoal voluntário, tem como objetivo prioritário explorar o serviço ferroviário de comboios históricos a custos suportáveis. O apoio dos voluntários da associação é fundamental para garantir a viabilidade económica do *Tren de Vapor del Valle del Urolla*. Toda a atividade da associação é supervisionada pelo museu e regulada pelo Euskotren mediante um acordo estabelecido entre ambas as partes. Um dos principais objetivos do museu era prolongar o serviço até Zumaia (ligação com rede do Euskotren) porém desde o encerramento do *Ferrocarril del Urola*, o troço entre Azpeitia e Zumaia foi desmantelado.

Durante o ano de 2008, a empresa gestora da rede ferroviária do País Basco, a Euskal Trenbide Sarea (ETS) analisou a reabilitação do *Ferrocarril del Urola*, troço Azpeitia-Zumaia para o transporte de mercadorias entre as siderurgias do Grupo Gallardo em Azpeitia e o Porto de Pasajes (província de Guipúzcoa, País Basco). Os municípios atravessados pelo troço Azpeitia-Zumaia solicitaram também a reabertura ao tráfego ferroviário de passageiros (Inginieros Consultores, 2012).

Estima-se que o investimento necessário para a reabertura do *Ferrocarril del Urola* entre Azpeitia e Zumaia seja de 38 milhões e 600 mil euros (Fulcrum Ingeniería, 2013). Apesar de atualmente a localidade de Azpeitia e o Museo Vasco del Ferrocarril ainda não estarem religados à rede do Euskotren em Zumaia, está previsto, no âmbito do “*Plan Estratégico EuskoTren XXI*”, a reabertura do troço Azpeitia-Zumaia para o transporte de mercadorias e a intenção prolongar os comboios turísticos do museu até Zumaia (Euskotren, 2012).

O Museo Vasco del Ferrocarril¹² especializou-se na história dos caminhos de ferro de via estreita (representaram cerca de 25% da rede ferroviária em Espanha) e apresenta umas das melhores coleções ferroviárias da Europa com material circulante diverso que vai desde as locomotivas a vapor, *diesel* e elétricas até a automotoras e diversos tipos de vagões. O museu tem um dos mais completos conjuntos de máquina-ferramenta do País Basco, situado na antiga oficina mecânica do *Ferrocarril del Urola*. A destacar há ainda a coleção de uniformes utilizados no caminho de ferro desde o final do século XIX até à Alta Velocidade e uma das melhores coleções de relojoaria ferroviária do mundo.

¹² Informação obtida no site do Museo Vasco del Ferrocarril (<http://www.bemfundazioa.org/pagina.php?queidioma=1&pg=10>).

2.5.2. La Traction - le Train à Vapeur des Franches-Montagnes

A La Traction - le Train à Vapeur des Franches-Montagnes¹³ é uma equipa/grupo responsável pelos trabalhos de restauro, manutenção e exploração dos comboios turísticos que circulam na rede de via métrica da Chemins de Fer du Jura. Criada em 1993, dela fazem parte a La Traction, SA (Société Anonyme), a La Traction, SE (Société d'Exploitation) e a Chemins de Fer du Jura. A La Traction, SA é uma empresa de responsabilidade limitada, sem fins lucrativos, fundada a 4 de julho de 1991 e sediada em Delémont (região do Jura, Suíça). A empresa é proprietária do depósito localizado em Pré-Petitjean (região do Jura, Suíça) e do material circulante histórico. A La Traction, SE é uma associação com cerca de 90 membros (voluntários e a tempo inteiro) que efetua todo o tipo de trabalho necessário para manter a atividade da La Traction (ex.: manutenção do material circulante e dos edifícios, apoio administrativo). A Chemins de Fer du Jura é o operador e o gestor da rede ferroviária.

As três entidades que compõem a La Traction trabalham de forma estreita e próxima e coordenam-se entre si. A La Traction SA coloca em circulação os seus comboios históricos, os membros da La Traction SE executam todo o tipo de trabalho necessário na La Traction SA, e a Chemins de Fer du Jura trata da comercialização e promoção dos comboios históricos. De referir ainda que há um acordo que define o tipo de entendimento entre a La Traction SA e a Chemins de Fer du Jura, dado que a empresa também tem um comboio turístico – o *Belle Epoque*.

A La Traction – le Train à Vapeur des Franches-Montagnes apresenta todo um conjunto de atividades associadas ao turismo ferroviário que vão além dos serviços regulares em comboios turísticos. Uma das atividades que mais destaque tem é o “*L'attaque du train*”, onde um grupo de homens a cavalo “interrompe” a viagem de comboio e “rapta” um dos passageiros. Há também a possibilidade de alugar um comboio e de visitar o depósito, onde é feita a manutenção do material circulante. Anualmente, a La Traction organiza um fim de semana de “portas abertas”, com o objetivo de dar a conhecer todas as atividades e cativar novos voluntários. Em 2013, a La Traction apresenta o novo comboio turístico *Train des Horlogers*. A La Traction SA tem material circulante histórico único, devidamente restaurado e preservado. Do material circulante da empresa, destacam-se duas locomotivas a vapor de via estreita que circularam em algumas linhas de via métrica da rede ferroviária portuguesa e que pertenceram à CP.

¹³ Informação obtida o site da La Traction – le Train à Vapeur des Franches-Montagnes (http://www.la-traction.ch/la_traction_en/generalites_en).

As locomotivas são a CP E206 (ex linhas do Corgo e Sabor), construída em 1913 pela empresa alemã Henschel & Sohn e a CP E164 (ex linhas do Corgo e Tua) construída em 1905 também pela mesma empresa (*Anexo A, Imagem 8*). As locomotivas foram compradas à CP em 1992 e posteriormente recuperadas nas oficinas da empresa ferroviária alemã Deutsche Bahn (DB) em Meiningen (Alemanha). A CP E206 entrou ao serviço da La Traction em setembro de 1993 e a CP E164 em setembro de 1999. De acordo com os relatórios anuais de 2012 e 2013 da La Traction SA, em 2012 circularam 34 comboios turísticos e foram transportados 3088 passageiros. O ano seguinte regista uma pequena quebra. Em 2013 circularam 31 comboios turísticos e foram transportados 2565 passageiros (La Traction, 2012, 2013).

2.5.3. Welsh Highland Railway

O *Welsh Highland Railway* (WHR) é uma linha de via estreita (597 mm) com 40 km de extensão e liga as localidades de Caernarfon e Porthmadog (Figura 9) no norte do País de Gales (*Anexo A, Imagem 9*). O WHR situa-se no coração do Snowdonia National Park e foi explorado comercialmente entre 1922 e 1937, ano em que encerrou ao tráfego ferroviário.

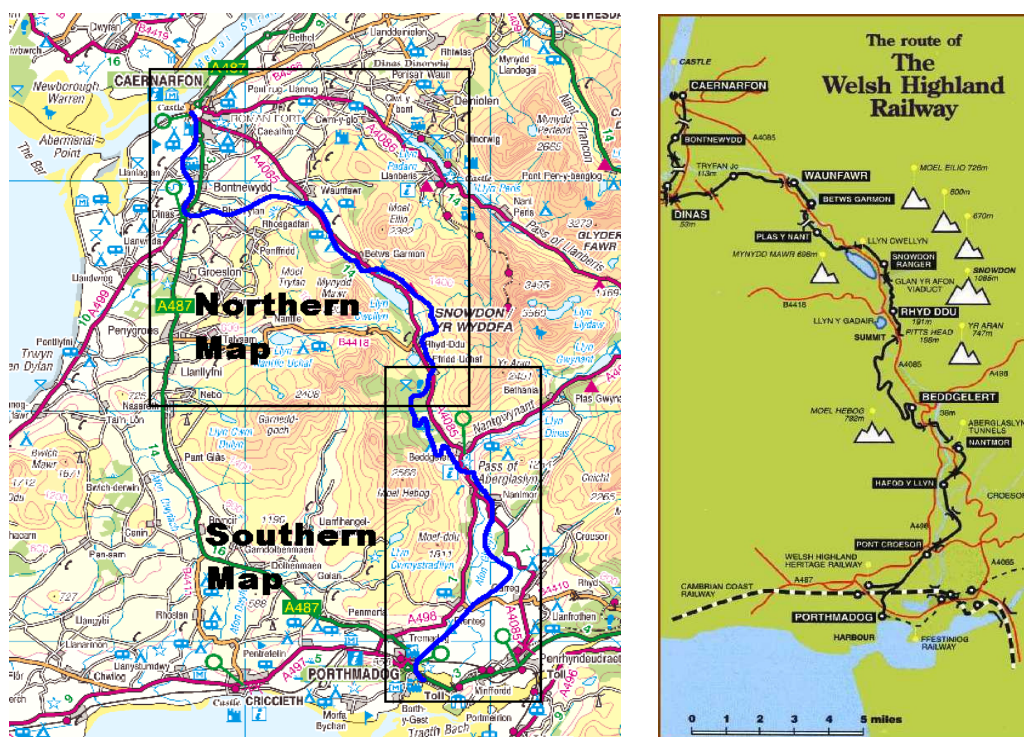


Figura 9. Mapas do *Welsh Highland Railway*¹⁴

¹⁴ Mapas obtidos nos sites da Welsh Highland Railway Society e do *Welsh Highland Railway* (<http://www.whrsoc.org.uk/Maps.html?WHRMaps/ww1/large/area.htm>) (<http://www.whrsoc.org.uk/WHRProject/maps/whr-map.jpg>).

A partir da década de 60, um grupo de entusiastas criou uma sociedade com o intuito de a reabrir. Em 1993, a recém-criada *Welsh Highland Railway Society* tinha como objetivo captar voluntários para a reconstrução do WHR, tendo as obras começado em 1997. A reabertura foi feita de forma faseada e só em 2011 é que os comboios circularam novamente em toda a extensão do *Welsh Highland Railway* (Adams, 2012).

Todo o trabalho de reconstrução foi feito sobretudo por voluntários e é considerado um bom exemplo no que diz respeito ao envolvimento da sociedade/população na reabertura de uma linha de caminho de ferro regional (a exploração é da linha é de carácter turístico). São os voluntários da *Welsh Highland Railway Society* que executam várias tarefas relacionadas com a parte operacional e com manutenção da via, estações, edifícios e material circulante. A reabertura contou com apoio comunitário do FEDER e foram várias as entidades envolvidas na reabertura da linha, tais como a *Welsh Highland Railway Society*, a *Welsh Development Agency*, a *Wales Tourist Board*, entre outras (Adams, 2012).

Os serviços disponibilizados no *Welsh Highland Railway*¹⁵ são diversificados e estão muito centrados no passageiro/turista. Os passageiros podem transportar bicicletas, bagagens e animais de estimação (cães) no comboio. É possível comer durante a viagem, dado que é assegurado um serviço de *catering*. Nos comboios há também a presença de um guia para que os passageiros possam obter o máximo de informação possível durante a viagem. Há a possibilidade de efetuar viagens em comboios especiais, alugar um comboio, fazer viagens de grupo e usufruir de eventos especiais diretamente ligados ao caminho de ferro, tais como o “*Victorian Weekend*”, “*Halloween Trains*”, ou os “*Santa Trains*” (destinados sobretudo à época natalícia). Foi criado o cartão “*Y Cerdyn/The Card*” que permite descontos em viagens, eventos e em comboios especiais. O cartão é válido por cinco anos e está disponível para os todos os que residem na zona norte do País de Gales.

O *Welsh Highland Railway* é comercializado juntamente com o *Ffestiniog Railway*¹⁶. Ambas as linhas são promovidas a partir de panfletos destinados não só ao mercado interno a nível local como também ao mercado externo. As linhas de caminho de ferro fazem parte do consórcio de *marketing* “*Great Little Trains of Wales*”, que tem como objetivo principal promover os comboios turísticos no País de Gales (Adams, 2012).

¹⁵ Informação obtida no site do *Ffestiniog & Welsh Highland Railways* (<http://www.festrail.co.uk/index.htm>).

¹⁶ Esta via-férrea é a mais antiga linha de via estreita (597mm) do mundo com quase 200 anos de história (criada em 1832), tem 22 km de extensão e liga as localidades de Blaenau Ffestiniog e Porthmadog (intermodalidade com o WHR) ambas localizadas no norte do País de Gales. O *Ffestiniog Railway* encerrou ao tráfego ferroviário em 1946 e em 1955 inicia-se a reabertura faseada da linha. Só em 1982 é que os comboios voltam a circular em toda a extensão do *Ffestiniog Railway*.

O resultado da promoção do *Welsh Highland Railway* e da respetiva reabertura em toda a sua extensão teve repercussões positivas no que diz respeito à evolução anual do número de passageiros, tal como se verifica na Figura 10.

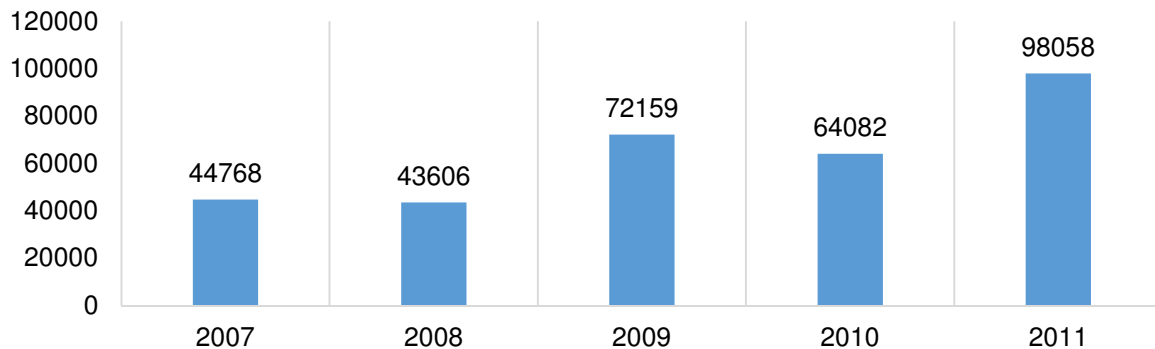


Figura 10. Evolução anual do transporte de passageiros entre 2007 e 2011 no WHR
(Adams, 2012)

Entre 2007 e 2011 o WHR registou um aumento de cerca de 55% no número de passageiros transportados. Em 2011 foi o primeiro ano em os comboios circularam pela primeira vez em toda a extensão do WHR, após o encerramento da linha em 1937. Um estudo independente sobre o *Welsh Highland Railway* e o *Ffestiniog Railway* concluiu que ambas as linhas de caminho de ferro contribuem anualmente com mais de 15 milhões de libras (cerca de 19 milhões de euros) para a economia local e criaram mais de 350 postos de trabalho na área envolvente ao caminho de ferro. O *Ffestiniog Railway* e o *Welsh Highland Railway* foram considerados na edição de 2013 do National Tourism Awards¹⁷, a melhor atração turística do norte do País de Gales.

O *Welsh Highland Railway* é atualmente a mais extensa linha histórica/turística em exploração no Reino Unido e representa mais do que uma simples reabertura. Tornou-se um caso de *benchmarking* e demonstrou a importância de existirem sociedades/associações que apoiem os caminhos de ferro através da angariação de fundos e de ações de voluntariado, a necessidade de envolver as gerações mais novas e a importância do trabalho em parceria para promover o turismo ferroviário e as atividades/atrações culturais das regiões. Demonstrou também a necessidade de existir um plano e visão a longo prazo, e a importância de oferecer uma experiência única e de qualidade aos clientes/turistas (Adams, 2012).

¹⁷Informação obtida no site do *Ffestiniog & Welsh Highland Railways* (<http://www.festrail.co.uk/index.htm>).

2.6. Os caminhos de ferro em Portugal nos últimos 25 anos

Os caminhos de ferro são um meio de transporte que reconhecidamente desempenham um forte papel social e de serviço público ao mesmo tempo que é um catalisador da atividade económica e um fator exógeno importante para o desenvolvimento regional. O transporte ferroviário garante a mobilidade sustentável, estimula atividades com poder multiplicador na economia envolvente e no desenvolvimento das regiões ou de um país, contribuindo para a unificação de mercados e ganhos de escala.

Apesar da sua reconhecida importância, em Portugal tem-se assistido a uma progressiva de racionalização da rede ferroviária portuguesa cuja estratégia tem-se centrado sobretudo no progressivo e sistemático encerramento de ramais e troços, supressão de serviços e horários, contribuindo para que cada vez mais as pessoas procurem alternativas noutros meios de transporte. Aliás, o encerramento de linhas de caminho de ferro foi, desde sempre, uma questão delicada e alvo de forte contestação, sobretudo por parte das populações. O encerramento ao tráfego ferroviário de algumas linhas, numa lógica de adoção da política pública, e da prestação do serviço público considerando, por um lado, o interesse geral e, por outro, a disponibilização de serviços alternativos, tendo em conta que supostamente os tráfegos ou o número de passageiros (atuais e potenciais) podiam não corresponder a valores mínimos desejáveis que justificassem social e economicamente o serviço público ferroviário.

Em meados dos anos 80 começa a ser preparado o encerramento de várias linhas, e não estava previsto qualquer investimento nem na rede complementar nem em linhas de via métrica. Já 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). As consequências de um eventual encerramento pode afetar negativamente as condições socioeconómicas das populações dado que deixam de poder escolher outro meio de transporte e de ter acesso a uma maior acessibilidade com a restante rede mas também pode afetar o operador ferroviário (CP - Comboios de Portugal, EPE) dado que tem dificuldade em consolidar os ganhos de procura no transporte de passageiros.

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, algo que já não acontecia há décadas. O documento refere que desde os anos 80, numa ótica de racionalização da rede ferroviária, os troços considerados menos

rentáveis são substituídos por infraestruturas rodoviárias supostamente mais adequados à baixa procura e que, desde o final da década de 80, a maioria dos investimentos efetuados em infraestruturas foi feito sobretudo no setor rodoviário. De acordo com o referido documento, a infraestrutura ferroviária deverá desenvolver-se no futuro com o intuito de responder a desafios, tais como a “afirmação regional, o desenvolvimento de novos factores de atracção a promoção da coesão económica e social e o enriquecimento e diversificação das funções desempenhadas pelas regiões” (MOPTC, 2006, p.98).

Os objetivos estratégicos propostos tinham como finalidade atingir várias metas até 2015, dos quais se destacam o aumento da densidade de rede e o crescimento do número de passageiros transportados. Pretendia-se que as medidas a adotar contribuíssem para o desenvolvimento económico e para a coesão social e territorial. Embora o documento referisse a falta de cobertura da rede ferroviária no território nacional e 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 - Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (64,7%), continua a tendência de apostar na racionalização do serviço prestado em vez de uma renovação do caminho de ferro regional. 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. Os documentos (planos estratégicos dos transportes) que sucederam às “*Orientações Estratégicas para o Setor Ferroviário*” (MOPTC, 2006) nada de novo acrescentaram em relação ao transporte ferroviário regional.

O “*Plano Estratégico dos Transportes: Mobilidade Sustentável, Horizonte 2011-2015*”, apresentado pelo Ministério da Economia e do Emprego (ME) e pelo Gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas Transporte em 2011, refere 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).

No documento 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 reactivação das Linhas do Corgo, Tua, Tâmega e Figueira da Foz, com circulação ferroviária interrompida em 2009” (ME, 2011, p.56).

2.6.1. A Rede Ferroviária Nacional

A Rede Ferroviária Nacional (RFN) tem uma extensão total de 3.619 km. Atualmente estão em exploração 2.544 km, o que corresponde a cerca de 70% da rede. Dos 640 km de via estreita que fazem parte da RFN, apenas estão em exploração 112 km (REFER, 2013a). A Figura 11 representa os mapas da rede ferroviária nacional em 1988 e 2012.

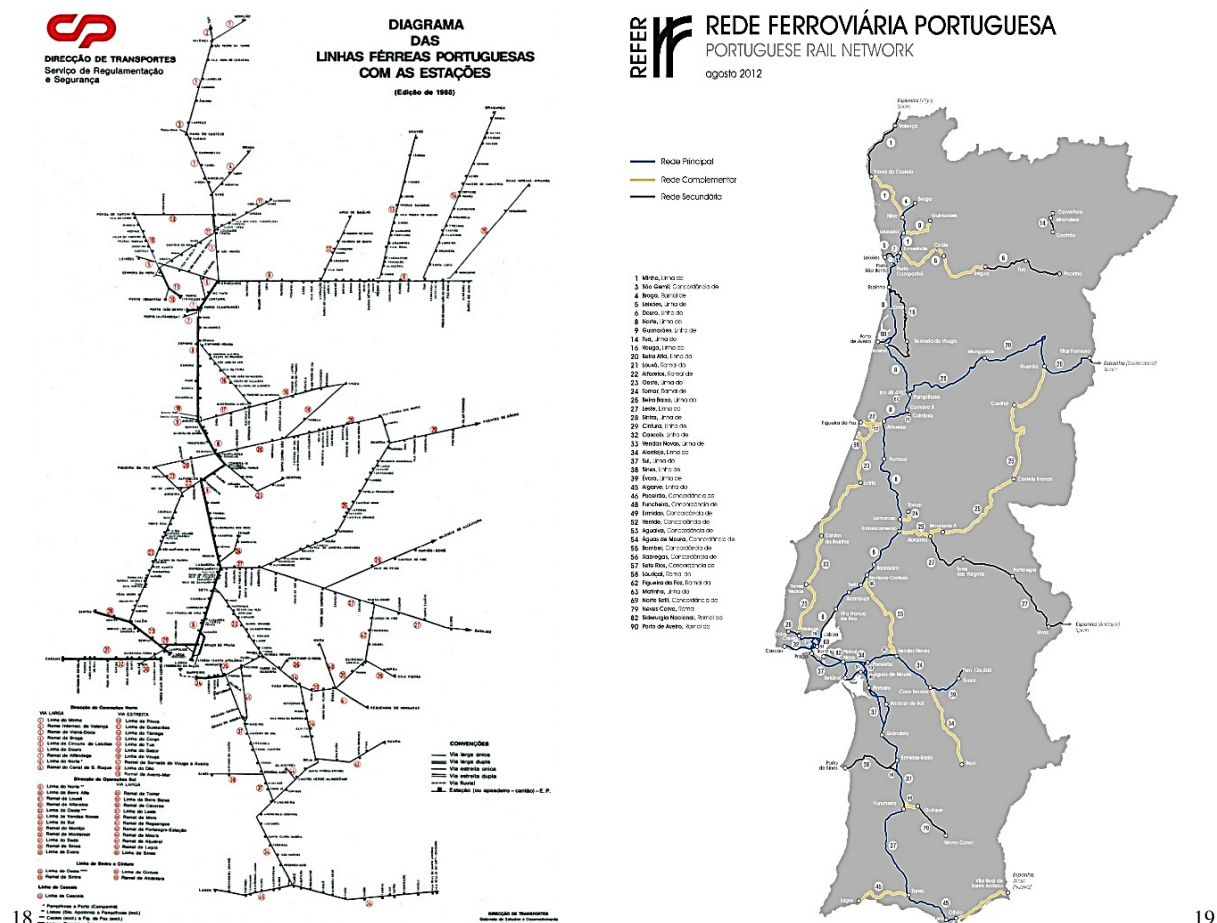


Figura 11. Mapas da Rede Ferroviária Nacional em 1988 (à esquerda) e em 2012 (à direita)

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/10⁶ habitantes) quando comparada com a média europeia (cerca de 410m/10⁶ habitantes).

¹⁸ Diagrama das Linhas Férreas Portuguesas com as Estações (<http://aventar.eu/2012/11/16/rede-ferroviaria-de-portugal-em-1988/>).

¹⁹ Mapa da Rede Ferroviária Portuguesa de agosto de 2012 (<http://www.refer.pt/LinkClick.aspx?fileticket=iSZKfzKGWm0%3d&tabid=129>).

O transporte de passageiros está na sua maioria afeto ao operador ferroviário público CP – Comboios de Portugal, EPE, à exceção de parte da Linha do Sul (54 km) que está concessionada ao operador ferroviário privado Fertagus. De acordo com o referido relatório, a rede ferroviária caracteriza-se pelos constrangimentos relacionados com a “, vida útil e obsolescência técnica, ausência de eletrificação, falta de ligação eficiente dos principais portos e centros logísticos à Europa e falta de ligação eficiente aos portos, plataformas logísticas e polos industriais (GTIEVA, 2013, p.10), mas sobretudo relacionados com a “degradação da infraestrutura”.

Segundo Cipriano (2013), a “falta de investimento está a degradar a rede ferroviária portuguesa”, facto que compromete a pontualidade dos comboios, faz aumentar os custos de manutenção do material circulante e põe em causa a qualidade do serviço prestado. A segurança não está posta em causa devido às limitações de velocidade impostas pela REFER em alguns troços e linhas. O autor dá como exemplo a linha Douro, cujo serviço é de carácter regional e foi “...uma das que ficou à margem de qualquer programa de modernização nas últimas décadas e recorrentemente fala-se no seu encerramento entre Régua e Pocinho”. Apesar de estar prevista a sua modernização/eletrificação, estimada em 16 milhões de euros, a mesma não é considerada prioritária (GTIEVA, 2013).

O resultado de mais de duas décadas de encerramento e desmantelamento da Rede Ferroviária Nacional 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 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. 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).

As regiões do país mais afetadas pela supressão de ramais e troços da rede ferroviária nacional foram as de Trás-os-Montes e Alentejo. Só na região transmontana, cuja rede ferroviária era sobretudo de via métrica, foram encerrados 320 dos 336 km de rede, o que corresponde ao encerramento de 95% da rede ferroviária de via estreita que servia Trás-os-Montes, deixando cidades como Bragança ou Vila Real sem serviço ferroviário. As Figuras 12 e 13 representam os mapas da rede ferroviária nacional a norte da linha do Douro em 1988 e 2012.

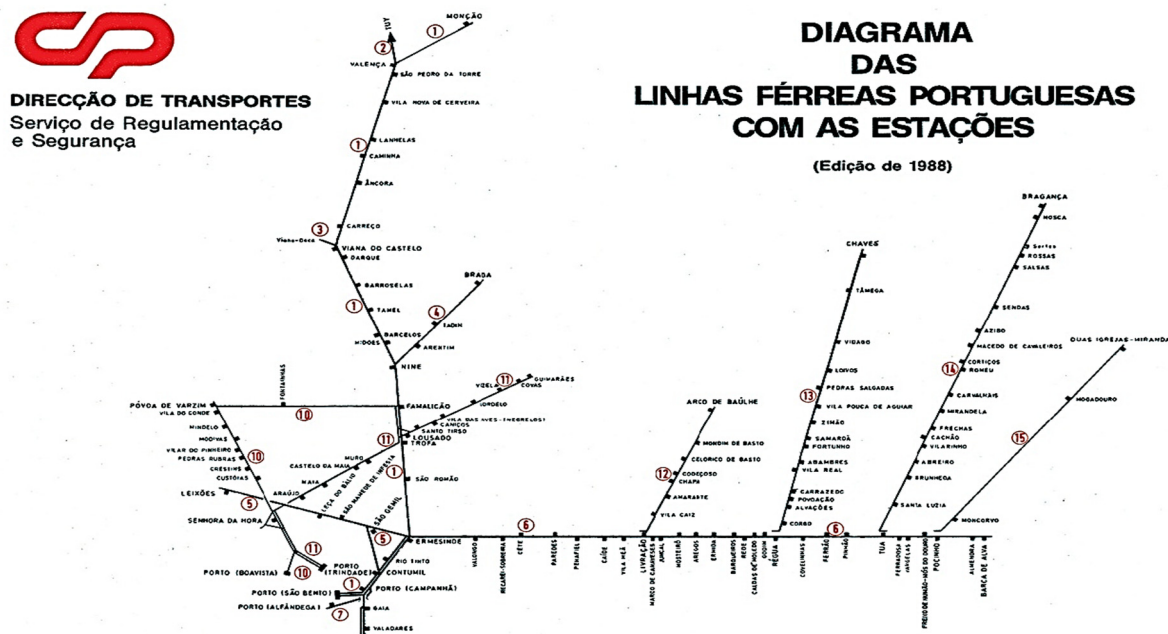


Figura 12. Mapa da rede ferroviária nacional a norte da linha do Douro em 1988²⁰



Figura 13. Mapa da rede ferroviária nacional a norte da linha do Douro em 2014²¹

Com o encerramento das linhas o Sabor (Pocinho/Duas Igrejas – 105 km), Corgo (Régua/Vila Real/Chaves – 97 km) e Tua (troços Bragança/Carvalhais – 76 km e Cachão/Tua – 38 km), a rede ferroviária de via métrica ficou reduzida a 5%, o que corresponde ao troço Carvalhais/Mirandela/Cachão (16 km) da Linha do Tua.

²⁰ Diagrama das Linhas Férreas Portuguesas com as Estações (<http://aventar.eu/2012/11/16/rede-ferroviaria-de-portugal-em-1988/>).

²¹ Mapa da Rede Ferroviária Portuguesa de agosto de 2012 (<http://www.refer.pt/LinkClick.aspx?fileticket=iSZKfzKGWm0%3d&tabid=129>).

Um dos critérios usado como justificação para o encerramento das referidas linhas (Corgo, Sabor e Tua) foi a suposta baixa procura, diretamente associada ao facto de as mesmas servirem regiões de baixa densidade populacional. No entanto, aquilo que é visto como um problema e que cuja solução é o encerramento pode também ser visto como o oposto, ou seja, as linhas regionais são um fator importante de mobilidade local e de flexibilidade da rede ferroviária, logo deveriam ser mantidas em funcionamento. 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 consequentemente 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).

Os encerramentos também tiveram como justificação melhorar as finanças da CP, encontrando soluções alternativas mais económicas (transporte rodoviário) para as linhas consideradas “pouco rentáveis”, no entanto, os resultados operacionais da CP não melhoraram, dado que houve uma natural perda de receitas e aumento do défice. Além disso, desinvestir e encerrar linhas vai mais além do que a natural perda de passageiros. De acordo com Whitelegg (1987), o desinvestimento nas linhas de caminho de ferro regionais faz parte da privatização do consumo coletivo, apoiada por uma ideologia de mercado livre e que não tem em consideração as consequências sociais regressivas. Contribui para a redefinição das relações sociais e retira uma parte importante da identidade do trabalho e independência às comunidades rurais.

O fecho de linhas da Rede Ferroviária Nacional trouxe ainda outro problema e uma nova realidade. Para além da já referida perda de passageiros e consequente perda de quota de mercado face ao transporte rodoviário, o património ferroviário e infraestruturas bem como algum material circulante foram votados ao total abandono e esquecimento, o que obrigou a

REFER, como empresa pública responsável pela prestação do serviço público de gestão da infraestrutura integrante da rede ferroviária nacional, a procurar implementar medidas que visem o aproveitamento das infraestruturas ferroviárias desativadas para que desempenhem novas funções úteis às comunidades ao nível local e simultaneamente promovam o desenvolvimento sustentável associado ao património e turismo. A solução encontrada consiste na conversão da linha ferroviária desativada em ecopista, tendo sido para isso criado o Plano Nacional de Ecopistas (PNE).

A REFER, através da REFER Património, procura novas soluções de aproveitamento, celebrando contratos de concessão com outras entidades (municípios ou privados), para a reutilização da plataforma ferroviária e do património edificado adjacente. A partir de 2001, começa a ser desenvolvido o PNE, que tem como principal objetivo requalificar e reutilizar as linhas e canais ferroviários sem exploração, nas regiões Norte, Centro e Alentejo (Figura 14). A REFER Património promove a elaboração de Estudos Prévios de Projetos de Arranjo Paisagístico que servem de base aos projetos de execução de cada Ecopista (Silvestre, 2012).

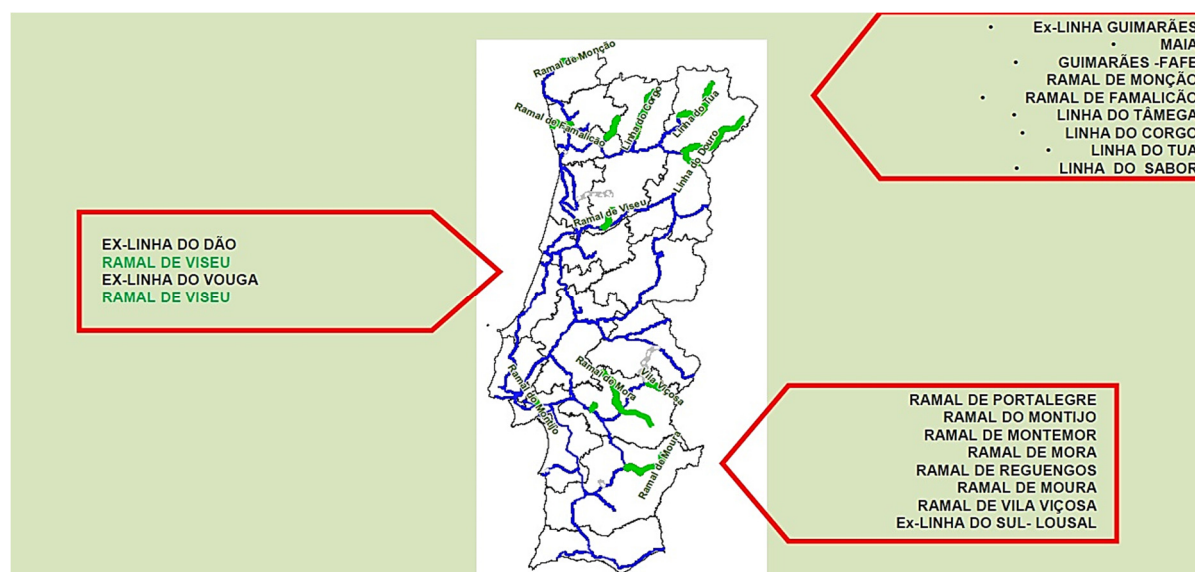


Figura 14. Cobertura do Plano Nacional de Ecopistas da REFER
 (Silvestre, 2012)

Segundo Silva (2009), “a REFER efetua protocolos de exploração, preferencialmente com municípios para que estes reutilizem o património edificado. A concessão é permitida legalmente através de protocolos que perduram 25 anos, sendo depois renovável a cada 5 anos”.

De acordo com Silvestre (2012), o PNE abrange 49 municípios (na sua maioria rurais) e está integrado em 11 áreas protegidas. Atualmente, estão elegíveis 755 km, 470 km já estão contratualizados, 633 km estão com Estudos Prévios de Projetos Paisagísticos, 391 km com Projetos de Execução e 212 km em utilização como Ecopista.

Em Portugal reabrem mais troços de ecopistas em canal ferroviário do que troços ferroviários que foram encerrados. 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), explorado comercialmente pela empresa Metropolitano Ligeiro de Mirandela (MLM), SA.

Apesar do PNE procurar apresentar soluções para o património ferroviário desativado e a REFER pretender que para o caso português seja adotado um modelo semelhante ao que foi aplicado em países como a Espanha, França ou Inglaterra, é importante salientar que a reconversão em ecopista pode não ser sempre a única solução a adotar. Em Espanha, apesar de ter mais de 2000 km²² de ecopistas em canal ferroviário, foram reabertos ao tráfego ferroviário troços que haviam sido encerrados há anos e atualmente estão ao serviço das regiões, das populações e do turismo.

2.6.2. O turismo ferroviário e os comboios turísticos

Em Portugal, apesar do reconhecido potencial, o turismo ferroviário e a exploração de comboio turísticos é ainda residual, apesar de terem sido recuperadas carruagens antigas e locomotivas a vapor e a *diesel* para esse efeito. Existem dois comboios turísticos formados por material circulante histórico, devidamente recuperado para a realização de viagens turísticas na rede ferroviária nacional (via estreita e via larga).

O comboio histórico de via estreita encontra-se parqueado na estação da Régua mas, apesar de resguardado, o material circulante histórico está ao abandono devido à pouca utilização e ao progressivo encerramento da rede de via métrica nacional. Em 2011, a CP tentou vender o comboio histórico de via estreita, algo que suscitou indignação e polémica, tendo levado a Fedecrail (*Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques*) a boicotar a venda, apelando a vários museus para não comprarem o comboio histórico tendo em consideração a defesa do património ferroviário português (Cipriano, 2011).

²² Informação obtida no site oficial da Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) para as Vías Verdes (<http://www.viasverdes.com>).

Atualmente, apenas circula um comboio turístico na linha do Douro, entre a Régua e o Tua, cuja campanha comercial e oferta de serviços é ainda limitada. O comboio turístico é composto por cinco carruagens históricas de madeira, datadas do início do século XX, por uma locomotiva a *diesel* da década de 60 (série CP 1400) e por uma locomotiva a vapor. O comboio histórico é puxado pela locomotiva a *diesel* em vez da locomotiva a vapor, dado que a CP pretende reduzir os custos de exploração. Em 2008, viajaram no comboio histórico do Douro, 2.441 passageiros, em 2009 o número aumentou para os 3.222 passageiros e, desde então, foi diminuindo progressivamente até 2012, ano em que viajaram apenas 1.968 passageiros (Agência Lusa, 2013).

CAPITULO III

3.1. Gestão Estratégica e Ferramentas de Controlo de Gestão

3.1.1. Gestão Estratégica

A gestão estratégica é atualmente, um dos principais aspetos e desafios que os gestores, administradores e executivos enfrentam nas organizações e em setores de atividade caracterizados pela imprevisibilidade, dinâmica e competitividade.

Consiste em fazer com que a estratégia definida pelas organizações seja constantemente acompanhada, analisada e se necessário, redefinida de modo a garantir que a visão de futuro, das organizações seja alcançada. A gestão estratégica pressupõe uma mudança global, cultural e de atitude nas organizações, desde a gestão do topo até à operação de modo a que os objetivos possam ser atingidos.

De acordo com Mintzenberg, (1994), citado por Santos (2008), a gestão estratégica é entidade como um processo dinâmico, sistemático e cíclico de análise, escolha e implementação. Já Bartol e Martin (1998), citados por Santos (2008), definem a gestão estratégica como o processo através do qual os gestores formulam e implementam estratégias com o intuito de assegurar a alcançar os objetivos das organizações tendo em conta não só o meio envolvente em que estas se encontram integradas, como também as suas próprias características internas.

Para Freire (1997), a gestão estratégica assenta, tal como na abordagem tradicional, na análise do meio envolvente e da empresa/organização, na formulação da missão, objectivos e estratégia, na organização da estrutura e na implementação das orientações definidas consoante o nível de desempenho, a estratégia pode ser revista reforçando, deste modo, a competitividade da empresa/organização.

De acordo com Rumelt, Schendel e Teece (1994), a gestão estratégica tem a ver com a direção das organizações e sobretudo com a direção das empresas. Inclui os assuntos que constituem as preocupações fundamentais para a gestão de topo ou para alguém que procura perceber o sucesso e o insucesso nas organizações.

Poder-se-á considerar a gestão estratégica como um processo contínuo de decisão que determina o desempenho das organizações/empresas, tendo em conta as oportunidades e ameaças com que estas se confrontam não só no seu próprio ambiente mas também as forças e fraquezas das próprias organizações/empresas. Assim sendo e segundo Santos (2008), podemos atribuir à gestão estratégica alguns aspetos e fatores de análise, como a concorrência, os pontos fortes e fracos da organização as suas oportunidades e ameaças e quais os seus fatores críticos de sucesso.

Para Santos (2008), o conceito de gestão estratégica realça o fato de a mesma tratar-se de um processo de gestão (constituído pelo planeamento, organização, direção e controlo), imprescindível ao cumprimento da missão e objectivos das organizações, através da criação e apoio de vantagens competitivas. O autor refere também que, enquanto processo de gestão, a gestão estratégica assume especial importância, na medida em que permite às organizações:

- Identificar, desenvolver e explorar eventuais fontes de vantagens competitivas;
- Orientar e dirigir os esforços dos colaboradores e a afetação dos recursos, no sentido de assegurar a eficácia e a eficiência na obtenção consistente, coordenada e alinhada, dos objectivos;
- Estimular a reflexão dos colaboradores em função dos objectivos, estratégia e tática da organização;
- Encorajar e incentivar a criatividade e a inovação.

A gestão estratégica é um processo de implementação de estratégias, no qual todas têm o mesmo fim que é atingir os objetivos delineados para as organizações, no entanto, podem é percorrer caminhos diferentes para o fazer. O ponto em comum a todas elas é o mesmo – a gestão estratégica. No entanto, os gestores, administradores e executivos para um melhor acompanhamento da estratégia e suporte à tomada de decisões, fundamentadas em indicadores que reflitam o progresso e a evolução das organizações/empresas necessitam de ferramentas de controlo de gestão. É neste âmbito que se apresenta o *Balanced Scorecard* como uma importante ferramenta de controlo de gestão, na medida em que permite fazer uma avaliar o desempenho e a situação atual de uma empresa/organização.

3.1.2. O *Balanced Scorecard*

O BSC surge em 1990, por Robert Kaplan e David Norton quando iniciaram um estudo em doze empresas, a maioria com sede nos Estados Unidos da América. O estudo tinha como objetivo o desenvolvimento de um novo modelo de avaliação de desempenho (Santos, 2006; Sousa & Rodrigues, 2002).

Este estudo surgiu da necessidade que estas empresas tinham em mudar os modelos tradicionais que usavam e que se baseavam exclusivamente por indicadores financeiros de base contabilística. Modelos estes que estavam a ficar fora de contexto com a rápida mudança e evolução dos mercados (Sousa & Rodrigues, 2002).

Surge a necessidade de valorizar também os ativos intangíveis como os recursos humanos e os sistemas de informação, visto que os indicadores financeiros se mostraram insuficientes. Desta forma, o BSC é um sistema de avaliação de desempenho que conjuga indicadores financeiros e não financeiros de curto, médio e longo prazo, podendo os gestores das empresas ficar com uma visão clara e completa da situação da empresa (Santos, 2006; Sousa & Rodrigues, 2002). Surgem assim quatro perspetivas diferentes: financeira, clientes, processos internos, aprendizagem e crescimento.

De acordo com Jordan, Neves e Rodrigues (2011), “para cada um destas quatro perspetivas, são definidos de acordo com a visão estratégica da organização, os objectivos, os factores críticos, os indicadores de desempenho, as metas e as iniciativas” (p. 260).

Segundo Kaplan e Norton (1996), o BSC materializa a visão e a estratégia da empresa por meio de um mapa com objetivos e indicadores de desempenho, organizados segundo quatro perspetivas diferentes: financeira, clientes, processos internos e aprendizagem e crescimento.

Segundo Santos (2006), citando Kaplan e Norton, o principal objetivo do BSC consiste no alinhamento do planeamento estratégico com as ações operacionais da empresa/ organização. Para que este alinhamento seja possível, são necessárias quatro ações: *i)* tradução e clarificação da visão e da estratégia; *ii)* comunicar e ligar os objetivos a indicadores estratégicos; *iii)* planificar e estabelecer objetivos/metastas e alinhar as iniciativas estratégicas; *iv)* melhorar o *feedback* e a aprendizagem estratégica.

A) Os elementos fundamentais do *Balanced Scorecard*: missão, valores, visão e estratégia

A **Missão** indica o porquê da existência da empresa. Possui algumas características: deve estimular à mudança e ao crescimento da empresa, deve ter natureza de longo prazo e deve ser de fácil percepção e comunicação. A Missão deve ser conhecida por todos os colaboradores da empresa, para que o negócio seja encaminhado para o sucesso (Santos, 2006).

Segundo Santos (2006), "Os **valores** são princípios intemporais que guiam uma organização. Eles representam as crenças mais profundas demonstradas através do comportamento diário dos seus empregados. Os valores de uma organização são uma proclamação aberta sobre o que se espera do comportamento de todos os seus elementos" (p.31).

A **Visão** transmite onde a empresa quer estar e como se vê a si própria no futuro. Deve transmitir quais os objetivos e qual a formulação das estratégias para os atingir. Neste sentido, o BSC tem a função de controlar o cumprimento dos objetivos traçados pela visão (Santos, 2006).

A **Estratégia** é o caminho a seguir para atingir os objetivos traçados pela Visão. O BSC indica a forma como a empresa deve agir para que as estratégias sejam executadas. Este procedimento é possível pela definição de objetivos e indicadores em cada uma das quatro perspectivas: financeira, clientes, processos internos e aprendizagem e crescimento (Santos, 2006). Através da estratégia são definidas as prioridades para as quais devem ser dirigidos os recursos e as ações a implementar. Segundo Pinto (2007), da estratégia derivam vantagens, tais como:

- O pensamento estratégico e as iniciativas de ação são aumentados;
- A análise e tomada de decisão são melhoradas;
- A *performance* desenvolve-se substancialmente.

B) As quatro perspectivas do *Balanced Scorecard*

Kaplan e Norton (1996) propõem o acompanhamento do desempenho através de quatro perspectivas de análise que podem ser ajustadas de acordo com a estratégia e missão da organização.

Tal como referido anteriormente, as quatro perspetivas propostas por Kaplan e Norton são:

- Perspetiva financeira;
- Perspetiva dos clientes;
- Perspetiva dos processos internos;
- Perspetiva da aprendizagem e crescimento/desenvolvimento organizacional.

O BSC traduz a missão e a estratégia de uma organização num conjunto de objetivos e indicadores, organizados num quadro com as referidas perspetivas. A Figura 15 representa As quatro perspetivas do *Balanced Scorecard*.

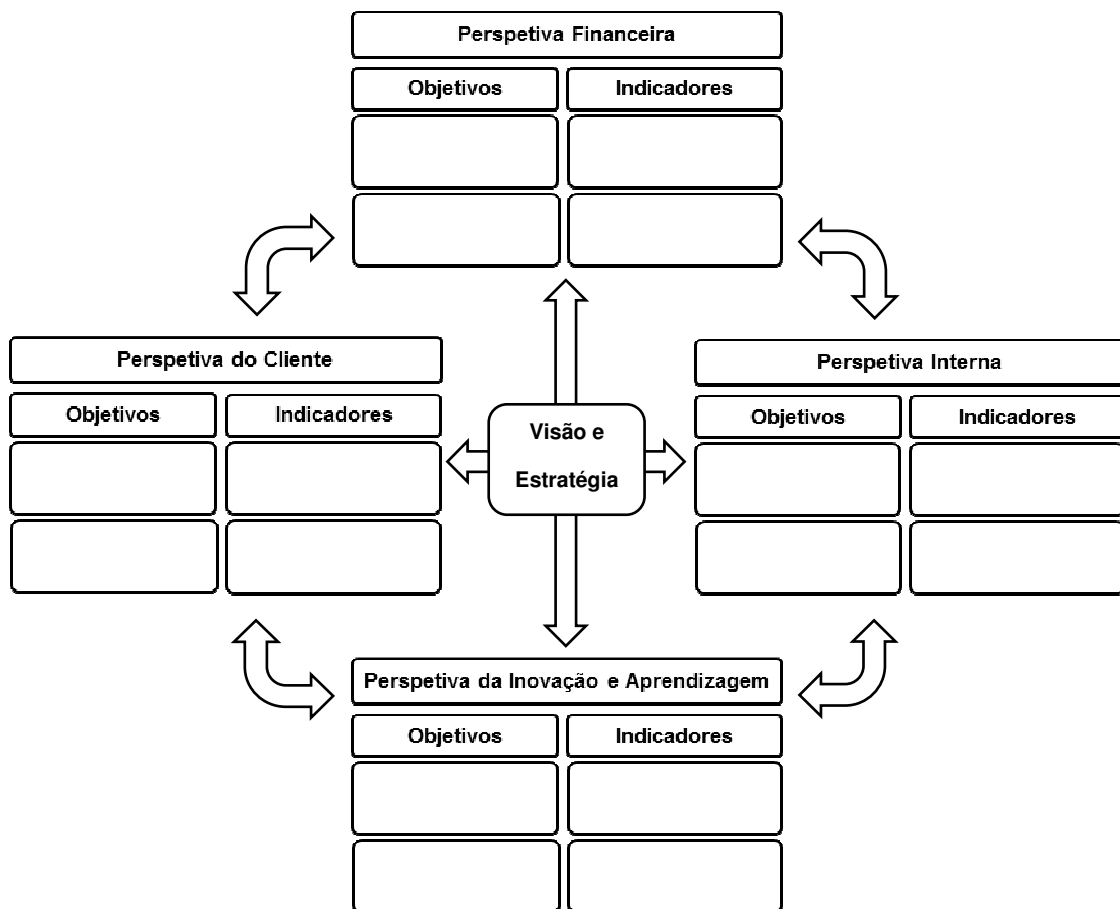


Figura 15. As quatro perspetivas do *Balanced Scorecard*
(Santos, 2006, p.35)

i) Perspetiva financeira

A perspetiva financeira está relacionada com os interesses dos acionistas, que são essencialmente de carácter financeiro, pretendendo obter a rentabilidade do capital investido (Russo, 2006). Segundo Santos (2006), desde que existe negócio que são usados os registos contabilísticos de períodos anteriores para avaliar os resultados.

O autor refere que o BSC continua a usar os indicadores financeiros essencialmente para identificar o lucro ou a produção da organização, sabendo-se assim qual o ponto de situação da execução da estratégia. O indicador financeiro usado nos dias de hoje é o *Economic Value Added* (EVA). Este indicador informa que os proveitos de um produto/serviço devem exceder os seus custos de capital, caso contrário, o produto/serviço não está a gerar lucro para os acionistas. Por outro lado, o EVA também mostra que mesmo existindo lucro, a empresa pode estar a usar o valor que deveria ser entregue aos acionistas.

Antes de definir os indicadores financeiros, a empresa deve definir as fases de vida dos produtos, que são três: crescimento, maturidade e declínio.

ii) Perspetiva dos clientes

Segundo Russo (2006), a perspetiva dos clientes “determina o modo como a empresa/organização deseja ser vista pelos seus clientes” (p.38). Para se obter sucesso nesta perspetiva, é necessário que a empresa conheça bem os seus clientes e saiba quais são as suas expectativas e os fatores que levam à existência da relação entre ambas as partes. Este conhecimento facilita, à partida, a definição dos indicadores. Devem ser ouvidos os interesses dos clientes de maneira a que os produtos/serviços vão de encontro às expectativas do cliente e não de encontro aos objetivos da empresa. Santos (2006) refere que a perspetiva dos clientes possibilita às empresas o alinhamento entre os indicadores de resultados relacionados com o cliente (satisfação, fidelização, retenção e captação) e com os segmentos de mercado. De acordo com Russo (2006), no processo de aquisição/compra de um produto/serviço às empresas, o cliente tem em consideração alguns aspetos, tais como o prazo, a qualidade, o desempenho/serviço e o custo.

iii) Perspetiva dos processos internos

De acordo com Russo (2006), na perspetiva dos processos internos, os gestores devem focar-se nas atividades e processos internos mais importantes para a satisfação dos clientes, e na realização dos objetivos financeiros para a satisfação dos acionistas. Santos (2006) cita Newing (1995), dizendo que “a empresa deve distinguir-se em determinados processos internos, decisões e acções, se pretender ir de encontro as exigências dos seus clientes. A perspetiva interna deve reflectir as capacidades fundamentais da organização e a tecnologia crucial para adicionar valor à actividade do cliente” (p.45).

Deste modo, é fundamental que as tecnologias, os processos internos, as competências principais (indicadores não-financeiros) estejam identificados de forma a que a empresa se diferencie da concorrência (Russo, 2006).

iv) Perspetiva de aprendizagem e crescimento

Esta perspetiva identifica a infraestrutura tecnológica e capital humano para a concretização dos objetivos a médio e longo prazo (Russo, 2006; Santos, 2006).

Enquanto as outras quatro perspetivas se focam em indicar onde e como a empresa deve atuar para obter um bom desempenho, esta perspetiva (aprendizagem e crescimento) foca-se em revelar qual a infraestrutura que possibilita alcançar os objetivos estipulados pelas outras perspetivas. Por este motivo, a perspetiva de aprendizagem e crescimento é vista como fonte das outras três perspetivas e está sempre na base dos esquemas do BSC (Santos, 2006).

Segundo Jordan et al. (2011), nesta perspetiva, os indivíduos são considerados “como um dos principais activos intangíveis de qualquer organização, dos quais depende o seu sucesso” (p.273). Para os autores, “... o capital intelectual condiciona o desempenho das organizações” e isso é o que constitui “o seu grande elemento distintivo” (p.273):

C) Relação causa-efeito

O BSC é diferente dos outros sistemas de medição de indicadores de gestão porque este faz a relação causa-efeito entre os objetivos estratégicos das diferentes perspetivas. Segundo Santos (2006), o BSC deve descrever a estratégia através de objetivos e indicadores escolhidos adequadamente. Os indicadores devem estar ligados por relações causa-efeito, desde a Causa que é representada pela perspetiva de aprendizagem e crescimento até ao Efeito que é a perspetiva financeira. Desta forma, fica identificada a fonte de influência do resultado final.

Jordan et al. (2011) fazem uma distinção das relações de causa-efeito entre as quatro perspetivas, cuja ordenação é influenciada em função dos objetivos principais das organizações, ou seja, para as empresas privadas, o objetivo primário é financeiro, mas se for um organismo público, o objetivo primário foca-se nos clientes. Apesar desta ferramenta de controlo de gestão ter surgido da necessidade de desenvolver uma forma capaz de avaliar o desempenho no setor privado, tendo em conta a definição de uma estratégia e de objetivos, Kaplan (2001) e Niven (2003) referem que o BSC se aplica a qualquer organização, particularmente em entidades públicas e entidades sem fins lucrativos.

Na verdade, qualquer organização ou entidade, seja pública ou privada, necessita comunicar a sua estratégia e os seus objetivos, bem como as medidas de desempenho em todos os níveis da organização, logo o BSC é um modelo aplicável também ao setor público, desde que devidamente adaptado em função do tipo de serviço ou atividade.

Segundo Niven (2003), a satisfação das necessidades da comunidade e a melhoria do bem-estar público fazem do setor público um setor específico, com uma missão geral que se distingue claramente daquela que se verifica por norma no setor privado. Assim sendo, o autor sugere alterações ao modelo de BSC de Kaplan e Norton, não só com a colocação numa posição de destaque a **Missão**, mas também com base na alteração da ordenação das quatro perspetivas: *i)* Perspetivas dos clientes; *ii)* Perspetiva dos processos internos; *iii)* Perspetiva financeira; *iv)* Perspetiva da inovação e aprendizagem. O autor entende que é necessário colocar a **Missão** em especial destaque para que se perceba a razão da existência da organização e quem é que ela serve. É atribuída uma maior importância à Perspetiva dos Clientes, em detrimento da Perspetiva Financeira, devido ao facto de a atenção não ser colocada nos investidores, mas sim na satisfação das expectativas dos clientes. Ao alinhar a Perspetiva dos Clientes com a estratégia, pretende-se dar ênfase às suas expectativas e à definição dos serviços públicos a prestar ou a propor.

No seguimento do referido por Neves (2003), Jordan et al. (2011), quando se trata de um organismo público, no topo da ordenação das perspetivas deve estar a Perspetiva dos Clientes e no fundo a Perspetiva Financeira. Quando se trata de uma empresa, a posição das referidas perspetivas deve ser invertida. Neves (2003) refere ainda algumas vantagens do BSC adaptado ao setor público, ao permitir ampliar o sentido de responsabilização e de demonstração dos resultados alcançados, captar recursos escassos, criar foco na estratégia, produzir informação em vez de dados, conduzir a um processo de mudança e aumentar os níveis de confiança.

3.1.3. Exemplos da aplicação do *Balanced Scorecard* no setor ferroviário

A aplicação e adaptação do *Balanced Scorecard* ao setor público dos transportes, nomeadamente ao setor ferroviário é uma realidade não só ao nível da gestão da rede ferroviária mas também ao nível do transporte ferroviário (operador). Alguns dos exemplos mais recentes são os da Network Rail (empresa pública responsável pela gestão da rede ferroviária em Inglaterra) e da Amtrak (operador ferroviário público dos Estados Unidos da América).

De acordo com o Annual Report and Accounts 2014 da Network Rail, é apresentado um *Balanced Scorecard*, onde constam os objetivos específicos de desempenho empresarial para o ano de 2015. É dada especial atenção à segurança ferroviária, ao desempenho do material circulante (comboios) e à superação financeira em benefício dos clientes/passageiros, na medida em que a redução de custos proporciona e possibilita poupanças a longo prazo para contribuintes e clientes. São ainda apresentados objetivos e metas a atingir ao nível do investimento na rede ferroviária, fiabilidade e grau de satisfação dos clientes/passageiros (Network Rail, 2014).

No que diz respeito à Amtrak e segundo o plano estratégico definido para a empresa para o período 2011-2015, a intenção é a de implementar um *Balanced Scorecard* devido ao facto de esta ferramenta de controlo de gestão ser considerada como uma peça-chave da estratégia definida para a empresa. De acordo com o plano estratégico, no BSC vão constar os objetivos corporativos e de desempenho, que serão transversais a todos os departamentos. O *Balanced Scorecard* é visto como a melhor forma de avaliar o desempenho da gestão da Amtrak e colocar em prática o plano estratégico transformando-o em planos de ação para os departamentos e colaboradores da empresa (Amtrak, 2011).

Capítulo IV

4.1. Metodologia

Neste estudo, 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.

4.1.1. Instrumentos de recolha 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).

Para a entrevista foi criado um guião, organizado e constituído por blocos temáticos e respetivas perguntas (*Anexo B*). Pretendeu-se dar espaço ao entrevistado para que este referisse os aspetos mais relevantes a partir da flexibilidade na abordagem das questões, de maneira a que a recolha de informação contribuísse para atingir os seguintes objetivos da entrevista:

1. Analisar as orientações estratégicas para o transporte ferroviário;
2. Definir o transporte ferroviário de carácter regional;
3. Descrever o impacto do transporte ferroviário no desenvolvimento regional e no território;
4. Comparar o *Ferrocarril de La Robla* e a Linha do Tua;
5. Analisar propostas e soluções que poderiam ser aplicadas no futuro à Linha do Tua.

A entrevista foi efetuada a um Professor e Investigador em Economia dos Transportes de uma universidade portuguesa e com o consentimento informado do mesmo. Fez-se a contextualização do tema do trabalho de investigação e referiu-se a finalidade e os objetivos da entrevista. O entrevistado foi informado de que toda a informação recolhida seria utilizada exclusivamente para fins de investigação, sendo garantida a confidencialidade, o anonimato e a participação voluntária, assinando o consentimento informado (*Anexo C*). A escolha recaiu no Professor acima citado pelo facto de ser um especialista na área dos transportes, mais concretamente nos caminhos de ferro e também pelo facto de ter demonstrado disponibilidade em participar no estudo.

4.1.2. Princípios éticos na recolha de dados

Para o trabalho de investigação houve a preocupação de se informar o entrevistado do que tratava o trabalho de investigação, qual a sua finalidade e objetivo. No que diz respeito à entrevista semiestruturada, salientou-se o carácter restrito do uso dos discursos/declarações do entrevistado, valorizou-se o seu contributo e a importância que ele teria para o desenvolvimento do estudo, e procurou-se criar as condições necessárias para que o entrevistado pudesse falar à vontade e livremente sobre os seus pontos de vista.

Foi-lhe solicitada autorização para gravar a entrevista e referir a sua identidade. A entrevista foi semiestruturada, tendo um guião com blocos temáticos e respetivas perguntas. Foi acompanhada de uma declaração de consentimento informado, dado que o entrevistado tem de estar informado sobre a essência e o propósito do trabalho de investigação, dos seus riscos e benefícios e anuir à sua participação sem coerção (Lima, 2006). Procurou-se formular perguntas abertas de maneira a que o entrevistado falasse abertamente e de acordo com o tema em estudo no trabalho de investigação. A entrevista decorreu no dia 7 de junho de 2014 na cidade de Lisboa, com a duração de 3 horas, tendo havido três pausas de 10 minutos cada.

4.1.3. Análise e tratamento de dados

A entrevista realizada foi gravada em formato áudio e o conteúdo foi transcrito na íntegra para o programa Word (*Anexo D*), 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. Da análise de conteúdo efetuada emergiram as categorias e subcategorias (*Anexo E*), através dos discursos significativos acerca do tema em estudo na investigação.

4.2. Estudos de caso

No seguimento dos objetivos propostos para o trabalho de investigação, nomeadamente a comparação entre Portugal e Espanha no que diz respeito ao caminho de ferro regional, são apresentadas duas linhas de caminho de ferro de via estreita de carácter regional: *El Ferrocarril de La Robla* (Espanha) e a Linha do Tua (Portugal). Procede-se não só à caracterização de cada uma delas mas também à respetiva descrição e análise.

4.2.1. *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 16), 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).

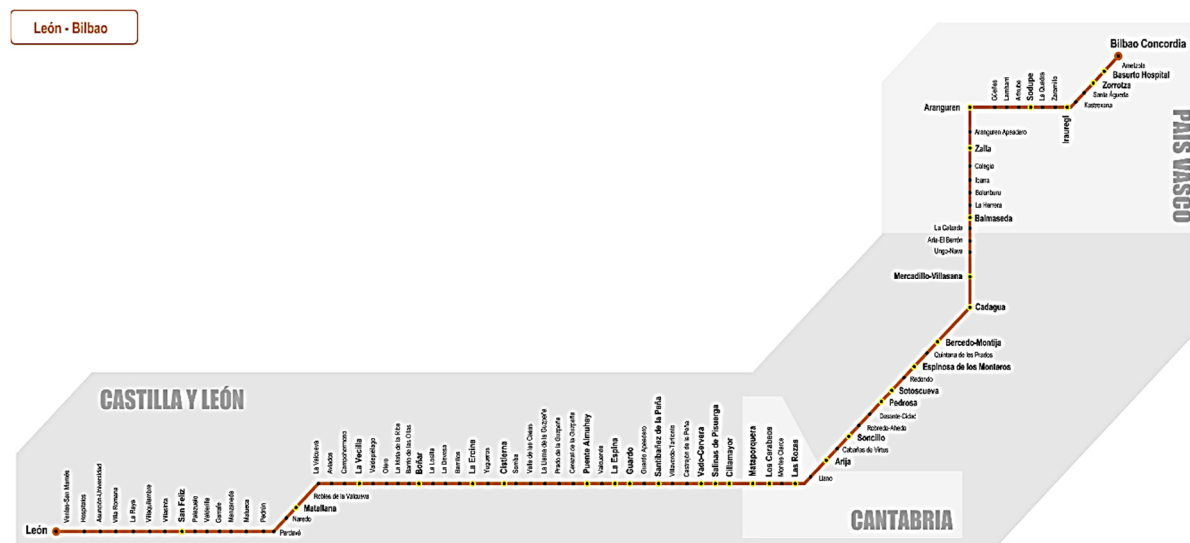


Figura 16. Mapa do *Ferrocarril de la Robla*²³

A linha foi construída com objetivo 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 Operadora²⁴ e na Adif²⁵. Em 1991, o Ministerio de Obras Públicas y Transportes manda encerrar o principal troço 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 efetuar os investimentos necessários para a reabertura do troço 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 Arriaga (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 troço León-Balmaseda. Nos restantes troços, os investimentos foram efetuados pela Feve e Ministerio del Fomento. Os comboios voltam a circular em toda a extensão da linha em 2003.

²³ Mapa obtido no site da Renfe (http://www.renfe.com/viajeros/feve/mapas/mapa_leon_bilbao.html).

²⁴ Renfe Operadora - Empresa pública responsável pela prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias.

²⁵ Adif - Administrador de Infraestructuras Ferroviarias - Empresa pública responsável pela gestão da rede ferroviária espanhola.

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 até 80 km/h (Adif, 2014). 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 objetivo 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). 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*).

4.2.1.1. Serviço regional de passageiros

Em 2010, são apresentadas as primeiras unidades da série 2700 da Feve (*Anexo A, Imagem 10*) 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 (*Anexo A, Imagem 11*), 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 Renfe²⁶, 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).

²⁶ Horários da linha regional León - Bilbao consultados no site da Renfe (<http://www.renfe.com/viajeros/feve/horarios.html>).

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).

4.2.1.2. A oferta turística que circula no *Ferrocarril de La Robla*

A) *Tren Costa Verde*

O comboio turístico de via estreita *Tren Costa Verde* (Anexo A, Imagem 12) 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 17 representa o mapa do itinerário do comboio turístico *Tren Costa Verde*.



Figura 17. Mapa do itinerário do comboio turístico *Tren Costa Verde*
(Vía Libre, 2012)

B) *El Expreso de La Robla*

O *Expreso de La Robla*²⁷ (*Anexo A, Imagem 13*) 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 (*Anexo A, Imagens 14 e 15*). 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 2014, o *Expreso de La Robla* faz dois itinerários (Figura 18):

- O *Itinerário 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 750 euros;
- O *Itinerário Paraíso Infinito* - decorre no verão pela região autónoma da Cantabria, a duração é de dois dias e uma noite e o preço por pessoa em quarto duplo é 375 euros.

²⁷ 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_ES.pdf).



Figura 18. Mapa dos itinerários do *Expreso de La Robla*²⁸

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.

C) *El Transcantábrico*

O comboio turístico *El Transcantábrico*²⁹ (*Anexo A, Imagem 16*) 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 (*Anexo A, Imagens 17 e 18*). 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 suítes. As mais luxuosas têm um amplo espaço e são constituídas por salão, dormitório e casa de banho.

²⁸ 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_ES.pdf).

²⁹ Informação acerca do comboio turístico *El Transcantábrico* obtida no site da Renfe para os comboios turísticos. (http://www.renfe.com/trenesturisticos/pdf/EL_Transcantabrico_ES.pdf).

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.

Para a temporada 2014, o *Transcantábrico* faz dois itinerários (Figura 19) 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 o Santiago de Compostela – San Sebastián e o 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 771 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 19. Mapa dos itinerários do *Transcantábrico*³⁰

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.

³⁰ Informação acerca do comboio turístico *El Transcantábrico* obtida no site da Renfe para os comboios turísticos (http://www.renfe.com/trenesturisticos/pdf/EL_Transcantabrico_ES.pdf).

4.2.1.3. 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 (*Anexo A, imagem 19*) e de areia de sílica (*Anexo A, Imagem 20*). 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 Arijá tem como principal destino a estação de Ariz, perto de Bilbao (Rodríguez, 1998).

De acordo com a Feve³¹, foram transportadas 341.072 toneladas de areia de sílica (52% foi no troço *Arijá – 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”³², 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.

³¹ Informação obtida no site da Feve (<http://www.feve.es/recursos/doc/servicios/unidad-de-negocio-de-mercancias.pdf>).

³² 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/hjVZBZUB9SZyWycupdfr>).

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. 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).

4.2.2. 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 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. A Figura 20 representa o mapa da Linha do Tua.

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 (*Anexo A, Imagem 21*).

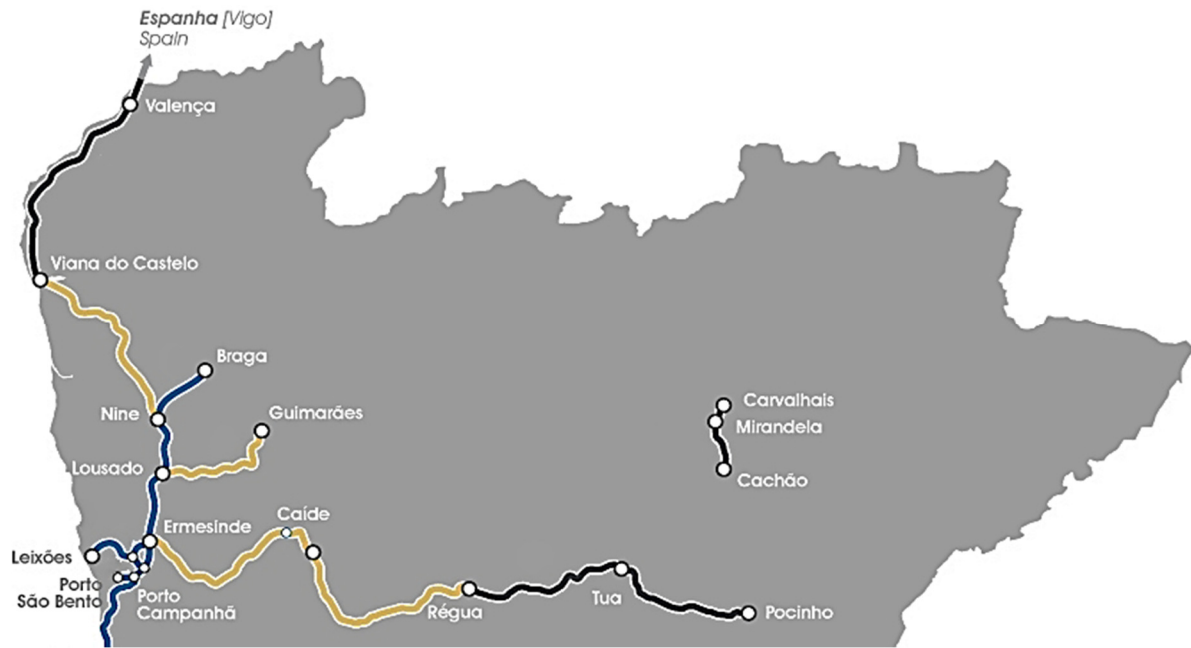


Figura 20. Mapa da Linha do Tua³³

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).

³³ Mapa da Rede Ferroviária Portuguesa de agosto de 2012 (<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 (Mensageiro 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 (Mensageiro de Bragança 1992b).

Apesar de identificadas as soluções e os investimentos necessários para o troço entre Mirandela e Bragança, o mesmo manteve-se “suspense” 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 “suspense” 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” (Mensageiro 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 consequente 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 Mobilidade³⁴ para o Vale do Tua (Figura 21), 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 Referência Estratégico Nacional]) e o início de exploração do Plano de Mobilidade está prevista para 2016. 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.

³⁴ Informação obtida no site da Agência de Desenvolvimento Regional para o Vale do Tua (ADRVT) (<http://www.valetua.pt/desenvolvimento-regional/plano-de-mobilidade/>).



Figura 21. Plano de mobilidade para o Vale do Tua
(ADRVT, 2014³⁵)

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.

Já Aroso³⁶ (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.

³⁵ Informação obtida no site da ADRVT (<http://www.valetua.pt/desenvolvimento-regional/plano-de-mobilidade/>).

³⁶ Especialista em Transportes e Vias de Comunicação.

4.2.2.1. Serviço regional de passageiros

De acordo com a CP³⁷, 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 22 e 23 representam a evolução anual do transporte de passageiros entre 1990 e 2007 na Linha do Tua.

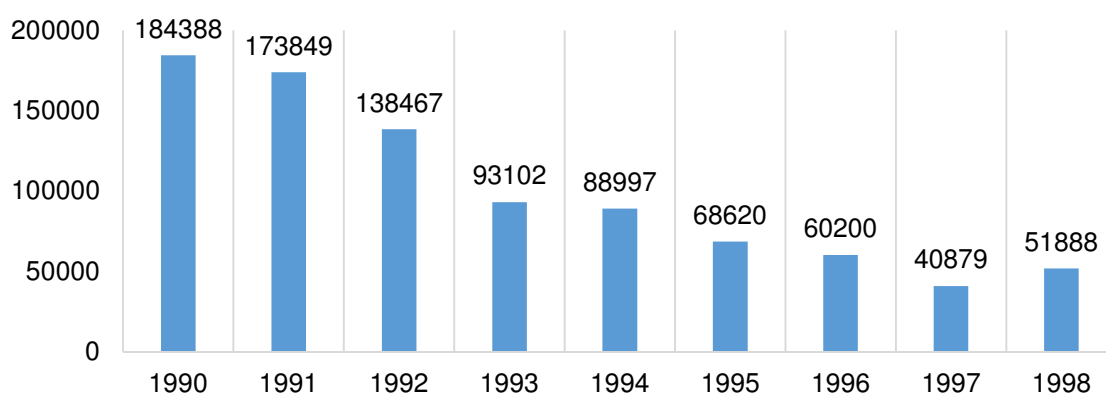


Figura 22. Evolução anual do transporte de passageiros entre 1990 e 1998 na Linha do Tua³⁸

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).

³⁷ Informação obtida no site da CP (http://www.cp.pt/StaticFiles/CP/Imagens/PDF/Passageiros/horarios/regional/linha_tua.pdf).

³⁸ Dados da CP Regional cedidos gentilmente por Pedro Pinto.

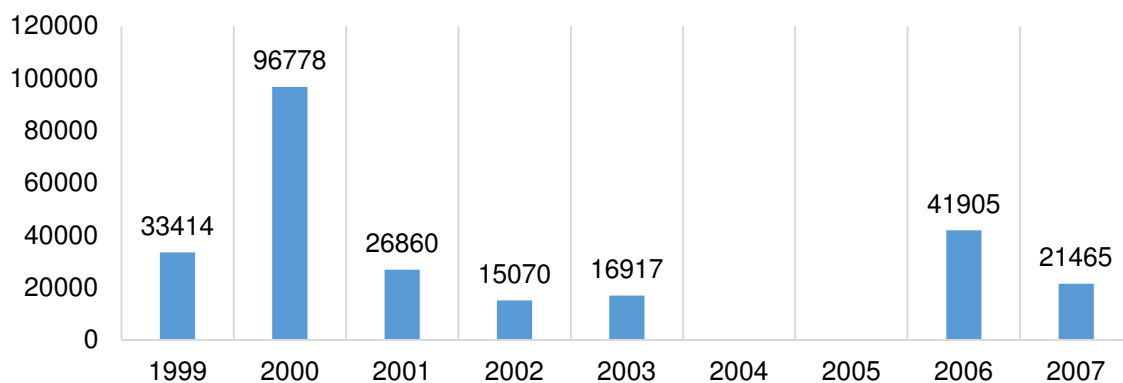


Figura 23. Evolução anual do transporte de passageiros entre 1999 e 2007 na Linha do Tua³⁹

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). 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 de encontro aquele 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.

³⁹ Dados da CP Regional cedidos gentilmente por Pedro Pinto.

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 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”.

Após a descrição e comparação dos estudos de caso, verifica-se que embora o *Ferrocarril de La Robla* e a Linha do Tua tenham tido aproximadamente o mesmo período de declínio, caracterizado sobretudo pela degradação da infraestrutura e do serviço público ferroviário, o fim de ambas foi completamente distinto. Por um lado, assiste-se à adoção de todo um conjunto de práticas e estratégias que relançaram novamente o transporte ferroviário no *Ferrocarril de La Robla*, por outro, assiste-se à degradação do serviço público ferroviário prestado pela Linha do Tua cuja consequência é o encerramento de forma faseada ao tráfego ferroviário. No entanto, é de referir que apesar do resultado final ter sido diferente, as práticas adotadas para a reabertura do *Ferrocarril de La Robla* podem ser aplicadas para uma eventual reabertura da linha do Tua, tornado-se assim o *Ferrocarril de La Robla* um caso de *benchmarking* aplicável à linha do Tua.

CAPÍTULO V

5.1. Análise e discussão de resultados da investigação

Concretizadas as etapas da análise de conteúdo à entrevista semiestruturada, emergiram dos discursos quatro categorias e catorze subcategorias que se apresentam na Tabela 2.

Tabela 2.
Categorias e subcategorias da entrevista semiestruturada

Categorias	Subcategorias
I – Transporte Ferroviário	A – Impacto
	B – Dinâmica Territorial
	C – Carácter Regional
	D – Economia Local
II – Orientações	A – Diretrizes Estratégicas
	B – Implicações
III – 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)
IV – Propostas (Linha do Tua)	A – Reabertura
	B – Exploração

Para fundamentar estas categorias e subcategorias, utilizou-se, para além dos discursos significativos do entrevistado, a análise documental aplicada ao trabalho de investigação.

5.1.1. Transporte ferroviário

Relativamente ao **impacto**, o entrevistado refere que o transporte por modo ferroviário é *“...um transporte estruturado, permite muito mais do que o transporte do tipo rodoviário uma muito maior integração entre aquilo que são as atividades económicas e as acessibilidades”* (I A) e contribui para a existência de *“... uma simbiose muito grande entre a eficiência do transporte e a eficiência energética....”*. (I A)

Sugere que deve ser feita *“...uma comparação entre um território que é desprovido de caminho de ferro, da sua logística, quer de pessoas, quer dos bens transacionáveis (...)*

comparação entre um território que não tem caminho de ferro ou quase não tem e outro que tem o caminho de ferro....” (I A)

Faz a comparação entre “...Portugal, com outro que é um país pequeno e que até tem poucos recursos que é a Suíça e que usa o caminho de ferro para todo o lado, ou mesmo um outro país que pertence à União Europeia como a Áustria e que também tem caminho de ferro em muitas das suas regiões e particularmente de índole rural”. (I A)

As vantagens do impacto do caminho de ferro no território referenciadas pelo entrevistado vão ao encontro da posição da OCDE (2002), que considera ainda que as repercussões e impactos verificam-se ao nível socioeconómico e em vertentes como a acessibilidade, o emprego, a eficiência, a inclusão social e o ambiente.

No que diz respeito à **dinâmica territorial**, um transporte ferroviário competitivo ou efetivo é fundamental para o comércio internacional e tem consequências na organização interna e regional do território. Um bom desempenho dos sistemas de transporte permite, tal como refere Murta (2010), a redução de custos e serve como instrumento de ligação entre as atividades produtivas, mercados e consumidores, aproximando o que antes estava distante. Permite, também, ampliar o intercâmbio comercial ao nível regional e potenciar ou criar economias de escala, na medida em que haverá maior profundidade territorial, assim como unificação de mercados e, conseqüentemente, ganhos de escala. A opinião do autor vai de encontro ao discurso do entrevistado que refere:

“Procuramos dar força aos territórios, isto é, procuramos fazer com os territórios ganhem profundidade territorial, ganhem escala, ganhem economia de escala e possam ser competitivos na divisão do trabalho”. (I B)

No entanto, o entrevistado vai mais além e acrescenta:

“...temos uma liberdade completa de circulação de factores de produção, sejam eles pessoas, sejam capitais, sejam serviços. (...) É a capacidade de captar investimento, é a capacidade de captar emprego, é a capacidade de inovar (...) os territórios são os indivíduos, as colectividades e a forma como elas se interagem entre si e interagem com o próprio território físico (...). Existem factores qualitativos que distinguem particularmente a fiabilidade, o conforto e o próprio carácter de transporte em sítio próprio que o caminho de ferro tem do outro transporte que é o transporte individual”. (I B)

Sobre o caminho de ferro de **carácter regional**, em particular na realidade portuguesa, o entrevistado pronunciou-se da seguinte forma:

“...Praticamente ele está extinto. Existem uns restos (...). Estou por exemplo a pensar no que resta do sistema ferroviário de via métrica do Vouga que ainda hoje apesar de todos os problemas de descapitalização e desinvestimento a que tem sido alvo ao longo de décadas, apesar de tudo ainda transporta qualquer coisa como 600.000.00 pessoas por ano (...). Em Portugal está previsto mas que os decisores políticos nunca se interessaram em pôr na prática que são os Executivos Regionais de Transporte. Podemos ir para os PTEs britânicos (Passenger Transport Executive), podemos ir para os TER franceses (Transport Express Regional), podemos ir para os caminhos de ferro e transportes autonómicos em Espanha e também em Itália em que o caminho de ferro regional é uma peça fundamental de estruturação da mobilidade a nível regional, a nível das populações” (I C)

Em relação à via métrica, dos 640 km de via estreita que fazem parte da RNF, apenas estão em exploração 112 km (REFER, 2013). Só em Trás-os-Montes foram encerrados 320 dos 336 km de rede, o que corresponde ao encerramento de 95% da rede ferroviária de via estreita que servia a região, deixando cidades como Bragança ou Vila Real sem serviço ferroviário. A rede ferroviária de via métrica está reduzida a 5% que corresponde ao troço da Linha do Tua de 16 km, que liga as localidades de Carvalhais, Mirandela e Cachão.

O projeto *INTER-Regio-Rail* (2011) menciona que a Europa não poder passar sem o transporte ferroviário regional e para que este tenha qualidade e possa ser competitivo necessita de investimento. A atratividade do transporte ferroviário regional depende de uma rede ferroviária de alta qualidade e de boas estações para os passageiros. Situação que não se verificou em Portugal, em particular nas regiões do interior, ao contrário do que acontece na Europa Central onde, segundo o entrevistado *“... temos um paradigma na Suíça (...) bom aí os cantões efetivamente apoiam toda uma série uma série de caminhos de ferro locais mas que depois são as artérias que dão vida a todo um conjunto de atividades de carácter turístico, de serviços, de indústria ligeira e transformadoras”*. (I C)

De acordo com um estudo da ERRAC (2006), o maior consumidor anual da oferta ferroviária regional e suburbana é a Suíça (49 viagens por pessoa). Portugal regista apenas 14 viagens por pessoa. A oferta e o reforço do serviço ferroviário regional são determinantes para a mobilidade sustentável e permitem um maior acesso dos indivíduos a novos mercados e territórios, facto que contribui para dinamizar a economia ao nível local. Só o caminho de ferro regional e suburbano é responsável por gerar um volume de negócios na ordem dos 27 biliões de euros.

Em relação à **economia local** das regiões do interior, em particular a de Trás-os-Montes, sofreu de forma negativa com o desaparecimento do caminho de ferro, uma vez que, segundo o entrevistado:

“Há uma história digamos assim da lavoura no interior de Trás-os-Montes antes do caminho de ferro e depois do caminho de ferro porque produtos que não se conseguiam escoar passaram a poder-se escoar graças ao caminho de ferro. O que aconteceu ali (Trás-os-Montes) é que o transporte ferroviário não foi dotado dos investimentos que lhe permitiriam modernizar-se e acompanhar a própria transição da economia de Trás-os-Montes, isto é, uma transição de uma economia eminentemente rural (...) não houve um conjunto de investimentos que permitiriam ao caminho de ferro modernizar-se de modo a estar preparado para ele próprio acompanhar as transformações económicas que se foram processando à escala local em Trás-os-Montes. Designadamente a transição de uma economia eminentemente rural e agrícola para uma outra economia com um muito maior peso dos serviços (...) em que existia turismo em que existiriam por exemplo coisas como as termas na região Pedras/Vidago, um conjunto de novas formas de explorar os ativos naturais do território como a Albufeira do Azibo”. (I D)

O entrevistado acrescenta ainda que:

“A questão do abandono do caminho de ferro em Trás-os-Montes não é específica a Trás-os-Montes, é uma consequência local de uma política muito mais ampla de abandono do caminho de ferro no país todo. Claro que ali foi mais gravoso porque havia problemas de subinvestimento mais graves e mais profundos, ali como no Alentejo (...), no fundo há aqui um conjunto de factores negativos aliado a opções políticas que de científico ou de técnico nada têm (...). Hoje estamos a viver o resultado de todas essas políticas e vamos pagar caro...”. (I D)

O encerramento de troços ou linhas tais como a do Tua, causou graves danos na economia local e as consequências são visíveis porque o abandono das estações ferroviárias que existiam provocaram desemprego, emigração e desertificação. Ao nível do transporte de mercadorias, a população foi bastante lesada na medida em que o transporte de adubos, cortiça ou cereais era feito por modo ferroviário e a um custo menor (Rodrigues, 2008).

Em 1987, o MOPTC frisava que a RFN deveria estar ao serviço país e dos cidadãos mas verificava-se precisamente o oposto, ou seja, em vez de se assistir à sua modernização e expansão, assistia-se ao seu encerramento sem “critério visível” (Chenrim, 2008). O resultado de mais de duas décadas de encerramento da rede ferroviária nacional, fez de Portugal o único país da Europa Ocidental que mais perdeu passageiros no transporte

ferroviário e o encerramento de várias linhas e troços de carácter regional muito contribuíram para esta realidade, dado que essas linhas eram tributárias da rede principal (Cipriano, 2011). De referir que as razões que justificaram o encerramento de linhas em regiões do interior foram sobretudo de carácter económico e político que tiveram claras repercussões na economia local.

5.1.2. Orientações

Sobre as **diretrizes estratégicas** para o setor ferroviário, o entrevistado apresenta argumentos com sentido crítico e estabelece a comparação entre dois documentos recentes mas diferentes nas finalidades e sobretudo nos objetivos. Para o entrevistado:

“As orientações estratégicas são algo que estão num documento de 2006 (...). Apesar de muitas falhas, reconheciam uma insuficiência da rede ferroviária em muitos aspectos não apenas das suas características qualitativas mas sobretudo na cobertura territorial e designadamente na densidade de rede ferroviária em Portugal que era muito abaixo da média europeia (...) propunha-se de facto a construção de mais linhas embora com uma grande componente de linhas de alta velocidade (...). Hoje com o GTIEVA não há nada disso (...). Não tem uma lógica de rede, portanto pensarmos em investimentos que não se enquadrem numa lógica de rede nem de colmatar um problema que nós temos que é de falta de cobertura territorial não vale a pena falar nisso...”. (II A)

A opinião do entrevistado é reforçada pelas “Orientações Estratégicas para o Setor Ferroviário” apresentadas em 2006 pelo MOPTC mas, apesar de terem como um dos objetivos estratégicos o aumento da densidade de rede, não apresentavam propostas que visassem a reabertura de linhas que haviam sido encerradas em finais dos anos 80/princípios dos anos 90 e que deixaram regiões do país sem serviço público ferroviário. Os restantes documentos que sucederam estas orientações, nesta matéria são semelhantes e nada de novo acrescentam. O “Relatório Final” do GTIEVA, apesar de apresentar um conjunto de intenções de projetos e referir que Portugal tem uma densidade de rede baixa ($287\text{m}/10^6$ habitantes), quando comparada com a média europeia (cerca de $410\text{m}/10^6$ habitantes), não apresenta soluções concretas que tenham como objetivo repor o serviço público ferroviário de carácter regional, sobretudo nas regiões mais lesadas pelo encerramento de linhas – Trás-os-Montes e Alentejo.

A UITP (2003) considera importante o alcance territorial das linhas regionais, aponta para o facto de se ter em conta a ampliação do serviço público ferroviário a partir de novas infraestruturas devidamente inseridas numa lógica de rede nacional.

No que diz respeito às **implicações** das orientações e da estratégia adotada para a rede ferroviária nacional, em particular para a rede de via métrica que servia Trás-os-Montes, o entrevistado refere que:

“Atendendo à estrutura ferroviária que essas linhas de via métrica tinham e que todas elas eram tributárias do colector Linha do Douro, se o coletor vai sucumbindo ao desinvestimento, se as velocidades comerciais não têm qualquer tipo de melhoria, se o material circulante se torna obsoleto a ponto de já se recorrer in extremis a aluguer de material circulante a Espanha, as perspectivas, digamos assim, de potenciar ou de repotenciar melhor dizendo essas linhas das quais a Linha do Douro é tributária ficam seriamente comprometidas. Há uma dificuldade muito grande de pensar em termos de escala e nós continuamos sempre e sempre a apostar naquilo que é a pequena escala e depois temos umas dificuldades muito grandes em competir territorialmente com o resto. Não temos capacidade. Não temos a perspicácia para procurarmos dentro do nosso território e através de outras formas de mobilidade, criarmos e conseguirmos nós próprios aumentar a nossa escala”. (II B)

Reforçando a opinião do entrevistado, Cipriano (2013) aponta para o facto de se falar constantemente do encerramento da linha do Douro no troço entre a Régua e o Pocinho. Recentemente ficou à margem de qualquer plano de reabilitação e apesar de estar prevista a modernização/electrificação do troço Régua-Pocinho, a mesma não é considerada prioritária (GTIEVA, 2013). Em relação à rede de via estreita, já em 1988, o “Plano de Modernização e Reconversão dos Caminhos de Ferro” para o período de 1988-1994 não contemplava qualquer investimento com vista à modernização da rede via métrica que servia Trás-os-Montes (Mensageiro de Bragança, 1990).

5.1.3. Comparação (*Ferrocarril de La Robla* e 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". (III 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". (III 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”. (III 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. O exemplo do *Welsh Highland Railway* apresentado pelo entrevistado é considerado um caso de sucesso e representa muito mais do que uma simples reabertura.

Para além do apoio financeiro de fundos comunitários, houve o envolvimento de mais entidades nacionais, tais como a Welsh Development Agency ou a Wales Tourist Board e toda a reconstrução da via-férrea foi feita sobretudo por voluntários. A exploração da via-férrea é de carácter turístico e de acordo com um estudo independente, tanto a *Welsh Highland Railway* como a *Ffestiniog Railway* contribuem anualmente com mais de 15 milhões de libras (cerca de 19 milhões de euros) para a economia local e contribuíram para a criação de mais de 350 postos de trabalho na área envolvente ao caminho de ferro (Adams, 2012).

No que diz respeito ao **benchmarking** aplicável à Linha do Tua, o entrevistado considera que:

“É aplicável o caso da Robla como é aplicável o do Welsh Highland Railway no País de Gales (...), a Robla é um benchmarking para a Linha do Tua (...) é um benchmarking para a linha do Vouga”. (III D)

Refere também que *“a Grécia reabriu uma linha de via estreita que estava fechada (...) de Volos a Mileai (...) até os gregos têm exemplos que nos relegam para a vulgaridade e para a vergonha de não sermos capazes de aproveitar o nosso próprio potencial”.* (III D)

Indo ao encontro do que afirma o entrevistado, os casos de linhas regionais considerados como “boa prática” sucedem-se um pouco por toda a Europa. Este tipo de exemplos permite assimilar um conjunto de aprendizagens e ilações que podem ser importantes para tirar todo o potencial do caminho de ferro regional e, inclusive, servir como ponto de partida para reabrir linhas encerradas ao tráfego ferroviário. Os casos de *benchmarking* mostram que o caminho de ferro regional pode ser, para além da componente turística, parte integrante do sistema de transportes de uma determinada região, e a decisão de encerrar uma linha considerada deficitária deve ser acompanhada de uma análise detalhada sobre o tipo de uso que poderá ter uma via-férrea em risco de encerrar ao tráfego ferroviário (Rzeszow Regional Development Agency, 2014).

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

Falamos no desenrramento 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...". (III E)

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 **perspetivas 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... (III F)

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". (III F)

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". (III G)

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).

5.1.4. 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". (IV 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 1 hora e meia (...), nunca menos do que meia dúzia de automotoras novas. No que tocante à via métrica eu manteria a tração diesel". (IV A)

O entrevistado vai 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". (IV 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..."*. (IV B)

A sugestão do entrevistado vai ao encontro daquilo que acontece em outras linhas de caminho de ferro regionais e que, inclusive, foram referidas no trabalho de investigação, tais como os Chemins de Fer du Jura (Suíça) ou o *Treno Val Venosta*. De referir também que a UITP (2003) 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.

5.2. Propostas

No seguimento da análise documental efetuada ao longo do trabalho de investigação e tendo em conta as sugestões feitas pelo entrevistado, são apresentadas propostas para uma eventual reabertura da Linha do Tua no futuro. Numa primeira parte é apresentada uma proposta de um *Balanced Scorecard* (BSC) para a Linha do Tua e respetivo Mapa Estratégico. A escolha pelo BSC prende-se pelo facto de esta ferramenta de gestão ser um importante instrumento de avaliação e de implementação de estratégias, que auxilia não só as organizações e as entidades a melhorar o seu desempenho mas também os gestores a focalizarem-se no essencial da gestão e da estratégia, contribuindo para o processo de tomada de decisão com base em informação de natureza estratégica.

Numa segunda parte, apresenta-se um conjunto de 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 Laboratoire d'Intermodalité des Transports et de Planification⁴⁰ da École Polytechnique Fédérale de Lausanne.

5.2.1. *Balanced Scorecard* e a Linha do Tua

A) Linha do Tua e o contexto regional

A Linha do Tua é uma linha de caminho de ferro de via estreita (1000 mm), de via única não eletrificada que ligava a localidade de Foz-Tua (concelho de Carrazeda de Ansiães, distrito de Bragança) a Bragança (capital de distrito).

⁴⁰ O Laboratoire d'Intermodalité des Transports et de Planification (LITEP) é um laboratório cuja atividade de investigação está ligada à planificação dos sistemas de transporte, aos caminhos de ferro, à capacidade da rede, à estabilidade dos horários e ao transporte urbano (<http://litep.epfl.ch/page-15328-en.html>).

Em 1991, o troço entre Mirandela e Bragança encerrou ao tráfego ferroviário, tendo ficado apenas em funcionamento o troço entre Mirandela e o Tua. Este troço de 54 km é explorado desde 2001 pela empresa Metro Ligeiro de Mirandela, SA, ao abrigo de um contrato de prestação de serviços celebrado com a CP. Em 2008 encerra ao tráfego ferroviário o troço entre Cachão (concelho de Mirandela) e o Tua, devido não só a um acidente ocorrido perto de Brunheda mas também à construção da Barragem de Foz-Tua.

Atualmente, o comboio apenas circula no troço Carvalhais-Mirandela-Cachão (16 km) e o serviço público ferroviário suspenso a partir do Cachão é atualmente assegurado por um serviço de táxi. A Linha do Tua deixou de ter há aproximadamente duas décadas o transporte de mercadorias e hoje em dia apenas circulam comboios regionais de passageiros, cuja operação é assegurada pela empresa Metropolitano Ligeiro de Mirandela, SA.

A Linha do Tua localiza-se no interior norte de Portugal e serve uma área geográfica que engloba sete concelhos. Os concelhos dividem-se pelas duas NUT III: Douro (Alijó, Carrazeda de Ansiães e Vila Flor) e Alto Trás-os-Montes (Bragança, Macedo de Cavaleiros, Mirandela, Murça) e a sua distribuição de acordo com os agrupamentos de municípios⁴¹ é o seguinte:

- Associação de Municípios da Terra Fria do Nordeste Transmontano – Bragança;
- Associação de Municípios da Terra Quente Transmontana – Carrazeda de Ansiães, Mirandela, Macedo de Cavaleiros e Vila Flor;
- Associação de Municípios do Vale do Douro-Norte – Murça e Alijó.

O território servido pela Linha do Tua abrange 3563,69 km² (INE, 2012) e uma população de 102.599 habitantes (INE, 2014) e caracteriza-se, um pouco à semelhança do que acontece nas regiões do interior, pelo esvaziamento populacional e envelhecimento acentuado das áreas rurais. Grande parte da população residente concentra-se nas sedes de concelho. A Tabela 3 apresenta a evolução de alguns indicadores demográficos e territoriais dos municípios atravessados pela Linha do Tua.

⁴¹ Informação obtida no Portal Autárquico (<http://www.portautarquico.pt/pt-PT/administracao-local/entidades-autarquicas/associacoes/>).

Tabela 3.
 Evolução de alguns indicadores demográficos e territoriais

Município	População residente (Nº)		Índice de envelhecimento (Nº)		Densidade populacional (Nº/km²)	
	1991	2013	1991	2013	2000	2013
Bragança	33 363	34 681	89,9	190,3	29,5	29,6
Mirandela	25 347	22962	80,6	223,5	39,1	34,8
Macedo de Cavaleiros	18 839	15 230	83,8	276,9	24,9	21,8
Alijó	16 181	11 452	82,8	260,5	48,1	38,5
Carrazeda de Ansiães	9 132	6 063	110,7	312,2	27,4	21,7
Vila Flor	8 766	6 438	93,6	275,0	29,7	24,2
Murça	7 349	5 773	82,7	223,0	35,7	30,5

Fonte: Adaptado de INE (2014).

A evolução demográfica é positiva apenas no município Bragança, a concentração da população nas sedes de concelhos e o despovoamento das freguesias é uma realidade e dá vitalidade às sedes de concelho. Numa análise à população residente entre 1991 e 2013 verifica-se que se mantém a tendência de diminuição populacional com repercussões na densidade populacional. Alarmante é também o envelhecimento verificado nos concelhos abrangidos pela Linha do Tua. Todos eles apresentam um índice de envelhecimento elevado e a situação mais preocupante é a do concelho de Carrazeda de Ansiães (312,2).

As tendências demográficas refletem em grande parte as alterações ao nível da atividade económica e do emprego. O esvaziamento populacional das áreas rurais, juntamente com a concentração da população em polos urbanos, está correlacionado com a terciarização da economia (Tabela 4).

Tabela 4.
 Total da população empregada por setor de atividade económica, segundo o censo de 2011

Município	Primário (%)	Secundário (%) 2011	Terciário (%)
Bragança	4,6	16,6	78,8
Mirandela	10,7	18,2	71,2
Macedo de Cavaleiros	13,9	17,5	68,6
Alijó	27,4	18,3	54,3
Carrazeda de Ansiães	23,8	19	57,2
Vila Flor	20,5	24	55,6
Murça	21,4	21,2	57,4

Fonte: INE (2012).

A terciarização da economia deve-se sobretudo ao crescimento dos serviços públicos, do comércio e dos serviços a particulares nas sedes de concelho onde se concentra a maioria da população.

Bragança, principal pólo urbano à escala regional (capital de distrito) e onde se concentra grande parte da população, apresenta um setor terciário bastante forte (78,8%), precedido logo por Mirandela (71,2%) e Macedo de Cavaleiros (68,6%). Todos os municípios apresentam um setor primário fragilizado e com pouca expressão. Em relação ao emprego, o esvaziamento das áreas rurais e a concentração da população nas sedes de concelho estão diretamente ligados à terciarização da economia. Em relação ao desemprego, este é um indicador da fragilidade do tecido produtivo e empresarial dos concelhos abrangidos pela Linha do Tua e constitui mais um fator repulsivo dos ativos e dos investimentos para fora destes territórios. A Tabela 5 apresenta a evolução de alguns indicadores sobre o emprego e mercado de trabalho nos territórios atravessados pela Linha do Tua.

Tabela 5.

Evolução de alguns indicadores sobre o emprego e mercado de trabalho de acordo com o censos de 2011

Município	Taxa de desemprego (%)	Taxa de emprego (%)	Taxa de atividade (%)
	2011		
Bragança	9,9	44,8	49,8
Mirandela	12,2	40,7	46,4
Macedo de Cavaleiros	10,2	38,0	42,4
Alijó	12,5	37,3	42,7
Carrazeda de Ansiães	11,7	32,8	37,2
Vila Flor	11,8	37,9	43
Murça	12,2	34,8	39,7
Portugal	13,2	48,5	55,9

Fonte: INE (2012).

A evolução do desemprego nos sete concelhos é ligeiramente inferior à do país, registando Bragança o valor mais baixo (9,9%). No entanto, em relação à taxa de emprego e à taxa de atividade, os valores estão abaixo da média nacional, facto que demonstra a debilidade económica dos concelhos. Bragança, como principal pólo urbano, é o que regista a maior taxa de emprego (44,8%) e a maior taxa de atividade (49,8%).

O "Estudo sobre a Pobreza na Região Norte de Portugal", feito pelo Centro de Estatística da Associação Nacional das PME's e pela Universidade Fernando Pessoa, em 2009, para a Comissão Europeia, refere na sua síntese final que "A Região Norte é a mais pobre de Portugal e segundo o Eurostat encontra-se entre as 30 mais pobres das 254 regiões da EU25, sendo que Trás-os-Montes é mesmo a Sub-Região mais pobre da UE27". Mais recentemente, o projeto DEMOSPIN, liderado pela Universidade de Aveiro, refere que "a manter-se a actual tendência da evolução do índice de fecundidade em Portugal e não havendo migrações, no ano de 2040 a faixa do interior do país que vai desde Trás-os-

Montes ao Alentejo terá perdido cerca de um terço da população atual”. O Professor Eduardo Castro (pessoa que dirigiu o projeto DEMOSPIN), aponta “as autoestradas com portagens, o fecho de hospitais, de tribunais, de escolas e de outros tantos serviços” como fatores de despovoamento e desertificação do interior, referindo mesmo que “Quanto mais se fecha menos gente há. Isto é um ciclo vicioso que é preciso romper” (ua online, 2013).

B) Análise SWOT

Esta ferramenta de análise é fundamental para que os gestores, administradores ou entidades e organizações envolvidas no processo de uma eventual reabertura e reabilitação da Linha do Tua, possam perceber como podem reforçar as ações a desenvolver, transformando aparentes ameaças em novas oportunidades ao relacionar os pontos fortes e fracos com as oportunidades e ameaças do meio envolvente (Freire, 1997). A Tabela 6 representa a Análise SWOT à Linha do Tua.

Tabela 6.
Análise SWOT da Linha do Tua

ANÁLISE SWOT LINHA DO TUA	PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
	F1 – Ativo patrimonial e cultural F2 – Serviço público ferroviário F3 – Linha centenária, histórica e obra notável de engenharia civil F4 – Forte ligação entre comboio e a população F5 – Serviço ferroviário regional em regiões de enorme interesse e potencial paisagístico, cultural e gastronómico F6 – Núcleo museológico da linha com um espólio de elevado valor patrimonial	Fr1 – Desarticulação com a RFN; o troço em funcionamento está isolado da rede Fr2 – Desclassificação da RFN Fr3 – Material circulante subdimensionado e velocidades não competitivas Fr4 – Inexistência do serviço ferroviário de transporte de mercadorias Fr5 – Abandono do canal ferroviário e das infraestruturas (estações, apeadeiros, material circulante e ocupação/destruição de troços do canal desativado) Fr6 – Ausência de investimento de uma estratégia a médio e longo prazo Fr7 – Carência de intermodalidade
OPORTUNIDADES O1 – Proximidade com Espanha e a Rede Alta Velocidade espanhola e europeia O2 – Ramal ferroviário da linha do Douro: ligação com o Douro Património da Humanidade (UNESCO) O3 – Transporte mais ecológico, económico e eficiente	O1/O2/F5/F6 – Extensão da linha até Puebla de Sanabria (Espanha) e nova ligação à linha do Douro para captar mais passageiros e turistas para a região via Linha do Tua O1/F2 – Conectar a RFN via Linha do Tua à Rede de Alta Velocidade espanhola de maneira a recolocar no “mapa ferroviário” os territórios abrangidos pela via férrea F1/F3/F6 – Explorar o turismo ferroviário associado à preservação, recuperação, interpretação e valorização do património ferroviário bem como à exploração de comboios históricos	O2/F1/F5 – Criar de programas turísticos que incluam a exploração de comboios históricos na Linha do Tua e os principais eventos ou festividades nos concelhos abrangidos pela ferrovia O3/F2/F4 – Criar um passe urbano/regional para população local de maneira a potenciar e privilegiar o uso do comboio F1/F6 – Realizar eventos, <i>workshops</i> ou seminários relacionados com património ferroviário, cuja organização seja feita em parceria entre CP, REFER, FMNF, MLM, os municípios e as entidades locais e regionais
AMEAÇAS A1 – Interioridade A2 – Esvaziamento populacional A3 – Falta de escala e de profundidade territorial A4 – Fragilidade do tecido produtivo e empresarial	A1/A2 – Reabrir e modernizar a linha com vista ao restabelecimento de uma relação funcional entre o mundo rural e os pólos urbanos regionais com vista à fixação de pessoas em territórios rurais A1/A4 – Envolver as entidades regionais ligadas ao setor empresarial no processo de uma eventual reabertura da linha de maneira a potenciar e promover a criação de novas atividades económicas e empresariais com base numa acessibilidade ferroviária	A1/ A3/Fr1/Fr3/Fr5/Fr6 – Religar à linha do Douro, reabrir até Bragança, adquirir novo material circulante, modernizar a via para maior conforto, velocidade e segurança A3/Fr7 – Ajustar horários com o transporte público rodoviário urbano, regional e de longo curso de maneira a incluir a ferrovia na rede de transportes à escala regional

Fonte: Adaptado de Freire (1997).

C) Fatores Críticos de Sucesso da Linha do Tua

Fatores Críticos de Sucesso		
Turistas	Passageiros	Empresas
Paisagem	Horários/Frequência	Custo do Transporte
Cultura	Intermodalidade	Eficiência
Gastronomia	Mobilidade	Infraestrutura

D) Proposta de *Balanced Scorecard* para a Linha do Tua

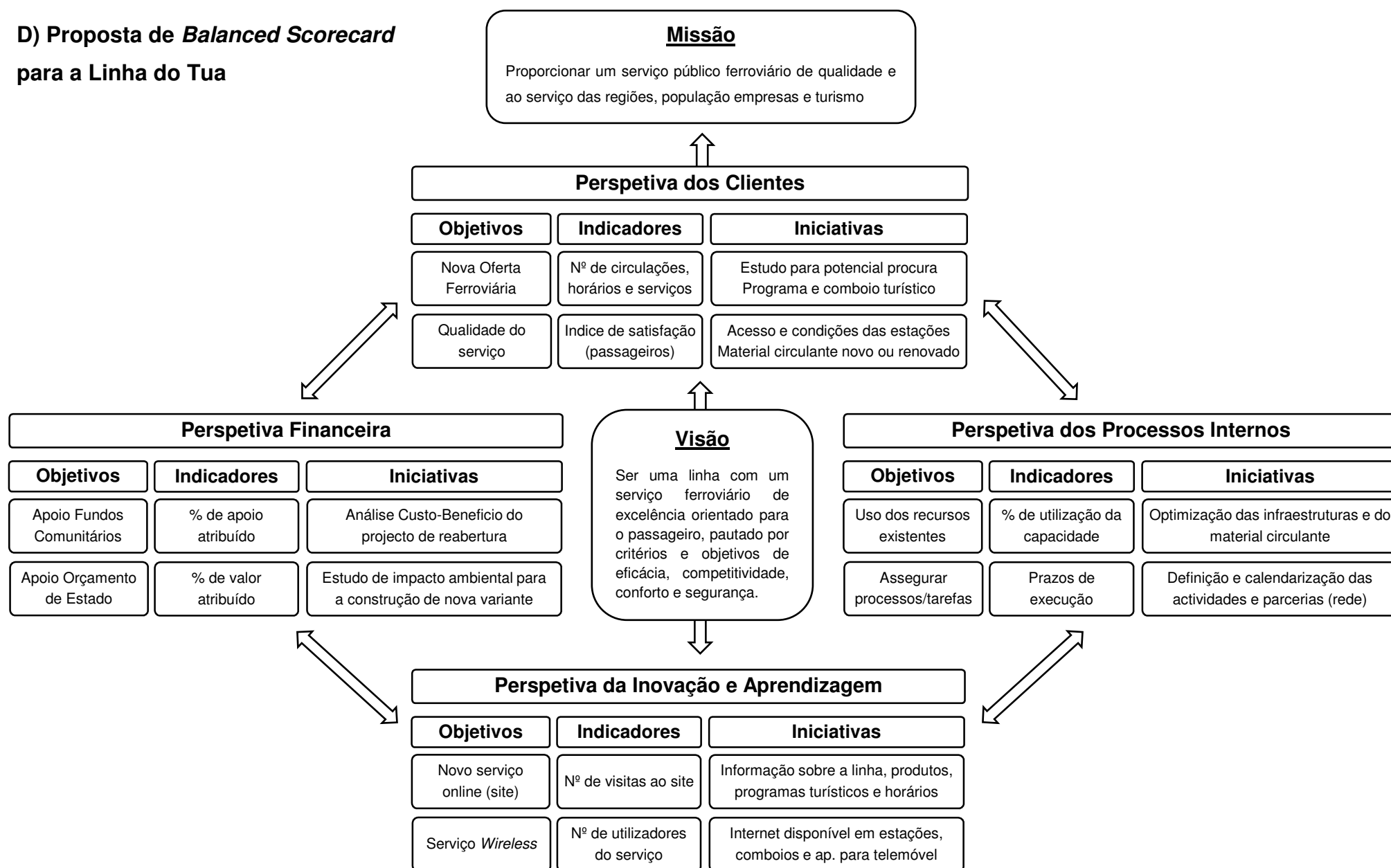


Figura 24: Proposta de *Balanced Scorecard* para a Linha do Tua

(Adaptado de Niven, 2003; Santos, 2006, p.35; Kaplan & Norton, 1996)

E) Descrição das perspetivas de BSC para a Linha do Tua

Perspetiva dos Clientes – Estratégia de relançamento do caminho de ferro regional e da Linha do Tua, a partir da oferta de um novo serviço ferroviário, tendo como base a realização de um estudo sobre a potencial procura de maneira a apresentar, ajustar e reforçar horários, circulações e serviços de transporte de passageiros e, posteriormente, de transporte de mercadorias. Pretende-se que a qualidade do serviço tenha como ponto de partida bons acessos às estações e a apresentação de material circulante novo que reúna melhores condições em aspetos, tais como a comodidade, existência de WC e espaço para bagagens e bicicletas. As estações devem ser recuperadas e modernizadas para que proporcionem o conforto e os serviços necessários aos passageiros (ex.: existência de WC, café ou restaurante, quiosques, bilheteira, balcão de informações/ponto de atendimento). O comboio deverá estar interligado com a restante oferta de transportes. A apresentação de comboio turístico e programa associado representa uma mais-valia para a promoção turística dos territórios abrangidos pela Linha do Tua e pode proporcionar ou impulsionar novas atividades económicas associadas ao turismo ferroviário. O comboio turístico poderá ser constituído por material circulante histórico devidamente recuperado para o efeito ou colocar novamente em estado de marcha o comboio histórico de via estreita que está atualmente parqueado na estação da Régua (interface ferroviário entre a linha do Douro e linha do Corgo).

Perspetiva dos Processos Internos – A definição da estratégia relativamente a esta perspetiva prende-se com uso dos recursos existentes e o aproveitamento (se possível) da capacidade instalada, ou seja, das infraestruturas da Linha do Tua que ainda se mantêm em funcionamento e as que estão já desativadas (estações, apeadeiros, canal ferroviário) num cenário de eventual reabertura da linha. Da estratégia faz parte ainda assegurar processos e tarefas de maneira a definir e a estabelecer prazos e compromissos para a concretização das atividades que envolvem a reabilitação da via-férrea e o trabalho em rede ou em parceria entre os vários *stakeholders* ligados à Linha do Tua (ex.: população, CP, REFER, autarquias, núcleos e associações empresariais).

Perspetiva Financeira – Num cenário de reabertura e de reabilitação da linha, a estratégia definida para esta perspetiva passa por obter apoio comunitário e estatal com base em informação técnica a partir de uma análise custo-benefício ao projeto de reabertura e de um estudo de impacto ambiental para a construção de uma nova variante de religação à linha do Douro a partir de Brunheda.

Perspetiva Inovação e Aprendizagem – A estratégia definida nesta perspetiva pretende reforçar a comunicação e aproximação ao passageiro, tendo como base a criação de um site (oficial) na internet para a Linha do Tua, para além de se promoverem os novos serviços ferroviários nos sites da CP e da REFER. Através do site poder-se-á obter toda a informação necessária acerca da Linha do Tua, nomeadamente os horários, o tipo de material circulante, os serviços disponibilizados às empresas (transporte de mercadorias) e passageiros (transporte regional de passageiros, programas e comboios turísticos). Há também potencial para promover não só a venda de vários produtos relacionados com a ferrovia (livros, postais) como também a oportunidade em divulgar mais as regiões abrangidas pela linha (principais ativos paisagísticos, festividades, feiras ou eventos). Outro objetivo estratégico desta perspetiva tem a ver com a instalação de serviço *wireless* em estações e comboios bem como a criação de uma aplicação para telemóvel sobre a Linha do Tua. Esta medida permite ao passageiro navegar na internet enquanto faz a sua viagem de comboio ou enquanto espera pelo comboio nas estações. A aplicação para telemóvel pode ser útil para divulgar ainda mais a linha e todos os serviços, programas e alterações que possam surgir.

F) Proposta de Mapa Estratégico para a Linha do Tua

A Figura 25 representa a proposta de mapa estratégico para a Linha do Tua, onde estão estabelecidas as principais relações de causa-efeito entre os objetivos estratégicos ao longo das quatro perspetivas. Estas relações entre os objetivos estratégicos são determinantes para a criação de um mapa estratégico e são essenciais na definição da estratégia a seguir.

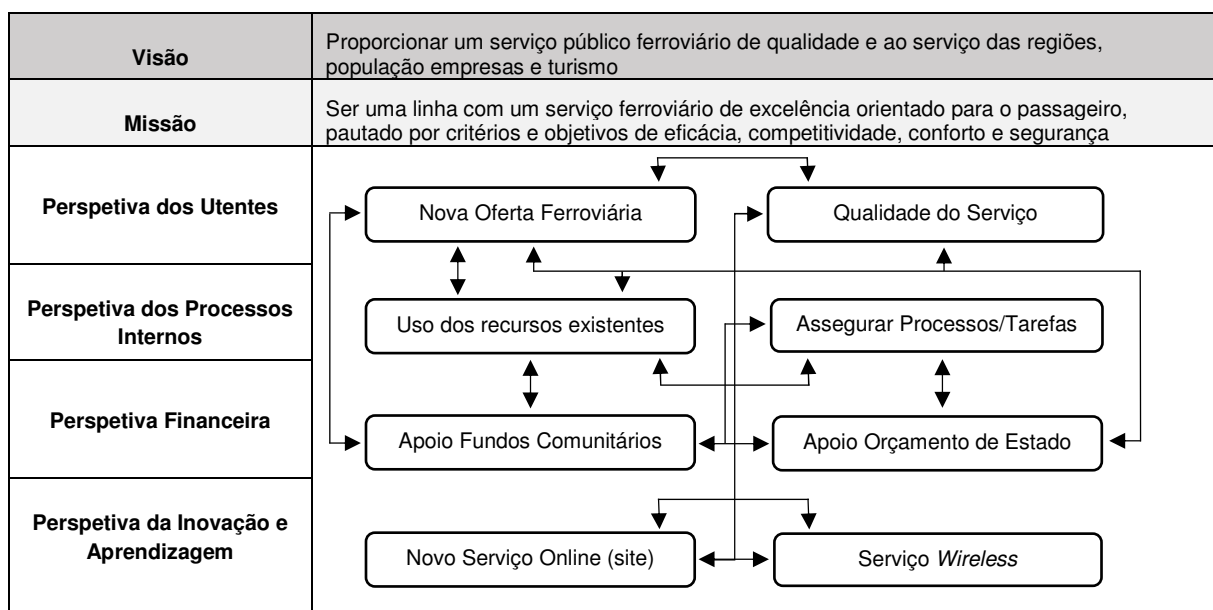


Figura 25. Proposta de Mapa Estratégico para a Linha do Tua

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-Macedo de Cavaleiros-Mirandela-Brunheda	177 ME*	154 ME*	
Novo troço Brunheda-Tua (via Carrazeda de Ansiães)	(não especificado)	(não especificado)	200 a 300 ME*

Via Estreita	Electrificada	Não Electrificada
Bragança-Macedo 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



Figura 26. Propostas de Investimento para a Linha do Tua
(Infografia: Dario Silva | www.ocomboio.net)

5.2.2. Proposta de investimento para a Linha do Tua

A Figura 26 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 comparticipação financeira.

CAPÍTULO VI

6.1. Considerações finais, limitações e sugestões para estudos futuros

Nos últimos anos a aposta no transporte ferroviário tem sido uma realidade a nível europeu. São apresentadas propostas, é disponibilizado financiamento comunitário para projetos ferroviários (sobretudo de alta velocidade) e são apresentadas normas e pacotes ferroviários com vista à criação de uma rede ferroviária europeia, à liberalização do mercado ferroviário europeu e à uniformização de normas e procedimentos entre as diferentes empresas e operadores ferroviários. Apesar de a grande prioridade ser alta velocidade e os corredores ferroviários para o transporte de mercadorias, os investimentos no caminho de ferro de carácter regional são uma realidade em alguns estados-membros da União Europeia. A ferrovia regional tem um papel fundamental e preponderante no mercado ferroviário europeu, na medida em que é um grande empregador, gera um enorme volume de negócios e é parte fundamental do sector ferroviário sobretudo no que diz respeito ao transporte ferroviário de passageiros. Em países como a Áustria, Alemanha, Espanha, Suíça, Itália ou França o transporte ferroviário regional desempenha um papel importante na mobilidade regional e local e é parte integrante de toda uma rede ferroviária à escala nacional e regional.

O reconhecimento da importância do caminho de ferro regional reflete-se não só na continua e progressiva aposta que muitos países fazem nele (ex.: Suíça – Chemins de fer du Jura, França - *La Ligne du Blanc-Argent*), onde é alvo de constante investimento e modernização mas também tem sido motivo para reabrir ao tráfego ferroviário linhas regionais entretanto encerradas ao tráfego ferroviário (ex.: Espanha – *El Ferrocarril de La Robla*; Itália – *Treno Val Venosta*). Para além da prestação de serviço público ferroviário, a estratégia adotada nas linhas de caminho de ferro regionais engloba também uma componente turística. A exploração de comboios turísticos é comum um pouco por toda a Europa e revela-se cada vez mais como uma componente e um complemento importante à exploração ferroviária. O turismo ferroviário desempenha um importante papel na promoção das regiões e na valorização do património ferroviário e em alguns países europeus, o turismo ferroviário é motivo para reabrir linhas encerradas há mais de meio século (ex.: País de Gales – *Welsh Highland Railway*) e para criar espaços museológicos de elevado valor patrimonial onde inclusive se pode viajar em material circulante histórico (Espanha, País Basco – Museo

Vasco del Ferrocarril em Azpeitia). Contrastando com o que acontece na Europa, nas últimas duas décadas, tem-se assistido em Portugal a um progressivo encerramento de vários troços e ramais ferroviários da rede ferroviária nacional, considerados deficitários e de baixa procura. Esta estratégia de desinvestimento e de encerramento tem incidido sobretudo em linhas regionais, acarretando repercussões graves na mobilidade regional e na economia local dado que em muitos casos o serviço ferroviário praticamente deixa de existir.

O progressivo encerramento da rede ferroviária nacional contribuiu para que Portugal perdesse em duas décadas quase metade dos passageiros transportados por modo ferroviário sendo mesmo o único país da Europa Ocidental a conseguir tal feito. A realidade portuguesa já mereceu a atenção da Comissão Europeia e Portugal atualmente regista uma densidade de rede baixa quando comparado com a média europeia. Apesar de a falta de densidade de rede ser uma consequência do desmantelamento da rede ferroviária nacional, nos últimos anos, as estratégias adotadas para o sector ferroviário em Portugal não contemplaram o regresso do comboio a linhas desativadas. Em 25 anos, o único caso de uma reabertura ao tráfego ferroviário após encerramento corresponde ao troço de 4 km da Linha do Tua, entre Carvalhais e Mirandela.

No presente trabalho foram abordados vários aspetos relacionados com o caminho de ferro regional, as estratégias adotadas em diferentes contextos, e a sua importância para as regiões, população e desenvolvimento. Comparou-se Portugal e Espanha no que diz respeito ao caminho-de-ferro regional tendo como base duas linhas regionais de via estreita, localizadas em regiões do interior norte: *El Ferrocarril de La Robla* (Espanha) e a Linha do Tua (Portugal). Os objetivos preconizados para estudo foram atingidos de forma satisfatória, uma vez que procurou-se dar a resposta a todos eles.

De acordo com a revisão de literatura e análise documental, segundo os resultados obtidos e respondendo às questões orientadoras da investigação, pode concluir-se que 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 estratégia de reabertura adotada no *Ferrocarril de La Robla* pode servir como um caso de *benchmarking* aplicável à Linha do Tua, no entanto, a comparação entre as linhas evidencia 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 Modernização 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, aquando da suspensão do troço entre Brunheda e Tua.

Atualmente, a via férrea encontra-se completamente isolada da restante rede ferroviária nacional, o seu futuro é incerto, e ao longo demais 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 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.

A partir desta investigação desenvolveram-se várias propostas com vista a uma eventual reabilitação e modernização da Linha do Tua. Conclui-se que a aplicação do *Balanced Scorecard* revela-se útil, uma vez que permite com um determinado conjunto de indicadores medir/avaliar a estratégia que está a ser seguida e quais as alterações que são necessárias efetuar. Com a proposta de *Balanced Scorecard* e respetivo Mapa Estratégico para a Linha do Tua pretende-se que ambos sejam um apoio à Gestão Estratégica num eventual cenário de reabertura da linha em toda a sua extensão, traduzindo a estratégia em ação em todos os níveis organizacionais e na tomada de decisão por parte de gestores e administradores. Espera-se que o BSC contribua para o alinhamento e avaliação de desempenho da estratégia e objetivos propostos, de maneira a que a Linha do Tua, num eventual cenário de reabertura, possa ser um ativo importante na criação de valor para os municípios abrangidos pela linha e uma acessibilidade importante para a população. A infografia apresentada permite concluir que existem algumas hipóteses de investimento para a Linha do Tua que podem ser determinantes para o bom funcionamento do serviço público ferroviário proporcionado pela via férrea, permitindo que esta volte a ganhar escala e alcance territorial.

Em relação às limitações desta investigação, elas caracterizam-se pelo facto de apenas ter sido apenas um entrevistado e pela falta de disponibilidade por parte de algumas entidades em fornecer informação e colaborar neste estudo. Reconhece-se que se tivesse havido a oportunidade em fazer mais entrevistas a outros peritos e especialistas na área dos transportes, poder-se-ia ter uma visão mais ampla e uma diversidade de opiniões.

Para sugestões de estudos futuros poder-se-ão ter em conta diversas investigações futuras, no entanto, consideram-se que os trabalhos de investigação futuros poderão passar sobretudo pelos seguintes estudos:

- Estudo sobre o potencial de procura num cenário de reabertura ou modernização da Linha do Tua;
- Estudo de viabilidade da reabertura da linha em toda a sua extensão onde se inscreva uma nova variante de religação à Linha do Douro, a chegada do comboio a Bragança e, posteriormente, a extensão da linha até Puebla de Sanabria (Espanha);
- Analisar o impacto social e económico que teria a reabertura da Linha do Tua nos territórios por ela abrangidos.

Estes futuros trabalhos de investigação teriam um objetivo em comum: relançar o transporte regional tendo como base a Linha do Tua, nos territórios abrangidos pela via férrea e com perspetiva de a expandir e desenvolver, contribuindo para potenciar e renovar toda uma rede de caminho de ferro em Trás-os-Montes, devidamente articulada com a rede ferroviária nacional, tornando também parte integrante de toda uma rede regional de transportes ao serviço da mobilidade, empresas e turismo.

Referências Bibliográficas

- Adams, N. (2012). *Heritage Railways: Good Practice Site Visit to The Ffestiniog & Welsh Highland Railway: Event Report* [Report on the Workshop-Technical visit “Railway Heritage” 25 Sept 2012, Wales, UK]. 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.charts-interreg4c.eu%2Fapp%2Fdownload%2F5793119535%2FREPORT-techn%2Bvisit%2BRailway%2BHeritage%2B25%2BSept%2B2012.pdf&ei=ulJSVNS-No_oaP7IgsgD&usg=AFQjCNFecE6aFL08P1O89BvGDpiAgxwrOw&sig2=rwFVVFvbJ5LqwHy5R0ETvA&bvm=bv.78597519,d.bGQ
- Administrador de Infraestructuras Ferroviárias. (2014). *Declaración sobre la Red 2014: Actualización*. Recuperado de http://www.adif.es/ca_ES/conoceradif/doc/CA_DRed_Completo.pdf
- Agência Lusa (2013, 16 julho). Comboio histórico volta ao Douro (mas a diesel). *Jornal Público*. Recuperado de http://fugas.publico.pt/Noticias/322898_comboio-historico-volta-ao-douro-mas-a-diesel.
- 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/localporto/jornal/declaracao-de-impacte-ambiental-da-barragem-do-tua-impoe-estudo-de-linha-ferrea-alternativa-a-actual-306168>
- Amtrak. (2011). *Strategic Plan FY2011 - FY2015*. Retrieved from <http://www.amtrak.com/ccurl/30/12/Strategic-Plan-2011-2015.pdf>
- Aroso, A. (2014, 4 fevereiro). No Vale do Tua, os políticos vão nus... *Jornal Público*. Recuperado de <http://www.publico.pt/opinio/jornal/no-vale-do-tua-os-politicos-vao-nus-27791523>
- Baleiras, N.R. (2011). *Casos de desenvolvimento regional*. Cascais: Principia.
- Bauer, M.W., & Gaskell, G. (2000). *Qualitative research with text, image, and sound: A practical handbook*. London: Sage Publications.
- Bell, J. (2004). *Como realizar um projeto de investigação* (3a ed.). Lisboa: Gradiva.
- Cardoso, M. (2014, 11 setembro). Vamos investir em transportes, pede a EU. *Expresso*. Recuperado de <http://expresso.sapo.pt/vamos-investir-em-transportes-pede-a-ue=f889121>
- Chemins de Fer du Jura. (2013). *Rapport de gestion 2013*. Recupérée de <http://www.les-cj.ch/CMS/default.asp?ID=108>
- 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>
- Chiandoni, M. (2014). *Merano: Malles electrification approved*. Retrieved from <http://www.railjournal.com/index.php/europe/merano-malles-electrification-approved.html?channel=522>
- 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>
- 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>

- 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
- Cipriano, C. (2011, dezembro 12). Tentativa de venda de comboio histórico da CP suscita escândalo e boicote na Europa. *Jornal Público*. Recuperado de <http://www.publico.pt/local/noticia/tentativa-de-venda-de-comboio-historico-da-cp-suscita-escandalo-e-boicote-na-europa-1525701>
- Cipriano, C. (2013, 21 outubro). Falta de investimento está a degradar a rede ferroviária portuguesa. *Jornal Público*. Recuperado de <http://www.publico.pt/portugal/jornal/falta-de-investimento-esta-a-degradar-a-rede-ferroviaria-portuguesa-27273845>
- Comissão Europeia. (2013a, 30 janeiro). Os caminhos de ferro europeus na encruzilhada: Comissão Europeia adota propostas para quarto pacote ferroviário [Comunicado de Imprensa]. Recuperado de http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-65_pt.htm
- Comissão Europeia. (2013b, 17 outubro). Nova política de infraestruturas de transporte da EU: Contexto [Comunicado de Imprensa]. Recuperado de http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-897_pt.htm
- Comissão Europeia. (2013c, 13 dezembro). Eurobarómetro: Metade dos europeus estão satisfeitos com os caminhos-de-ferro, mas a oferta de serviços precisa de ser melhorada [Comunicado de Imprensa]. Recuperado de http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1239_pt.htm
- Comissão Europeia. (2014, 19 junho). Caminhos de ferro: Abrir caminho a mais crescimento, mais eficiência e maior qualidade de serviço na europa [Comunicado de Imprensa]. Recuperado de http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-692_pt.htm
- 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
- 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
- Euskotren. (2012). *Plan Estratégico EuskoTren XXI*. Obtenido de <http://www.euskotren.es/sites/www2.euskotren.es/files/images/contenidos/Plan%20Estrategico%20Euskotren%20XXI.pdf>
- 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=7L4TVPPcldfVapWggNgC&usg=AFQjCNG3h0j7jSLSIOz6KsFj6GUaFQvXUA&bvm=bv.75097201,d.d2s>
- Fortin, M.-F., Côté, J., & Fillion, F. (2009). *Fundamentos e etapas do processo de investigação*. Loures: Lusodidacta.
- Fraser, M., & Gondim, S. (2004). Da fala do outro ao texto negociado: Discussões sobre a entrevista na pesquisa qualitativa. *Paidéia*, 14 (28), 139-152.
- Freire, A. (1997). *Estratégia de sucesso em Portugal*. Lisboa: Editorial Verbo.
- Fulcrum Ingeniería. (2013). *100% en Infraestructuras*. Obtenido de <http://www.fulcrum.es/wp-content/Documentos/CatalogoCompleto.pdf>

- Gauthier, B. (2003). *Investigação social: Da problemática à colheita de dados* (3a ed.). Loures: Lusociência.
- González, O.G. (s.d). Vuelve el Hullero. *Maquetren*, 2-8.
- Gregório, M. (2004). *A Arquitectura e o Caminho-de-ferro em Portugal*. Recuperado de <http://www.ocomboio.net/PDF/mgf-arquitectura2.pdf>
- Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado. (2013). *Relatório final*. Recuperado de http://www.adfersit.pt/div_tematica/GTIEVA.pdf
- Ingenieros Consultores. (2012). *Estudio de viabilidad y de alternativas de la reapertura del Ferrocarril del Urola entre Azpeitia y Zumaia para el tráfico de viajeros*. Obtenido de http://www.ines.es/images/stories/pdf/ev-ferrocarril_urola.pdf
- Instituto Nacional de Estatística. (2012). *Censos de 2011: Resultados Definitivos*. Lisboa: Autor.
- Instituto Nacional de Estatística. (2014). <http://www.ine.pt>
- Interlignes. (2013, março). La ligne du Blanc-Argent sur de bons rails. *Interlignes*, 45. Recuperado de <http://www.regioncentre.fr/files/live/sites/regioncentre/files/contributed/docs/transport/interlignes/interlignes-45.pdf>
- 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>
- Jordan, H., Neves, J.C., & Rodrigues, J.A. (2011). *O controlo de gestão ao serviço da estratégia e dos gestores* (9a ed.). Lisboa: Áreas Editora.
- Kaplan R.S., & Norton, D.P. (1996). *Using de Balanced Scorecard as a strategic management system*. *Harvard Business Review*, 74 (1), 75-85.
- Kaplan, R. (2001). Strategic performance measurement and management in nonprofit organizations. *Non-profit Management and Leadership*, 11 (3), 353-370.
- La Traction. (2012). *Le Tr'actionnaire, Rapport annuel 2012*. Recupérée de http://www.la-traction.ch/la_traction_fr/generalites_fr
- La Traction. (2013). *Le Tr'actionnaire, Rapport annuel 2013*. Recupérée de http://www.la-traction.ch/la_traction_fr/generalites_fr
- 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
- Lima, J. (2006). Ética na investigação. In J. Lima & J. Pacheco, *Fazer investigação: Contributos para a elaboração de dissertações e teses* (pp. 127-159). Porto: Porto Editora.
- Linha do Tua: Mapa de ocorrências. Recuperado de https://mapsengine.google.com/map/viewer?Mid=zUnjM-h_Wulc.kzisACRZGet0
- Lusa. (2012, 6 março). Desenvolvimento da ferrovia exige esforços financeiros “significativos a nível nacional”. *RTP Notícias*. Recuperado de <http://www.rtp.pt/noticias/index.php?article=533216&tm=6&layout=121&visual=49>
- Marconi, M.A., & Lakatos, E.M. (2004). *Metodologia científica* (4a ed.). São Paulo: Atlas.
- Mensagem de Bragança* (1992b, 31 janeiro). Linha do Tua ainda não está encerrada. Nº 2373, 6-9.
- Mensagem de Bragança*. (1987, 11 dezembro). Vias férreas do Nordeste prestes a dar o “berro”. Nº 2174, 6.
- Mensagem de Bragança*. (1990b, 15 junho). CP encerra estações sem ouvir autarquias. Nº 2295, 10.

- Mensagem de Bragança*. (1990a, 9 fevereiro). CP investirá 225 milhões na modernização das vias férreas. Nº 2278, 7.
- Mensagem de Bragança*. (1992a, 3 janeiro). Autocarros da CP “autorizados” a circular. Nº 2369, 12.
- Mensagem de Bragança*. (1995, 10 novembro). *Metropolitano Ligeiro de Superfície: Mirandela ganha a aposta*. Nº 2555, 12.
- Metropolitano Ligeiro de Mirandela. (2010). *Relatório de gestão anual: Exercício de 2010*. Recuperado de <http://www.cm-mirandela.pt/files/10/10673.pdf>
- 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/os-ministerios/ministerio-da-economia-e-do-emprego/documentos-oficiais/20111110-plano-estrategico-transportes.aspx>
- Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. (2006). *Orientações estratégicas para o sector ferroviário*. Recuperado de <http://www.gperi.moptc.pt/tempfiles/20080116172325.pdf>
- Mintzberg, H. (1994), *The rise and fall of strategic planning*. United Kingdom: Prentice Hall International.
- Montada, M. (1995). How to define regional rail transport? *Public Transport International*, 6, 11-13.
- Murta, D. (2010). *Quilómetros, Euros e pouca terra: Manual de economia de transportes*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Network Rail. (2014). *Annual report and accounts 2014*. Retrieved from <http://www.networkrail.co.uk/publications/annual-report-and-accounts/2014/>
- Niven, P. (2003). *Balanced Scorecard step-by-step for government and nonprofit agencies*. New Jersey: John Wiley & Sons.
- Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico. (2002). *Impact of transport infrastructure investment on regional development*. Retrieved from <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/02RTRinvestE.pdf>
- Pereira, I. (1991, 20 dezembro). Descarrilamento do comboio em Sortes. *Mensagem de Bragança*, 2368, 28.
- Pereira, I. (1995, 28 julho). Metro de Mirandela tornou-se uma realidade. *Mensagem de Bragança*, 2542, 7.
- Pimentel, F. (1892). *Apostamentos para a história dos caminhos de ferro portugueses*. Lisboa: Tipographya Universal.
- Pinto, F. (2007). *Balanced Scorecard, alinhar mudança, estratégia e performance nos serviços públicos*. Lisboa: Edições Sílabo.
- Prader, M. (2012). *Vinschgau line: Best-practice in South Tyrol*. In Access2Mountain, Mid-Term Conference, 16-18 Octr 2012, Košice, Slovakia. Retrieved from <http://www.access2mountain.eu/SiteCollectionDocuments/Michael%20Prader-%20Block%20%20Railway%20in%20Tourism.pdf>
- 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>

- 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>
- Quivy, R., & Campenhoudt, I. (1998). *Manual de investigação em ciências sociais*. Lisboa: Gradiva.
- Railway Gazette. (2008). Recuperado de <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/urban-rail-news-in-brief-november-2008.html>
- 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/revista-railes/revista-railes-numero-4.pdf>
- 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>
- REFER (2013b). *Directório da Rede 2015*. Recuperado de <http://www.refer.pt/LinkClick.aspx?fileticket=uQh1SzWAXrg%3D&tabid=61>
- Réseau Ferré de France. (2013). *Inauguration de la ligne du Blanc-Argent: Samedi, 19 Janvier 2013, Dossier de Press*. Recuperée de http://www.rff.fr/IMG/pdf/20130119-Dpresse_Inauguration_du_BA-3.pdf
- 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>
- Rodríguez, A. (1998). Tráficos de arena y carbón por las líneas de Santander-Bilbao y Bilbao-la Robla. *Vía Libre*, 20-22.
- Rodríguez, A.L. (2003). El Ferrocarril de la Robla, vuelve a funcionar entre Bilbao y León. *Vía Libre*, 465, 16-17.
- Rumelt, R. P., Schendel, D. E., & Teece, D. J. (1994). *Questões fundamentais de estratégia*. Venda Nova: Bertrand Editora.
- Russo, J. (2006). *Balanced Scorecard para PME*. Lisboa: Lidel.
- 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_Synthesis_Regional_Railways.pdf
- Santos, A. J. (2008). *Gestão estratégica: Conceitos, modelos e instrumentos*, Lisboa: Escolar Editora.
- Santos, R. A. (2006). *Balanced Scorecard em Portugal*. Cascais: Editora Pergaminho.
- Silva, A. (2009). *Aproveitamento turístico das linhas-férreas desactivadas*. Recuperado de <http://www.ocomboio.net/PDF/armandasilva2009.pdf>
- Silva, J.R. (2004). *Os comboios em Portugal: Do vapor à electricidade* (Vol. 1). Lisboa: Mensagem.
- Silvestre, L. (2012). *Percursos verdes e ecoturismo: Sustentabilidade e potencialidades: Plano Nacional de Ecopistas*. REFER Património. Recuperado de http://www.cim-altominho.pt/fotos/editor2/apresentacao_luis_silvestre.pdf
- Sousa, M.G.P., & Rodrigues, L.M.P.L. (2002). *O Balanced Scorecard: Um instrumento de gestão estratégica para o século XXI*. Porto: Editora Rei dos Livros.
- 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>

- 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>
- 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*, Thirty-seventh session, Cambodja, 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&usq=AFQjCNEZUvJlwnovDIhW-luqSPoaPlsHA&bvm=bv.76477589,d.ZGU>
- 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>
- 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>
- Vía Libre (2009c, 15 julio). Inaugurado el "Museo del Ferroviario" en Cistierna (León). *Vía Libre*. Obtenido <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?cs=oper¬=3936>
- Vía Libre (2010a, 14 mayo). Las unidades 2700 ya circulan en el Ferrocarril de La Robla. *Vía Libre*. Obtenido <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?cs=oper¬=5394>
- 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>
- 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.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=6281&cs=oper>
- 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>
- Whitelegg, J. (1987). Rural railways and disinvestment in rural areas. *Regional Studies*, 21, 55-63.

Anexos

Anexo A

Imagens



Imagem 1. Comboio regional de via estreita da Chemins de fer du Jura.

© Chemins de fer du Jura⁴², 2014.



Imagem 2. Comboio de contentores de via estreita da Chemins de fer du Jura.

© David Gubler⁴³, 2011.

⁴² Obtida em <http://www.les-cj.ch/modules/video/files/photos/FR/Trains%20dans%20paysage%20Et%C3%A9/large/DSCF0011-2.jpg>

⁴³ Obtida em <http://bahnbilder.ch/picture/9435>



Imagem 3. Comboio turístico de via estreita *Le Train des Horlogers* (Chemins de fer du Jura).

© Walter Ruetsch⁴⁴, 2013.



Imagem 4. Comboio regional na estação de Malles (*Treno Val Venosta*).

© Julian Oehme⁴⁵, 2008.

⁴⁴ Obtida em <http://www.bahnbilder.de/bild/Schweiz~Privatbahnen~CJ+1000+mm/724494/cjla-traction-le-train-des-horlogers.html>

⁴⁵ Obtida em <http://www.bahnbilder.de/bild/Italien~Galerien~Vinschger+Bahn/230268/gtw-26-in-malsvinschgau-sommer-2008.html>



Imagem 5: Comboio regional de via estreita da SNCF na estação de Romorantin (B-A).

© Colin Churcher⁴⁶, 2013.



Imagem 6. Estação de Azpeitia, sede do Museo Vasco del Ferrocarril.

© Museo Vasco del Ferrocarril⁴⁷, 2014.

⁴⁶ Obtida em <https://www.flickr.com/photos/colinchurcher/11262661826/in/set-72157638459502894>

⁴⁷ Obtida em <http://www.gipuzkoakomuseoak.net/museos/museo.php?id=es&Nmuseo=1259068818>



Imagem 7. Locomotiva a vapor "Portugal" (CP E205) e automotora *diesel* Allan CP 9301.

© Fernando Aguirre, 2009.



Imagem 8. Comboio turístico de via estreita da La Traction, rebocado pelas locomotivas a vapor CP E164 e CP E206, atravessa a localidade de La Chaux-de-Fonds.

© La Traction⁴⁸, 2012.

⁴⁸ Obtida em <https://www.facebook.com/LaTractiontrainvapeur/photos/pb.363959233650290.-2207520000.1411048975./363966873649526/?type=3&theater>



Imagem 9. Comboio turístico no *Welsh Highland Railway*.

© Nigel Matthews⁴⁹, 2011.



Imagem 10. Comboio regional formado pela UDD 2712 da Feve/Renfe perto de San Feliz (León).

© Javier Ortega⁵⁰, 2011.

⁴⁹ Obtida em <https://www.flickr.com/photos/nigelmatthews/6127021450/>

⁵⁰ Obtida em <https://www.flickr.com/photos/javier-lopez/6075368107/in/photolist-afRRgZ-931x1b-bSLtyr-nRshmb-nmNL5b-f14Ckz-65x5K3-92yFFQ-92yFFN-dPEdK1-dPyBfk-cBHJR7-dPEgpb-8sfPvK-a99Wkq-8siVnm-8siUzs-8siy25>



Imagem 11. Comboio regional formado pela automotora *diesel* 2903 da Feve/Renfe em Villasana de Mena (Burgos).

© Marcos Maté Luna⁵¹, 2011.



Imagem 12. Comboio turístico *Tren Costa Verde*.

© Marcos Maté⁵², 2011.

⁵¹ Obtida em <http://www.ferropedia.es/wiki/Archivo:2903Villa.JPG>

⁵² Obtida em <https://www.flickr.com/photos/ordunte/5692981232/>



Imagem 13. Comboio turístico *El Expreso de La Robla*.

© Marcos Maté⁵³, 2011.



Imagem 14. Interior de carruagem-salão do *Expreso de La Robla*.

© Renfe⁵⁴, 2014.

⁵³ Obtida em <https://www.flickr.com/photos/ordunte/7046121731/>

⁵⁴ Obtida em <http://www.renfe.com/trenesturisticos/robla-el-tren.html>



Imagem 15. Interior de carruagem-cama do *Expreso de La Robla*.

© Renfe⁵⁵, 2014.



Imagem 16. Comboio turístico *El Transcantábrico*.

© Simon Pielow⁵⁶, 2008.

⁵⁵ Obtida em <http://www.renfe.com/trenesturisticos/robla-el-tren.html>

⁵⁶ Obtida em <https://www.flickr.com/photos/ordunte/2448036327/>



Imagem 17. Interior de carruagem Pullman de 1923 do *Transcantábrico*.

© Renfe⁵⁷, 2014.



Imagem 18. Interior de carruagem do *Transcantábrico* com suite Gran Lujo.

© Renfe⁵⁸, 2014.

⁵⁷ Obtida em http://www.renfe.com/trenesturisticos/img/cuerpo/Transcantabrico/eltren/slider/01_SAL.jpg

⁵⁸ Obtida em <http://www.renfe.com/trenesturisticos/transcantabrico-el-tren-suite-gran-lujo.html#cajas-centrales>



Imagem 19. Comboio de carvão (*Ferrocarril de La Robla*).

© Marcos Maté⁵⁹, 2011.



Imagem 20. Comboio de areia de sílica (*Ferrocarril de La Robla*).

© Marcos Maté⁶⁰, 2011.

⁵⁹ Obtida em <https://www.flickr.com/photos/ordunte/6062850582/>

⁶⁰ <https://www.flickr.com/photos/ordunte/7159094773/>



Imagem 21. Comboio regional formado por automotora *diesel* LRV 2000 da empresa MLM.

© Valério Santos⁶¹, 2012.

⁶¹ Obtida em <https://www.flickr.com/photos/valeriodossantos/8109805206/>

Anexo B

Guião da entrevista

Guião da Entrevista

A dissertação de Mestrado subordinada ao tema “Gestão Estratégica Ferroviária e suas Implicações no Desenvolvimento Regional: *El Ferrocarril de La Robla* e a Linha do Tua” integra a realização de uma entrevista semiestruturada individual, a ser realizada pelo aluno, André Miguel Rodrigues Aleixo Pires, orientado pelo Professor Doutor Francisco José Lopes Sousa Diniz.

Esta entrevista tem como objetivos:

5. Analisar as orientações estratégicas para o transporte ferroviário;
6. Definir o transporte ferroviário de carácter regional;
7. Descrever o impacto do transporte ferroviário no desenvolvimento regional e no território;
8. Comparar o *Ferrocarril de La Robla* e a Linha do Tua;
9. Analisar propostas e soluções que poderiam ser aplicadas no futuro há Linha do Tua.

Será entregue o consentimento informado, autorizando a gravação da entrevista e garantindo o anonimato do participante durante todo o trabalho de investigação.

Prevê-se que a entrevista seja de 180 minutos e a sua estrutura será composta pelos seguintes blocos temáticos:

Blocos Temáticos	Perguntas Possíveis (orientação)
Transporte Ferroviário	1. Qual o impacto das infraestruturas ferroviárias e do transporte ferroviário no desenvolvimento regional? 2. Como descreve o papel do transporte ferroviário na valorização do território e na dinâmica territorial? 3. Como caracteriza ou define o transporte ferroviário de carácter regional? 4. De que modo o transporte ferroviário regional contribui para a economia local?
Orientações Estratégicas	1. Como descreve e caracteriza as orientações estratégicas adotadas nos últimos anos para o transporte ferroviário? 2. Quais as implicações nos ramais ferroviários a norte do Douro (entretanto desativados) de mais de duas décadas de encerramento da parte internacional da linha do Douro?
Ferrocarril de La Robla e Linha do Tua	1. Quais os aspetos convergentes e divergentes entre o <i>Ferrocarril de La Robla</i> e a Linha do Tua? 2. Como caracteriza o impacto da reabertura do <i>Ferrocarril de La Robla</i> nas regiões servidas pela via-férrea? 3. De que forma, O <i>Ferrocarril de La Robla</i> poderá ser ou não um caso de <i>benchmarking</i> aplicável à Linha do Tua? 4. De que modo a reabertura da Linha do Tua e a articulação com a rede ferroviária nacional seria estratégico para o desenvolvimento regional em Trás-os-Montes? 5. Como caracteriza a atual situação da Linha do Tua? Quais são as perspetivas de futuro? 6. Em que aspetos considera viável a atual realidade da Linha do Tua?
Propostas	1. Para uma eventual reabertura e reabilitação, que tipo de soluções considera importantes e que poderiam ser aplicadas à Linha do Tua? 2. Numa eventual reabertura da Linha do Tua, considera prioritário reabrir primeiro até Bragança (capital de distrito) ou construir um novo canal de ligação à linha do Douro? Porquê? 3. Em que aspetos considera importante uma renovação da frota do Metro de Mirandela? 4. Numa eventual reabertura, que tipo de exploração/serviço considera mais ajustado à Linha do Tua?

Anexo C

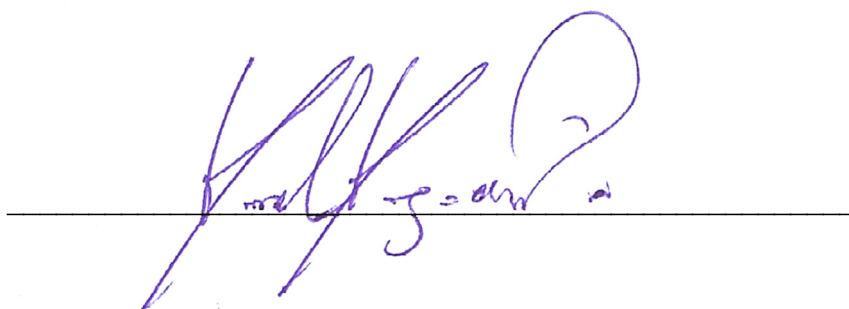
Consentimento Informado

Consentimento Informado

Eu, Manuel Margarido Tão, Professor e Investigador na Faculdade de Economia da Universidade do Algarve, autorizo a recolha de dados para o desenvolvimento da dissertação de Mestrado em Gestão do aluno, André Miguel Rodrigues Aleixo Pires, sob a orientação do Professor Doutor Francisco José Lopes Sousa Diniz, subordinada ao tema “Gestão Estratégica Ferroviária e suas Implicações no Desenvolvimento Regional: *“El Ferrocarril de La Robla e a Linha do Tua”*”, através de uma entrevista semiestruturada que será gravada para posterior análise qualitativa dos dados.

O aluno, André Miguel Rodrigues Aleixo Pires, fez a contextualização do tema da dissertação de Mestrado e referiu a finalidade e os objetivos da entrevista. Toda a informação recolhida será utilizada exclusivamente para fins de investigação e será garantida a confidencialidade, anonimato e participação voluntária.

O Entrevistado,



Vila Real, 7 de Junho de 2014

Anexo D

Transcrição da entrevista na íntegra

Entrevista – Professor Manuel Tão

Bloco I – Transporte Ferroviário

Pergunta 1 – Qual o impacto das infraestruturas ferroviárias e do transporte ferroviário no desenvolvimento regional?

R: O transporte ferroviário tem muitos impactos a nível do território e particularmente a nível regional. Para já sendo um transporte estruturado permite muito mais do que o transporte do tipo rodoviário uma muito maior integração entre aquilo que são as atividades económicas e as acessibilidades, ou por outro lado, uma muito maior integração entre aquilo que são as acessibilidades e os usos de solo. Ao mesmo tempo consegue fazer uma simbiose muito grande entre a eficiência do transporte e a eficiência energética. É também o transporte que menos externalidades nocivas apresenta e portanto quando nós pensamos um território, pensamos as suas acessibilidades e entregamos digamos assim muitas das suas ou uma parte importante ou a principal das suas acessibilidades ao modo ferroviário, sabemos à partida que temos um território eficiente, isto é, um território que se articula quer interna quer externamente, articula-se funcionalmente de uma forma superior. Podemos fazer uma comparação entre um território que é desprovido de caminho-de-ferro, da sua logística, quer de pessoas, quer dos bens transacionáveis (as mercadorias), portanto podemos fazer essa comparação entre um território que não tem caminho-de-ferro ou quase não tem e outro que tem o caminho-de-ferro, designadamente num aspeto mais amplo, por exemplo um país que apesar de ter caminho-de-ferro, praticamente acabou com a sua rede ferroviária e tem muitos poucos trajetos como Portugal, com outro que é um país pequeno e que até tem poucos recursos que é a Suíça e que usa o caminho-de-ferro para todo o lado, ou mesmo um outro país que pertence à União Europeia como a Áustria e que também tem caminho-de-ferro em muitas das suas regiões e particularmente de índole rural. Eu refiro-me sempre ao caminho-de-ferro regional como ao caminho-de-ferro rural. Não sei o que é que são linhas secundárias porque o conceito de linha secundária implica que nós possamos dizer o que é são linhas principais. O que é que define uma linha principal ou uma linha secundária? Como é que nós quantificamos? Onde é que está o limite daquilo que é uma linha principal ou uma linha secundária?

Eu não sei o que é que isso é. Sei o que é que são linhas de integração nacional, o que é que são linhas de integração regional e o que é que são linhas de integração local, e toda uma rede ferroviária onde existe uma multiplicidade de relações funcionais quer de pessoas quer de interações económicas e comerciais e também culturais, requer um conjunto de linhas de diferentes índoles e diferentes naturezas que estão plenamente integradas entre si. Portanto isto sim é o papel do transporte ferroviário e esta é de facto a importância que o transporte ferroviário tem para os seus territórios e particularmente a nível regional e local.

Pergunta 2 – Como descreve o papel do transporte ferroviário na valorização do território e na dinâmica territorial?

R: O transporte ferroviário como é o mais eficiente de todos os modos de transporte terrestre, define a força das relações funcionais a todos os níveis. A nível internacional, a nível nacional e a nível regional. Vamos ver, porque é que nós temos o transporte ferroviário ou qualquer outro tipo de transporte? O que é que nós procuramos na eficiência do transporte, no paradigma da eficiência do transporte? Procuramos dar força aos territórios, isto é, procuramos fazer com os territórios ganhem profundidade territorial, ganhem escala, ganhem economia de escala e possam ser competitivos na divisão do trabalho. A questão é muito simples. Nós estamos, temos um entorno económico e institucional em que já não há fronteiras e quando nós não temos fronteiras e temos uma liberdade completa de circulação de fatores de produção, sejam eles pessoas, sejam capitais, sejam serviços, seja o que for, isso requer que os territórios chamem a si uma capacidade importante de se afirmarem na divisão do trabalho. O que é a divisão do trabalho? É a capacidade de captar investimento, é a capacidade de captar emprego, é a capacidade de inovar. É no fundo a capacidade de esse território quase tal como as pessoas, tal como os indivíduos, os territórios são mais que os indivíduos, os territórios são os indivíduos, as coletividades e a forma como elas se interagem entre si e interagem com o próprio território físico. Portanto se nós tivermos um transporte eficiente fazemos com que esse território seja capaz de se posicionar em termos de escala.

O que é que faz o caminho-de-ferro no seu todo? O caminho-de-ferro é uma realidade muito variada e complexa onde há linhas onde circula a grande velocidade que estão integradas com outras linhas que são distribuidoras que são chamadas linhas locais ou regionais. Essas linhas locais ou regionais vertebram o território. Fazem com que as relações funcionais se tornem fiáveis contrariamente ao transporte por estrada que é um transporte dependente dos combustíveis fósseis, é um transporte que tem todo um conjunto de externalidades associadas que começam nas próprias emissões, no ruído, nos acidentes que são suportados pela sociedade. O caminho-de-ferro consegue contornar todo esse tipo de problemas e ao mesmo tempo tem algo que o transporte rodoviário nunca foi capaz de oferecer, tem a questão da propriedade. Existem fatores qualitativos que distinguem particularmente a fiabilidade, o conforto e o próprio carácter de transporte em sítio próprio que o caminho-de-ferro tem do outro transporte que é o transporte individual. O que nós temos também aqui é uma falha muito grande. Como praticamente temos uma escola que assenta única e exclusivamente no transporte rodoviário, nem sequer se pensa que esse transporte individual pode e deve articular-se como no resto da Europa praticamos trajetos com os coletores e os distribuidores estruturantes que são os transportes em sítio próprio designadamente os transportes ferroviários e portanto há uma conceção digamos assim, eu não sei se há uma conceção do território...há uma conceção porque uma não conceção também é uma conceção...O caos também uma ordem, com tudo aquilo que depois aspetos qualitativos que são completamente medíocres. Nós temos por exemplo distritos que não têm caminho-de-ferro aberto ao público.

Um território como o distrito de Portalegre está relegado para uma condição de país de 3º mundo em que depende única e exclusivamente do automóvel particular e do combustível fóssil para vertebrar o território que não vertebra porque não consegue escala nem consegue fiabilidade e portanto está sujeito à dependência do petróleo e tudo aquilo que são as consequências a nível das emissões, da sinistralidade, do ruído, etc. que são próprios ao transporte rodoviário.

Pergunta 3 – Como caracteriza ou define o transporte ferroviário de carácter regional?

R: Para a realidade portuguesa tenho já dificuldade em definir porque praticamente ele está extinto. Existem uns restos e que têm sobrevivido mercê de um conjunto muito complexo de condicionalismos políticos.

Por vezes são restos de uma valência que prevalece porque apesar de tudo os segmentos locais ainda têm uma expressão muito grande em certas e determinadas regiões. Estou por exemplo a pensar no que resta do sistema ferroviário de via métrica do Vouga que ainda hoje apesar de todos os problemas de descapitalização e desinvestimento a que tem sido alvo ao longo de décadas, apesar de tudo ainda transporta qualquer coisa como 600.000.00 pessoas por ano...mas são restos...Agora quando nós pensamos por exemplo em outros países da Europa em que existe um contexto institucional que aqui em Portugal está previsto mas que os decisores políticos nunca se interessaram em pôr na prática que são os Executivos Regionais de Transporte. Podemos ir para os *PTEs* britânicos, podemos ir para os *TER* franceses - *Transport express regional* francês, podemos ir para os caminhos-de-ferro e transportes autonómicos em Espanha e também em Itália em que o caminho-de-ferro regional é uma peça fundamental de estruturação da mobilidade a nível regional, a nível das populações, a nível da própria logística (das mercadorias) e em que os poderes públicos da esfera regional intervêm no sentido de atuarem como “intermediários” digamos assim entre o operador e o público. Como é que eles atuam como intermediários? Eles contratualizam os serviços de transporte, portanto há um subsídio aos transportes mas essa contratualização e esse subsídio aos transportes implica que a oferta se faça sob um determinado tipo de moldes, designadamente horários combinados, tarifários únicos integrados, uma imagem corporativa única quer para o transporte ferroviário quer para o transporte rodoviário público que são os autocarros complementares. E não raras vezes com uma integração plena também com as atividades turísticas locais. Eu vivi em Inglaterra, pois o *PTE* de *Yorkshire* tem bilhetes combinados que por exemplo uma pessoa tira um passe de um dia (ou mais do que um dia) ou até mesmo um bilhete simples e isso por exemplo dá descontos em restaurantes, dá desconto em estadias de hotéis e portanto tudo aquilo que aparenta ser um conjunto de subsídios que os poderes públicos através das entidades regionais e dos executivos regionais de transporte dão à mobilidade sob a forma do caminho-de-ferro regional e do transporte público acaba por ser um investimento porque tem efeitos multiplicadores a nível das atividades locais e portanto aquilo que se dá em subsídios depois retorna ao estado multiplicado

várias vezes na dinamização da economia local. Claro que temos um paradigma na Suíça... bom aí os cantões efetivamente apoiam toda uma série uma série de caminhos-de-ferro locais mas que depois são as artérias que dão vida a todo um conjunto de atividades de carácter turístico, de serviços, de indústria ligeira e transformadoras.

O que acontece é que em Portugal o poder político que tanto é fobico às questões dos subsídios, não hesita em subsidiar infraestruturas rodoviárias e em fomentar o transporte rodoviário sem sequer olhar aos efeitos das externalidades e à dependência do petróleo porque a mobilidade em Portugal é cativa de oligopólios ligados a concessões rodoviárias e a monopólios da venda de combustíveis fósseis. Portanto toda a questão da mobilidade está subvertida em Portugal num quadro (que isso é que ainda é pior) em que essa mesma mobilidade é completamente divorciada do processo de planeamento territorial. Portanto em Portugal planeamento territorial é uma coisa, planeamento da mobilidade é outra (não tem nada a ver uma coisa com a outra) e portanto tudo aquilo que nós temos, isto é, todo o país que nós estamos a construir ou a desconstruir melhor dizendo é um resultado de todo um conjunto de práticas perversas aliadas à defesa de interesses ligados a oligopólios e que nada têm a ver com a promoção das regiões ou dos territórios por onde o caminho-de-ferro regional teria em condições diferentes e em outros contextos europeus teria todo um potencial e toda uma grande capacidade transformativa que efetivamente em Portugal não tem.

Pergunta 4 – De que modo o transporte ferroviário regional contribui para a economia local?

R: Podemos pensar um bocado no passado no que foi por exemplo em Trás-os-Montes o papel do caminho-de-ferro. Trás-os-Montes durante muitas décadas e antes da revolução dos transportes mecanizados (de qualquer forma em Portugal foi tardia) era um território muito remoto e quando o caminho-de-ferro lá chegou na transição do séc. XIX para o séc. XX (o caminho de ferro chega a Mirandela em 1887 e salvo erro a Bragança em 1906 no mesmo ano em que chega da Régua a Vila Real também), na altura aquilo que se passou foi uma revolução muito grande em termos de integração de mercados. Há uma história digamos assim da lavoura no interior de Trás-os-Montes antes do caminho-de-ferro e depois do caminho-de-ferro porque produtos que não se conseguiam escoar passaram a poder-se escoar graças ao caminho-de-ferro. Houve uma unificação de mercados que só foi possível pelo aparecimento do transporte ferroviário. O que aconteceu ali (Trás-os-Montes) é que o transporte ferroviário não foi dotado dos investimentos que lhe permitiriam modernizar-se e acompanhar a própria transição da economia de Trás-os-Montes, isto é, uma transição de uma economia eminentemente rural, exceção feita a alguns casos pontuais como indústrias extrativas que existiram por exemplo na linha do Sabor, mas à exceção desses casos, não houve um conjunto de investimentos que permitiriam ao caminho-de-ferro modernizar-se de modo a estar preparado para ele próprio acompanhar as transformações económicas que se foram processando à escala local em

Trás-os-Montes. Designadamente a transição de uma economia eminentemente rural e agrícola para uma outra economia com um muito maior peso dos serviços e que maior peso dos serviços seria esse? Seria um peso dos serviços em que sim senhor em que existia turismo em que existiriam por exemplo coisas como as termas na região Pedras/Vidago, um conjunto de novas formas de explorar os ativos naturais do território como a Albufeira do Azibo, etc. Isso e lá o que é que eu afirmei há bocado? Um divórcio completo entre o planeamento territorial e um planeamento das acessibilidades. Ora bem se juntarmos a isto um conjunto de anos de mais de um quarto de século desde que nos integramos nas Comunidades Europeias em que os pacotes de fundos foram afastados do caminho-de-ferro em geral e muito mais de linhas em regiões mais excêntricas como o Nordeste Transmontano (...) e eu vou fazer aqui um parenteses. A questão do abandono do caminho-de-ferro em Trás-os-Montes não é específica a Trás-os-Montes, é uma consequência local de uma política muito mais ampla de abandono do caminho-de-ferro no país todo. Claro que ali foi mais gravoso porque havia problemas de subinvestimento mais graves e mais profundos, ali como no Alentejo. (...) No fundo há aqui um conjunto de fatores negativos aliado a opções políticas que de científico ou de técnico nada têm (...). Hoje estamos a viver o resultado de todas essas políticas e vamos pagar caro (...).

Bloco II – Orientações Estratégicas

Pergunta 1 – Como descreve e caracteriza as orientações estratégicas adotadas nos últimos anos para o transporte ferroviário?

R: (...) As orientações estratégicas são algo que estão num documento de 2006 (...) e isso já não está em vigor, isso já foi substituído pelo GTIEVA (...) que agora se chama PETI (Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas) que por sua vez sucede a um PET que é o Plano Estratégico dos Transportes que previa (...) por exemplo o encerramento a passageiros de parte da linha do Oeste e em menos de dois anos no PETI já prevê que essa mesma linha do Oeste seja toda eletrificada.

Portanto isto nem se percebe como é que em dois anos há uma reviravolta destas o que traduz que ninguém sabe exatamente o que fazer e estas coisas não são para levar a sério, portanto estes planos sucedem-se uns aos outros. Na verdade as orientações estratégicas tinham um ou dois aspetos positivos. Apesar de muitas falhas, (eu estou-me a referir naturalmente ao documento de 2006), reconheciam uma insuficiência da rede ferroviária em muitos aspetos não apenas das suas características qualitativas mas sobretudo na cobertura territorial e designadamente na densidade de rede ferroviária em Portugal que era muito abaixo da média europeia (...) propunha-se de facto a construção de mais linhas embora com uma grande componente de linhas de alta velocidade mas seja como for havia esse reconhecimento. Hoje não, hoje com o GTIEVA não há nada disso. (...)

Alegadamente propõem-se ir buscar fundos comunitários de pacote QREN 2 de 2014 a 2020, eu temo sinceramente que cheguemos a 2020 sem que um único cêntimo desses dinheiros comunitários tenha sido aproveitado e temo sinceramente que eles regressem a Bruxelas (...). Este PETI ou GTIEVA (...) subjaz a ele um conjunto de três características:

1. Não tem uma lógica de rede, portanto pensarmos em investimentos que não se enquadrem numa lógica de rede nem de colmatar um problema que nós temos que é de falta de cobertura territorial não vale a pena falar nisso (...);
2. Não tem uma logica transeuropeia. Já não somos uma periferia europeia mas somos uma periferia dentro da Península Ibérica face a uma Espanha que constrói linhas de alta velocidade pra todo o lado, incluindo linhas que passam em Puebla de Sanabria a menos de 15 km da fronteira portuguesa (...);
3. (...) e depois não tem qualquer tipo de lógica de integração das acessibilidades com o território que é aquilo que nós falámos no início da entrevista porque quando se definem os investimentos ferroviários, sejam eles quais forem é preciso também sabermos o que é que nós queremos e podemos alcançar com esses investimentos nos territórios por eles atravessados. Como é que nós podemos conceber uma região do Douro como um destino turístico internacional quando sucessivamente não queremos que essa região do Douro tenha uma saída ferroviária para o exterior? Quer dizer isto é mentir às pessoas, é dizermos assim o mercado de *Salamanca* ou o mercado de *Valladolid*, o mercado de *Madrid* e *Ávila*, de *Burgos* não interessa para a região turística do Douro (...).

A nossa integração turística no mercado concorrencial concebemos como? Através dos voos lowcost, isto é de uma tecnologia que está dependente do petróleo e enquanto temos ali a Espanha que faz linhas de alta velocidade para todo o lado com ligação ao aeroporto de Barajas (...) distribui gente pelo seu território através de um transporte ferroviário que funciona a eletricidade e que pode consumir das suas barragens, das suas centrais térmicas (...).

Pergunta 2 – Quais as implicações nos ramais ferroviários a norte do Douro (entretanto desativados) de mais de duas décadas de encerramento da parte internacional da linha do Douro?

R: Atendendo à estrutura ferroviária que essas linhas de via métrica tinham e que todas elas eram tributárias do coletor Linha do Douro, se o coletor vai sucumbindo ao desinvestimento, se as velocidades comerciais não têm qualquer tipo de melhoria, se o material circulante se torna obsoleto a ponto de já se recorrer *in extremis* a aluguer de material circulante a Espanha, as perspetivas digamos assim de potenciar ou de repotenciar melhor dizendo essas linhas das quais a Linha do

Douro é tributária ficam seriamente comprometidas. Se estamos a falar que nos integrámos na União Europeia ou nas comunidades europeias há 27 anos ou coisa que o valha seria expectável na pior das hipóteses que pelo menos até há Régua a eletrificação já chegasse. Ora como é que se explica que não há eletrificação até à Régua quando Trás-os-Montes já tem autoestradas por todo o lado? (...) Portanto houve dinheiro para construir essas autoestradas todas, não se pode dizer contrariamente ao que é o lugar-comum que Trás-os-Montes não tenha tido dinheiro para infraestruturas de transporte (...) e depois do ponto de vista logístico praticamente as autoestradas relegam um território como Trás-os-Montes que é 20% do todo nacional para a dependência do transporte por camião. O que é que é o transporte por camião? O transporte por camião além de ser dependente do petróleo é um transporte de pequena escala. Eu se quiser transportar de Trás-os-Montes para o porto de Leixões o equivalente a 10 camiões tenho de contratar 10 motoristas quando isso seria 10 vagões em que um maquinista só levava esses 10 vagões até lá. Há uma dificuldade muito grande de pensar em termos de escala e nós continuamos sempre e sempre a apostar naquilo que é a pequena escala e depois temos umas dificuldades muito grandes em competir territorialmente com o resto. Não temos capacidade.

Não temos a perspicácia para procurarmos dentro do nosso território e através de outras formas de mobilidade, criarmos e conseguirmos nós próprios aumentar a nossa escala. Não somos capazes disso. (...)

Bloco III – *Ferrocarril de La Robla* e Linha do Tua

Pergunta 1 – Quais os aspetos convergentes e divergentes entre o *Ferrocarril de La Robla* e Linha do Tua?

R: Convergentes:

- 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, isto é no caso do Tua pois uma região rural e que depois ainda tem o Cachão, no caso de *La Robla* uma região mineira. Isso são os aspetos convergentes mas que entretanto se modificaram, isto é, há aqui tanto num lado como no outro um peso dos serviços mercê enfim da própria alteração do ciclo económico que atravessou uma região e a outra. Isso são os aspetos convergentes que é o ponto de partida.

Aspetos divergentes, quase todos num lado e no outro. Aspetos divergentes para o mau do lado do Tua para o bem do lado de *La Robla*. Porquê? O que é que nós vamos ver, inclusivamente a *Robla* até tem um ponto de partida que logo no início era mais desfavorável que o Tua mas que devido a esses aspetos divergentes favoráveis na *Robla* e desfavoráveis no Tua vai conduzir a um desfecho totalmente diferente. O que é que foi? Aspetos divergentes:

- A nível institucional começemos já por aí. 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. Outro aspeto institucional, 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 não a Renfe mas sim a Feve. Agora sim é a Renfe mas a génese de todo o processo de reabilitação da *Robla* vem do tempo da *Feve* que apesar de ser uma empresa pública com sede em Madrid depois a sede operacional era nas Astúrias e portanto a sua polarização num determinado contexto e sendo especialidade a via métrica evitou logo à partida que houvesse fuga de investimento para outras partes da rede.

Portanto nós somos a empresa de via métrica e os investimentos que vierem é para a via métrica e não é para a linha de caminho-de-ferro principal, para Valência ou para Sevilha ou sabe Deus onde...é ali é ali e acabou pronto. Logo à partida aí estes dois aspetos positivos. (...) A *Robla* foi reaberta com fundos de Objetivo 2. Esses fundos de Objetivo 2 destinam-se à reconversão de zonas que beneficiaram de um certo e determinado ciclo económico designadamente o ciclo mineiro no caso da *Robla* para um novo ciclo onde tem peso outras atividades que já não são do sector secundário mas sim do sector terciário designadamente o turismo. (...) Podia ter havido por parte das autoridades (...) outra abordagem. Podiam ter pegado nesses fundos e ter ido para as questões como as aldeias históricas, como a gastronomia, como o artesanato 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 (...).

Pergunta 2 – Como caracteriza o impacto da reabertura do *Ferrocarril de La Robla* nas regiões servidas pela via-férrea?

R: Bom quer dizer, os efeitos não são imediatos mas há um efeito imediato que é um efeito a nível psicológico. Qual é? É o de pensarmos que imediatamente quando se reabre uma linha dessa natureza há uma mensagem que é dada pelo poder político, pelo decisor político ao território. O que é? É apenas isto – “este território era desqualificado e nós requalificámo-lo”; com a reabertura disto nós estamos a enviar uma mensagem de confiança no território, estamos a dizer “existiu há muitos

anos ou há alguns anos atrás uma relação funcional por via-férrea que foi interrompida e nós reabilitámos essa via-férrea e restaurámos essa relação funcional.

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.” Essa é a mensagem que é dada no imediato. 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. 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 antes da Segunda Guerra Mundial e depois foi toda restaurada com fundos comunitários também de Objetivo 2.

De antigas linhas que aí eram mineiras mas não eram de carvão, creio que eram de transporte de ardósia (qualquer coisa desse género) e com um objetivo 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. Por acaso tive a experiencia de viajar no *Ferrocarril de La Robla* logo nos primeiros meses que aquilo apareceu. Havia no início um único comboio por dia. Eu fui apanhá-lo a Bilbao era uma automotora de duas caixas e a automotora foi completamente cheia até lá ao interior da Cantábria muito antes de Mataporquera aquilo não se podia lá andar, estava completamente cheia. Depois claro a reconstrução do território é algo que leva vários anos a fazer. Mas quando há o pontapé de saída que é no fundo o despoletar de todo o arranque de um ciclo económico com uma mensagem de confiança do sector político, que é a reabertura de uma linha de caminho-de-ferro é totalmente diferente de abrir uma estrada porque é uma infraestrutura física. 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. (...)

Pergunta 3 – De que forma o *Ferrocarril de La Robla* poderá ser ou não um caso de *benchmarking* aplicável à Linha do Tua?

R: É aplicável o caso da *Robla* como é aplicável o do *Welsh Highland Railway* no País de Gales mas há mais exemplos. Quem recebeu uns materiais novos foi o *CP – Chemins de fer du Provence* creio que o *Chemins de fer de la Corse* também.

Mas há outros exemplos mesmo dentro do espaço comunitário, por exemplo linhas na Áustria como o *Zillertalbahn*, na Alemanha a rede do *Hartz* onde simultaneamente com o serviço geral há também um serviço quotidiano com tração a vapor e que é uma rede de 4 linhas e ramais todos ligados (...). Mas naturalmente que sim, respondendo à pergunta e voltando ao thread, ao fio condutor original,

sim com certeza que a *Robla* é um *benchmarking* para a Linha do Tua... é um *benchmarking* para a linha do Vouga (...) Nós temos estados a falar do País de Gales...mas por exemplo a Grécia (...) intervencionada pelo FMI, reabriu uma linha de via estreita que estava fechada (...) de Volos a Mileai que passa em grande parte pelo leito da estrada turística à beira do mar. E fizeram isso...recuperaram locomotivas a vapor que estavam abandonadas... portanto até os gregos têm exemplos que nos relegam para a vulgaridade e para a vergonha de não sermos capazes de aproveitar o nosso próprio potencial. (...)

Pergunta 4 – De que modo a reabertura da Linha do Tua e a articulação com a rede ferroviária nacional seria estratégico para o desenvolvimento regional em Trás-os-Montes?

R: Pelo menos de uma parte importante de Trás-os-Montes. Falamos no desencravamento e na possibilidade real de toda uma série de atividades ligadas não apenas ao turismo e quando falamos no turismo, geralmente quando se fala nessas linhas é o indivíduo que lá vai para viajar nessas linhas com o fim único e exclusivo de viajar. Não é isso. É toda uma outra questão de turismo associado e que envolve a permanência nos lugares atravessados por essas linhas, e todo um conjunto de atividades ligadas à acessibilidade garantida por essas linhas. Há toda uma série por exemplo de segmento de turismo a nível europeu que viaja de comboio por toda a Europa e não acede a regiões que não sejam servidas por linhas de caminho-de-ferro. (...) No domínio da logística poderemos ter com um conjunto de tecnologias intermédias com uma capacidade de transportar vagões de via larga em treks transportadores de via métrica, que é uma prática generalizada em N países da União Europeia e outros que não como a Suíça mas por exemplo na Áustria, na própria Alemanha, isso é uma coisa vulgar...é por exemplo poderemos transportar em vagões de via métrica contentores de 20 pés e poderemos transportá-los depois facilmente sem qualquer baldeação manual com pórticos por exemplo na estação do Tua para qualquer outro ponto do país e até para o estrangeiro numa linha do Douro reaberta ao tráfego internacional. 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. (...) Como eu só tenho Mirandela e Bragança unidas por autoestrada, na divisão do trabalho, no quadro de territórios que são competitivos uns com os outros, eu não posso perspetivar para Bragança qualquer tipo de atividade industrial mesmo no campo do agroalimentar que não seja de pequena escala. Porquê? 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. Tal como a nível político as acessibilidades e o planeamento do território são duas coisas completamente

divorciadas umas das outras, a nível empresarial a produção e a logística são coisas completamente divorciadas umas das outras...não são, a logística e o transporte é uma parte integrante do processo produtivo (...).

Pergunta 5 – Como caracteriza a atual situação da Linha do Tua? Quais são as perspetivas de futuro?

R: Bom é assim, no momento em que estamos a falar, há um troço da Linha do Tua que tal como o próprio vale foi destruído. 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 (...). Para fazer um traçado desses eu penso que teria que se aproveitar logo à partida a hipótese de fazer um traçado, ainda que se assentasse numa via métrica, fazer um traçado para via larga. 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.

Pergunta 6 – Em que aspetos considera viável a atual realidade da Linha do Tua?

O Metro de Mirandela, tal como ele está é uma coisa exótica no sentido de ser uma realidade em termos de 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 digamos assim. Mas também digo uma coisa, é assim a resposta rápida e direta é, uma coisa desse género isolada aparentemente não tem condições para sobreviver porque não tem escala nem enquadramento nem tão pouco se inscreve numa lógica de rede. Mas também não é menos verdade, e aí é o contraditório, que 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. É muito provável que aquilo que ali está se mantenha indefinidamente, com todas as contrariedades digamos assim, é muito provável que aquilo se mantenha (...). 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 sejam de via normal (larga, ibérica), sejam de via métrica, é outra coisa quer dizer há toda uma escala, há todo um conjunto de relações funcionais que se podem levar a efeito e que ali não. No fundo aquilo está cativo de uma procura local que terá alguma escala nas proximidades de Mirandela mas apenas isso. É verdade que há um aligeiramento de material. Os custos de exploração daquilo poderão assemelhar-se a um autocarro ou serem virtualmente idênticos. Os serviços de autocarro teriam sempre que se fazer. Há uma vantagem na questão da propriedade e na questão do sítio próprio que aquilo apresenta por

contraponto a um autocarro que é algo que não tem essas características qualitativas. Agora há limitações...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.

Bloco IV – Propostas

Pergunta 1 – Para uma eventual reabertura e reabilitação, que tipo de soluções considera importantes e que poderiam ser aplicadas à Linha do Tua?

R: Ainda que mantivéssemos a via métrica, pois teríamos que construir uma plataforma para via larga (...) e teríamos de fazer também outra coisa...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 a linha original não passava em Carrazeda de Ansiães então aí o traçado alternativo passaria a englobar Carrazeda de Ansiães e haveria aqui no fundo a tentativa de minorar um “desbenefício” com um benefício. 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.

Pergunta 2 – Numa eventual reabertura da Linha do Tua, considera prioritário reabrir primeiro até Bragança (capital de distrito) ou construir um novo canal de ligação à linha do Douro? Porquê?

R: Isso é uma pergunta difícil de responder por uma razão simples:

- Pelos dados que nós conhecemos do passado há no segmento Mirandela-Macedo de Cavaleiros-Bragança, há uma dinâmica funcional própria e que gera um conjunto de viagens próprios e com um volume próprio que suplanta, ou nos últimos tempos pelo menos suplantava, as deslocações locais a sul de Mirandela (isto a nível local). A dificuldade de responder a isso é até que ponto com a religação com uma variante ao traçado que passasse por Carrazeda de Ansiães, essa situação não viria a ser algo diferente no sentido de a própria Carrazeda de Ansiães juntamente com Mirandela vir digamos assim a no fundo esta Carrazeda de Ansiães seria uma espécie de uma “nova Macedo de Cavaleiros”, seria colocada no outro troço e que permitiria fazer com que ele ganhasse capacidade de geração de tráfego à escala local...tenho alguma dificuldade em responder a isso...

Há uma coisa que é certa, 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.

Pergunta 3 – Em que aspetos considera importante uma renovação da frota do Metro de Mirandela?

R: Há sim para isso teria de ser, até porque o pouco que eles têm não era suficiente para atender às necessidades de um trajeto desses, nem de perto nem de longe (...) Atendendo em que teríamos várias paragens pelo meio (...), de Mirandela a Bragança quantos quilómetros são? Cerca de 70...se colocarmos uma velocidade comercial de 50 km/h, com material moderno, e é uma média comercial não é uma máxima (é uma média comercial – 50 km/h), estamos a atirar a viagem para aí para uma 1 hora e meia (...) ai nunca menos do que meia dúzia de automotoras novas, nunca menos do que isso. (...) No que tocante à via métrica eu manteria a tração *diesel*. 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.

Qual é problema disso? Isso no fundo era uma revolução muito grande. Isso corresponderia a um estágio em que nós teríamos tido uma revolução muito grande naquilo a que se chama o malfadado ordenamento do território que nós temos em Portugal. Seria uma fase em que nós seríamos um país em que pela primeira vez ordenamento do território estaria integrado com transportes e não rimava com alcatrão. Aí sim de facto teríamos algo de muito interessante que era levar a via larga logo até Mirandela à boleia continuarmos a explorar à escala local...era uma situação muito interessante...era no fundo levarmos a logística...praticamente, um comboio de contentores direto poder sair do porto de Sines ou de Leixões e ir diretamente a Mirandela. (...) Somos um país que em termos de acessibilidade articulada com o território estamos em retrocesso.

Pergunta 4 – Numa eventual reabertura, que tipo de exploração/serviço considera mais ajustado à Linha do Tua?

R: Um serviço regional expresso e um serviço local, ambos articulados entre si e articulados tanto quanto possível com o resto da rede ferroviária (...).

Anexo E

Categorias e subcategorias dos discursos

**Quadro das categorias e subcategorias da entrevista
semiestruturada**

Categorias	Subcategorias
I – Transporte Ferroviário	A – Impacto B – Dinâmica Territorial C – Carácter Regional D – Economia Local
II – Orientações	A – Diretrizes Estratégicas B – Implicações
III – 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 – Benchmarking E – Desenvolvimento Regional F – Perspetivas Futuras (Linha do Tua) G – Viabilidade (Linha do Tua)
IV – Propostas (Linha do Tua)	A – Reabertura B – Exploração

Quadros das categorias, subcategorias e dos discursos extraídos da entrevista semiestruturada

Categoria I – Transporte Ferroviário	Subcategoria A – Impacto	Código – IA
➤ “... um transporte estruturado permite muito mais do que o transporte do tipo rodoviário uma muito maior integração entre aquilo que são as actividades económicas e as acessibilidades.” ➤ “... simbiose muito grande entre a eficiência do transporte e a eficiência energética”. ➤ “... uma comparação entre um território que é desprovido de caminho-de-ferro, da sua logística, quer de pessoas, quer dos bens transacionáveis. “ ➤ “ (...) comparação entre um território que não tem caminho-de-ferro ou quase não tem e outro que tem o caminho de- ferro.” ➤ “ (...) Portugal, com outro que é um país pequeno e que até tem poucos recursos que é a Suíça e que usa o caminho-de-ferro para todo o lado, ou mesmo um outro país que pertence à União Europeia como a Áustria e que também tem caminho-de-ferro em muitas das suas regiões e particularmente de índole rural.”		
Categoria I – Transporte Ferroviário	Subcategoria B – Dinâmica Territorial	Código – IB
➤ “ Procuramos dar força aos territórios, isto é, procuramos fazer com os territórios ganhem profundidade territorial, ganhem escala, ganhem economia de escala e possam ser competitivos na divisão do trabalho.” ➤ “... temos uma liberdade completa de circulação de fatores de produção, sejam eles pessoas, sejam capitais, sejam serviços (...).” ➤ “ É a capacidade de captar investimento, é a capacidade de captar emprego, é a capacidade de inovar.” ➤ “...os territórios são os indivíduos, as coletividades e a forma como elas se interagem entre si e interagem com o próprio território físico.” ➤ “ Existem fatores qualitativos que distinguem particularmente a fiabilidade, o conforto e o próprio carácter de transporte em sítio próprio que o caminho-de-ferro tem do outro transporte que é o transporte individual.”		

Categoria I – Transporte Ferroviário	Subcategoria C – Carácter Regional	Código – IC
➤ “ Para a realidade portuguesa (...) praticamente ele está extinto. Existem uns restos (...). Estou por exemplo a pensar no que resta do sistema ferroviário de via métrica do Vouga que ainda hoje apesar de todos os problemas de descapitalização e desinvestimento a que tem sido alvo ao longo de décadas, apesar de tudo ainda transporta qualquer coisa como 600.000.00 pessoas por ano...” ➤ “ (...) em Portugal está previsto mas que os decisores políticos nunca se interessaram em pôr na prática que são os Executivos Regionais de Transporte. Podemos ir para os <i>PTes</i> britânicos (<i>Passenger transport executive</i>), podemos ir para os <i>TER</i> franceses (<i>Transport express regional</i>), podemos ir para os caminhos-de-ferro e transportes autonómicos em Espanha e também em Itália em que o caminho-de-ferro regional é uma peça fundamental de estruturação da mobilidade a nível regional, a nível das populações.” ➤ “... temos um paradigma na Suíça...bom aí os cantões efetivamente apoiam toda uma série uma série de caminhos-de-ferro locais mas que depois são as artérias que dão vida a todo um conjunto de atividades de carácter turístico, de serviços, de indústria ligeira e transformadoras.”		
Categoria I – Transporte Ferroviário	Subcategoria D – Economia Local	Código – ID
➤ “ Há uma história digamos assim da lavoura no interior de Trás-os-Montes antes do caminho-de-ferro e depois do caminho-de-ferro porque produtos que não se conseguiam escoar passaram a poder-se escoar graças ao caminho-de-ferro.” ➤ “ O que aconteceu ali (Trás-os-Montes) é que o transporte ferroviário não foi dotado dos investimentos que lhe permitiriam modernizar-se e acompanhar a própria transição da economia de Trás-os-Montes, isto é, uma transição de uma economia eminentemente rural (...) não houve um conjunto de investimentos que permitiriam ao caminho-de-ferro modernizar-se de modo a estar preparado para ele próprio acompanhar as transformações económicas que se foram processando à escala local em Trás-os-Montes. Designadamente a transição de uma economia eminentemente rural e agrícola para uma outra economia com um muito maior peso dos serviços (...) em que existia turismo em que existiriam por exemplo coisas como as terras na região Pedras/Vidago, um conjunto de novas formas de explorar os ativos naturais do território como a Albufeira do Azibo.”		

Categoria I – Transporte Ferroviário	Subcategoria D – Economia Local	Código – ID
➤ “A questão do abandono do caminho-de-ferro em Trás-os-Montes não é específica a Trás-os-Montes, é uma consequência local de uma política muito mais ampla de abandono do caminho-de-ferro no país todo. Claro que ali foi mais gravoso porque havia problemas de subinvestimento mais graves e mais profundos, ali como no Alentejo. (...) No fundo há aqui um conjunto de fatores negativos aliado a opções políticas que de científico ou de técnico nada têm (...). Hoje estamos a viver o resultado de todas essas políticas e vamos pagar caro (...).”		
Categoria II – Orientações	Subcategoria A – Diretrizes Estratégicas	Código – IIA
➤ “As orientações estratégicas são algo que estão num documento de 2006 (...). Apesar de muitas falhas, reconheciam uma insuficiência da rede ferroviária em muitos aspetos não apenas das suas características qualitativas mas sobretudo na cobertura territorial e designadamente na densidade de rede ferroviária em Portugal que era muito abaixo da média europeia (...) propunha-se de facto a construção de mais linhas embora com uma grande componente de linhas de alta velocidade (...).” ➤ “Hoje com o GTIEVA não há nada disso. (...). Não tem uma lógica de rede, portanto pensarmos em investimentos que não se enquadrem numa lógica de rede nem de colmatar um problema que nós temos que é de falta de cobertura territorial não vale a pena falar nisso (...).”		
Categoria II – Orientações	Subcategoria B – Implicações	Código – IIB
➤ “Atendendo à estrutura ferroviária que essas linhas de via métrica tinham e que todas elas eram tributárias do coletor Linha do Douro, se o coletor vai sucumbindo ao desinvestimento, se as velocidades comerciais não têm qualquer tipo de melhoria, se o material circulante se torna obsoleto a ponto de já se recorrer <i>in extremis</i> a aluguer de material circulante a Espanha, as perspetivas digamos assim de potenciar ou de repotenciar melhor dizendo essas linhas das quais a Linha do Douro é tributária ficam seriamente comprometidas.”		

Categoria II – Orientações	Subcategoria B – Implicações	Código – IIB
➤ “ Há uma dificuldade muito grande de pensar em termos de escala e nós continuamos sempre e sempre a apostar naquilo que é a pequena escala e depois temos umas dificuldades muito grandes em competir territorialmente com o resto. Não temos capacidade. Não temos a perspicácia para procurarmos dentro do nosso território e através de outras formas de mobilidade, criarmos e conseguirmos nós próprios aumentar a nossa escala.”		
Categoria III – Comparação (<i>Ferrocarril de La Robla</i> e Linha do Tua)	Subcategoria A – Convergência	Código – IIIA
➤ “ 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. “		
Categoria III – Comparação (<i>Ferrocarril de La Robla</i> e Linha do Tua)	Subcategoria B – Divergência	Código – IIIB
➤ “ A nível institucional (...) Os territórios atravessados pela <i>Robla</i> são todos eles comunidades autónomas com governos locais próprios. O Tua não tem nenhum governo local próprio. Tem uma CCDDR 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 <i>Robla</i> vem do tempo da <i>Feve</i> (...) sendo a especialidade a via métrica evitou logo à partida que houvesse fuga de investimento para outras partes da rede.”		

Categoria III – Comparação (<i>Ferrocarril de La Robla</i> e Linha do Tua)	Subcategoria B – Divergência	Código – IIIB
➤ “A <i>Robla</i> foi reaberta com fundos de Objetivo 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.”		
Categoria III – Comparação (<i>Ferrocarril de La Robla</i> e Linha do Tua)	Subcategoria C – Reabertura (<i>Ferrocarril de La Robla</i>)	Código – IIIC
➤ “... 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 objetivo 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.”		

Categoria III – Comparação (<i>Ferrocarril de La Robla</i> e Linha do Tua)	Subcategoria D – <i>Benchmarking</i>	Código – IIID
➤ “ É aplicável o caso da <i>Robla</i> como é aplicável o do <i>Welsh Highland Railway</i> no País de Gales (...). ” ➤ “ (...) a <i>Robla</i> é um <i>benchmarking</i> para a Linha do Tua... é um <i>benchmarking</i> para a linha do Vouga.” ➤ “ a Grécia reabriu uma linha de via estreita que estava fechada (...) de <i>Volos a Mileai</i> (...) até os gregos têm exemplos que nos relembram para a vulgaridade e para a vergonha de não sermos capazes de aproveitar o nosso próprio potencial.”		
Categoria III – Comparação (<i>Ferrocarril de La Robla</i> e Linha do Tua)	Subcategoria E – Desenvolvimento regional	Código – IIIE
➤ “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 perspetivar 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 (...).”		
Categoria III – Comparação (<i>Ferrocarril de La Robla</i> e Linha do Tua)	Subcategoria F – Perspetivas Futuras (Linha do Tua)	Código – IIIF
➤ “ 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 (...). 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.”		

Categoria III – Comparação (<i>Ferrocarril de La Robla</i> e Linha do Tua)	Subcategoria G – Viabilidade (Linha do Tua)	Código – IIIG
➤ “...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 (...).” ➤ “ (...) 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.”		
Categoria IV – Propostas (Linha do Tua)	Subcategoria A – Reabertura	Código – IVA
➤ “... 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.” ➤ “...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 1 hora e meia (...), nunca menos do que meia dúzia de automotoras novas.” ➤ “ No que tocante à via métrica eu manteria a tração <i>diesel</i>.”		

Categoria IV – Propostas (Linha do Tua)	Subcategoria A – Reabertura	Código – IVA
➤ “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.”		
Categoria IV – Propostas (Linha do Tua)	Subcategoria B – Exploração	Código – IVB
➤ “Um serviço regional expresso e um serviço local, ambos articulados entre si e articulados tanto quanto possível com o resto da rede ferroviária (...).”		