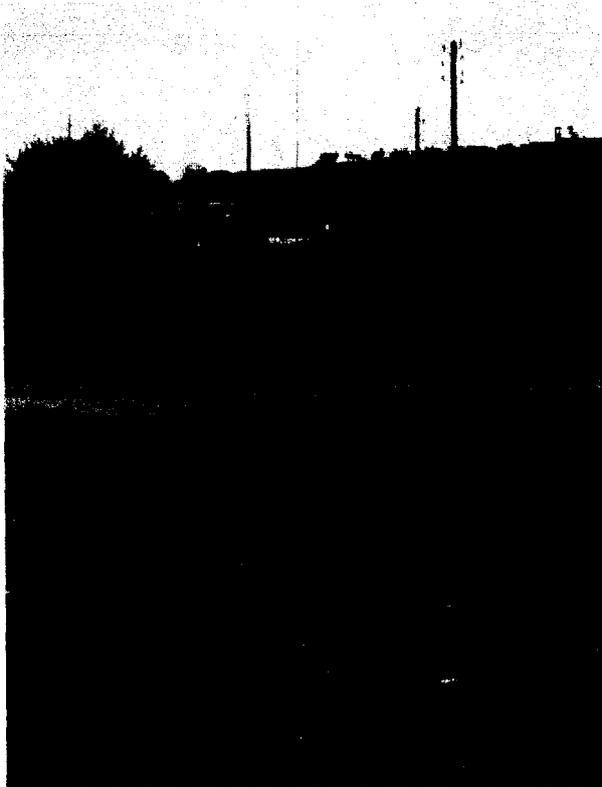


# A NOSSA TERRINHA

RETRATOS DE PORTUGAL

O caso do fecho de linhas férreas no Alentejo, Parte II ou De como Portugal tem passado ao lado da segunda revolução ferroviária europeia

I



Na segunda parte do pequeno estudo de Manuel Margarido Tão a que nos referimos na primeira parte deste artigo, este especialista explica-nos como, enquanto em Portugal se encerrava quase um terço da rede ferroviária, na Alemanha se estudavam soluções para

**revitalizar a ferrovia.**

No estrebuchar das linhas alentejanas desativadas (final dos anos 80 do século XX), os velinhos comboios (automotoras dos anos 40 ou comboios com carruagens dos anos 20 renovadas nos anos 50) circulavam por linhas com carris colocados nos anos 20 (com três vezes a idade de utilização média útil) em cima de velhas travessas de madeira e em condições operacionais ultrapassadas. O comboio demorava quase uma hora e um quarto para percorrer os 40 quilómetros que separam Évora de Reguengos de Monsaraz (a uma velocidade média "louca" de **33,8 km/h**) e uma hora e um quarto para percorrer os 59 quilómetros do Ramal de Moura e os 59 quilómetros da

AUTORAS DO BLOGUE:

ana  
catarina  
joana

COMENTÁRIOS MAIS RECENTES:

[asmelhoresfrancesinhas wrote...](#)  
&quot;Ele usa o...  
[Continue >>](#)

[free thinker wrote...](#)  
Car@ as melhores...  
[Continue >>](#)

[lletrado wrote...](#)  
Caro Luís CavaleiroNão...  
[Continue >>](#)

[lletrado wrote...](#)  
Cara Patrícia DuarteNão...  
[Continue >>](#)

[lletrado wrote...](#)  
(...)5. Em relação à...  
[Continue >>](#)

[lletrado wrote...](#)  
Caro JorgeComo diria o...  
[Continue >>](#)

[lletrado wrote...](#)  
Caro...  
[Continue >>](#)

[Paulo Vieira wrote...](#)  
Eu também vou começar a...  
[Continue >>](#)

[asmelhoresfrancesinhas wrote...](#)  
&quot;Além de que é...  
[Continue >>](#)

CURTAS

**RETÁBULO DA VIRGEM**

Linha de Évora entre as cidades de Évora e Estremoz (em ambos os casos, à velocidade média “estonteante” de 47 km/h). O resto da história é conhecida: aceleraram a morte destas linhas horários desajustados, serviço de má qualidade e outros fatores (como as paragens do comboio em passagens de nível onde a CP tinha retirado o pessoal que as manuseava ou a situação extrema e chocante de comboios a circular sem horários oficiais atribuídos).

**A “resposta” encontrada em Portugal para o problema da decadência do transporte ferroviário foi encerrar as linhas.**

Na explicação oficial, tratava-se de linhas com procura reduzida, numa região de fraca densidade populacional, afetada pelo despovoamento, com reflexos “óbvios” na “diminuição” do número de deslocações: o autocarro era o meio de transporte mais adequado (ver primeira parte deste artigo).

**Pela mesma altura, na Alemanha estudava-se a maneira de revitalizar a ferrovia**, de forma a responder a um problema que se vinha sentindo de modo crescente desde os anos 50, quando o avanço extraordinário do automóvel desencadeou um processo de contínuo esvaziamento dos comboios regionais [falamos da Alemanha Ocidental, dado que na Alemanha Oriental a ferrovia continuava relativamente próspera, porque os níveis de utilização do carro particular continuavam a ser muito baixos].



À semelhança do que sucedeu na Grã-Bretanha nos anos 60 (mas também noutros países europeus onde o automóvel conheceu uma enorme expansão, como a Itália ou a França), muitas linhas ou troços de linhas regionais tinham sido encerrados ao tráfego de passageiros, sobretudo em zonas rurais de menor densidade populacional.

O argumento era – também aí – o de que o autocarro serviria melhor as

A importância internacional do Retábulo da Virgem (Museu de Évora) foi este fim-de-semana reafirmada por Joaquim Caetano, formado em História de Arte e ex-diretor do Museu de Évora, segundo o qual esta obra, ainda pouco conhecida dos portugueses, «deve ser colocada no roteiro das grandes obras internacionais de pintura flamenga, já que é uma obra importantíssima e tem tido pouca divulgação».

Este fim-de-semana (até amanhã) está a decorrer, em Évora, o **Congresso Internacional “O Retábulo de Évora e a Pintura Flamenga do Sul da Europa”**, com a presença de alguns dos mais importantes especialistas mundiais de pintura flamenga. A entrada é livre e gratuita.

Ana, 19 de Fevereiro de 2011

Fonte: blogue A Cinco Tons e Lusa

**MANIFESTAÇÃO EM ALBUFEIRA CONTRA MULTAS DE ESTACIONAMENTO**

Recentemente, mudou o Comando do

populações, o que se viria a revelar uma falácia: os passageiros do comboio das linhas desativadas passaram a usar nas suas deslocações o carro particular e o transporte público rodoviário ficou praticamente limitado aos grupos de pessoas sem possibilidade de recorrer ao automóvel (sobretudo, idosos e estudantes) – situação idêntica àquela que se verifica hoje em grande parte do Alentejo e noutras zonas do país.

Muitas empresas de transporte público rodoviário mergulhavam na agonia, com grandes prejuízos de exploração decorrentes da minguada de passageiros, sobrevivendo apenas graças aos subsídios pagos pelo contribuinte (algo que também nos é muito familiar em Portugal nos dias de hoje).

Muito interessante é o facto de, na revolução ferroviária germânica, estas empresas de transporte rodoviário terem sido os principais interessados no acesso à atividade ferroviária, no âmbito do **novo plano de relançamento da ferrovia alemã**.



**Esse plano marcou o ponto de viragem na ferrovia regional europeia.** Graças a um novo modelo de exploração, com envolvimento do poder regional e local (em vez da clássica centralização num operador nacional, com uma estrutura pesada e maior distanciamento da realidade local), ao emprego de novos tipos de material circulante, que conjugavam as vantagens do transporte ferroviário (rapidez, fiabilidade e conforto) com os custos de um autocarro, e à complementaridade do autocarro, **a ferrovia começou de novo a prosperar, inclusivamente em zonas de baixa densidade populacional, conduzindo à reabertura de inúmeras linhas férreas anteriormente desativadas.**

Destacamento Territorial da GNR. Ao que parece, o número de multas de estacionamento cresceu, dizendo-se a GNR empenhada em combater o estacionamento em cima dos passeios.

O povo não gostou. «Albufeira não dispõe de estacionamento suficiente *para os carros que tem*», diz-se. Fala-se em "quebra da relação de **confiança** [!] entre a população e a GNR", que começou a ser acusada de arrogância. À acusação de arrogância responde o comandante distrital que os peões são obrigados a andar na estrada porque «*os passeios são arrogantemente ocupados pelas viaturas*».

Contra a "caça à multa", centenas de pessoas fizeram anteontem uma manifestação nas ruas da cidade. «**Isto é uma vergonha!!**», clamava o povo. O Presidente da Câmara está de acordo e até interrompeu uma reunião camarária para se juntar aos manifestantes. A ler (para crer) no Público de ontem.

Catarina, 17 de Fevereiro de 2011

CURTAS

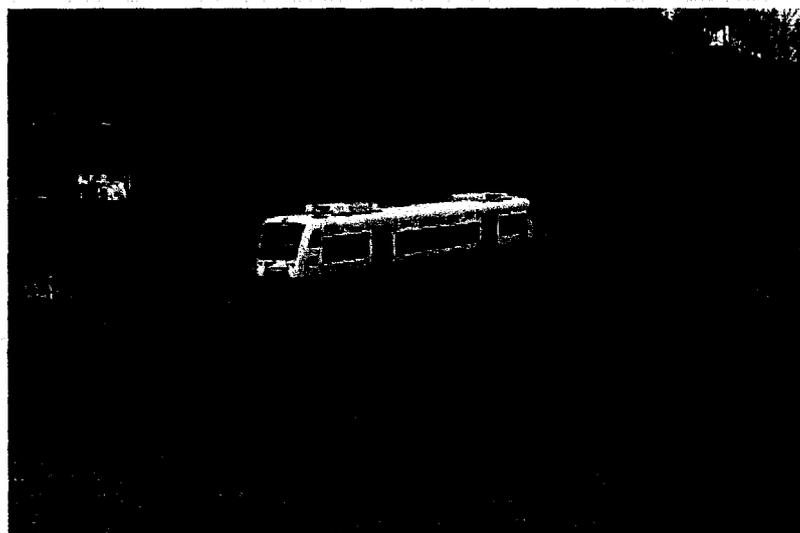
CURTAS (todas)

Em apenas 10 anos, e só no âmbito dos operadores privados regionais, passou-se dos 500 milhões de passageiros.km por ano para os 3 000 milhões (uma "ligeira" subida de 500%).

**Esta revolução rapidamente transpôs as fronteiras do estado alemão, desencadeando, por toda a Europa, uma era de relançamento da ferrovia regional, mesmo em territórios de baixa densidade populacional.**

Toda a Europa? Não. Portugal, *suicidariamente* rendido ao automóvel, mantém-se teimosamente à parte desta evolução e é, segundo Manuel Tão, **o único país da União Europeia onde até hoje não se verificaram reaberturas significativas de linhas férreas.**

Pelo contrário, continuamos alegremente a ignorar o que se passa no resto da Europa e a nossa tendência continua a ser a da **redução** da oferta ferroviária regional.



No estudo a que fazemos referência, Manuel Tão desenvolve pormenores do modelo de exploração ferroviária seguido noutros países europeus e defende, fundamentadamente, a **reabertura de linhas alentejanas anteriormente desativadas**, aproveitando a vantagem da construção da linha de Alta Velocidade, que tem duas paragens no Alentejo (em Évora e na fronteira do Caia, junto a Elvas), com as quais se poderia articular a nova rede alentejana.

Numa primeira fase, o especialista defende a reabertura da **Linha de Reguengos** (entre as cidades de Évora e Reguengos de Monsaraz), da **Linha de Moura** (entre as cidades de Beja, Serpa e Moura) e da **Linha de Évora** (no troço entre Évora e Estremoz), bem como a construção de um **ramal de 10 km de ligação da Linha do Leste à**

PÁGINA DO BLOGUE NO FACEBOOK

Blogue A Nossa Terrinha on Facebook

AMIGOS D' A NOSSA TERRINHA:

Seguir



com o Google Rede Social

Seguidores (157) [Mais](#)



CONTACTOS:

- a.nossa.terrinh@gmail.com
- ana.a.nossa.terrinh@gmail.com
- catarina.a.nossa.terrinh@gmail.com

PUBLICADO N' A NOSSA TERRINHA:

- ▶ 2009 (142)
- ▶ 2010 (362)
- ▼ 2011 (34)

▶ Janeiro (24)

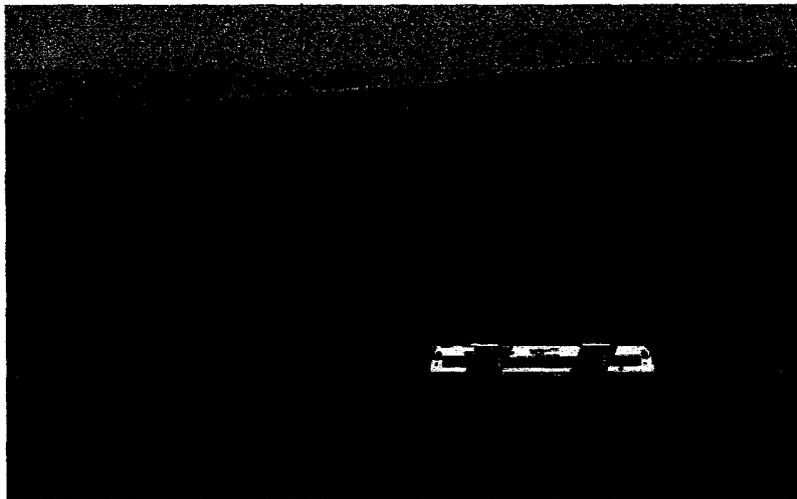
▼ Fevereiro (10)

Férias sobre carris

O caso do fecho de linhas férreas no Alentejo ou O...

O caso do fecho de linhas férreas no Alentejo, Par...

**cidade de Portalegre e de um ramal de 5 km de ligação da Linha do Alentejo ao Aeroporto de Beja.** O autor acrescenta a **reabertura do troço entre Estremoz, Borba e Vila Viçosa da Linha de Évora** (cuja transformação em “ecopista” critica severamente, ainda para mais numa região de extração intensiva de mármore, atualmente transportado no modo rodoviário) e a construção de uma **ligação entre Vila Viçosa e a linha convencional de mercadorias Évora-Caia**, reequacionando-se, numa segunda fase, a **ligação entre Estremoz e Portalegre** (cujo encerramento em 1990 cortou a ligação ferroviária entre o Norte e o Sul do Alentejo interior) e a **requalificação e eletrificação do troço da Linha do Alentejo entre Ourique, Beja e Casa Branca** (onde a CP prevê presentemente a supressão do comboio até Beja e, de Beja para Norte, a supressão do serviço Intercidades).



No artigo publicado, é abordada a questão dos custos destas medidas, indo-se ao pormenor da previsão dos materiais a empregar nas linhas e do material circulante a adquirir (bem como dos novos tempos de deslocação nas ligações ferroviárias entre as várias cidades), concluindo-se que se trata de custos perfeitamente suportáveis. O autor acrescenta mesmo: «bastaria retirar fundos afectados a sensivelmente metade do absurdo “Plano Nacional de Ecopistas” da REFER, e todas as obras necessárias para a reabilitação de uma rede ferroviária regional básica na região do Alentejo, comportando a maior parte da Linha de Évora (até Estremoz), assim como os ramais de Reguengos e Moura, seriam materializáveis, sem agravamento de gastos públicos».

Continuamos a passar ao lado da evolução e a comportarmo-nos **como se vivêssemos numa ilha longe da Europa.**

Fonte: artigo “Subsídios para um novo caminho-de-ferro na região do Alentejo”, de Manuel

CP: três meses  
depois  
As boas notícias da  
ferrovia  
portuguesa  
Automóveis, Mata  
de Albergaria  
(Gerês) e Vallée  
de...  
Água da torneira no  
parlamento –  
Parte II  
As proezas do ACP:  
3 – A  
ultrapassagem  
pela direit...  
Fenómenos nas  
estradas  
portuguesas – I  
Sinais de luzes,  
polícia na estrada  
ou O efeito ...

PESQUISAR NESTE  
BLOGUE

realizado por **Google™**

ÍNDICE POR TÓPICOS

Actores (1)  
Alentejo (60)  
Algarve (11)  
Ambiente (20)  
Antes e depois (5)  
Áreas protegidas (3)  
Arquitectura (8)  
Arte pública (1)  
Assembleia da República  
(3)  
Assimetrias regionais (1)  
Astronomia (1)

Margarido Tão, publicado na *Transportes em Revista*, cuja leitura se recomenda.

Agradecimento: Ricardo

O subtítulo deste artigo (*"De como Portugal tem passado ao lado da segunda revolução ferroviária europeia"*) era o título de um artigo mais vasto, planeado para publicação neste blogue em 2010, no âmbito de uma série de artigos sobre o desmantelamento da rede ferroviária portuguesa, que entretanto tivemos de cancelar, por força do desaparecimento da maior parte do material de pesquisa reunido.

PUBLICADA POR JOANA EM QUARTA-FEIRA, FEVEREIRO 09, 2011

#### 46 COMENTÁRIOS:

madeinlisboa disse...

E os Henriques deste país continuam a enfiar a cabeça na areia e a fingir que está tudo bem e que esta auto-destruição é o caminho certo.

Morar nesta ilha e nunca sair dela ou ignorar o que a Europa civilizada faz é o grande problema de um povo que nem merece fazer parte deste continente.

10 DE FEVEREIRO DE 2011 14:04

Ana Barbosa disse...

Madeinlisboa confesso que já estou farta desse tipo de comentários. Se eu prefiro andar de carro do que andar nas carripanas da CP é comigo e era o que mais faltava que o estado me quartasse essa liberdade. Quero lá saber da Europa!

10 DE FEVEREIRO DE 2011 15:20

Luís Lavoura disse...

As propostas parecem-me razoáveis. Concentram-se nas ligações entre cidades de dimensão razoável (Évora, Beja, Moura, Estremoz, Portalegre, Reguengos de Monsaraz, Elvas) e não na ligação a recantos com escassa população como os servidos pelo ramal de Cáceres.

Provavelmente as linhas terão que ser todas reconstruídas, já agora em bitola europeia.

Infelizmente, há um grave óbice: o Estado português está falido. Para além do défice corrente, tem ainda as dívidas das PPP que

Automóvel Clube de Portugal (4)  
Açores (5)  
Beira Alta (24)  
Beira Baixa (15)  
Beira Litoral (52)  
Bicicleta (13)  
Blogues da nossa terrinha (2)  
Caloteirismo (1)  
Centros comerciais (1)  
Cinema (7)  
Ciência e tecnologia (5)  
Comboio (30)  
Comboio - Estrangeiro (2)  
Construção sustentável (1)  
Corrupção (2)  
Código da Estrada (6)  
Deficientes (8)  
Desperdício (5)  
Desperdício de dinheiros públicos (11)  
Dinheiros públicos (1)  
Direitos humanos (8)  
Douro Litoral (5)  
Doutores e Engenheiros (1)  
Economia (2)  
Economia paralela (2)  
Editoriais (18)  
Editorial (1)  
Educação (4)  
Engenharia (1)  
Estacionamento abusivo (73)  
Estações de caminho-de-ferro (2)  
Estradas - bons exemplos (1)  
Estradas bonitas (1)  
Estremadura (13)  
Exposições (3)

assumiui para construir autoestradas totalmente inúteis (já hoje o são, daqui a dez anos sê-lo-ão ainda mais). Terão que ser privados a fazer este investimento e a rentabilizá-lo, por sua conta e risco.

10 DE FEVEREIRO DE 2011 15:22

asmelhoresfrancesinhas disse...

Ana Barbosa, já ouviu falar daquele adágio que diz «quem não está bem, muda-se»? Se fica assim tão irritada por causa deste blogue o que é que vem aqui fazer?

10 DE FEVEREIRO DE 2011 15:27

asmelhoresfrancesinhas disse...

"Quero lá saber da Europa! "

Quando a Europa lhe pagou auto-estradas para andar a passear na sua carripana de certeza que não dizia isso (ou se dizia então é uma hipócrita).

10 DE FEVEREIRO DE 2011 15:30

Paulo disse...

Este estudo só vem demonstrar o erro dos encerramentos antigos e actuais das linhas férreas. Só que num país como o nosso, em que a cultura automobilística já começa a fazer parte da nossa matriz cultural, só à "força" serão adoptadas novas políticas de mobilidade e o uso do automóvel será mais racional.

Luís Lavoura: sendo certo que os centros urbanos de média e grande dimensão são os principais geradores de fluxos de passageiros e portanto os únicos que justificam a criação de vias de comunicação (ferrovias ou rodovias), parece-me justo e lógico que algumas povoações intermédias atravessadas por essas vias beneficiem delas. Por exemplo, o ramal de Cáceres foi construído para melhorar a ligação ferroviária entre Lisboa e Madrid mas atravessa os concelhos de Marvão e Castelo de Vide. Não será justo que estes concelhos sejam servidos (ainda que minimamente) por esta via férrea que os atravessa?

Paulo Fonseca

10 DE FEVEREIRO DE 2011 23:59

Henrique Pereira dos Santos disse...

Falta de Civismo (55)  
Ferrovia (69)  
Ferrovia - estrangeiro (5)  
Fotografia (2)  
Futebol (3)  
Gastronomia (1)  
Governantes (20)  
História (7)  
Humorismo (2)  
Império do automóvel (106)  
Incompetência (56)  
Incompetência policial (35)  
Invenções (2)  
Jornalismo (9)  
Justiça (5)  
Legislação (1)  
Linha Caldas da Rainha - Santarém (1)  
Linha da Beira Alta (1)  
Linha da Beira Baixa (2)  
Linha da Lousã (4)  
Linha da Trofa (1)  
Linha de AV Lisboa-Elvas (3)  
Linha de Cascais (8)  
Linha de Guimarães (1)  
Linha de Leixões (1)  
Linha de Marvão/Cáceres (18)  
Linha de Mora (1)  
Linha de Moura (2)  
Linha de Portalegre (1)  
Linha de Reguengos (2)  
Linha de Sines (1)  
Linha de Vendas Novas (4)  
Linha de Évora (7)  
Linha do Alentejo (7)  
Linha do Algarve (3)  
Linha do Corgo (9)

"Em apenas 10 anos, e só no âmbito dos operadores privados regionais, passou-se dos 500 milhões de passageiros.km por ano para os 3 000 milhões (uma "ligeira" subida de 500%)." Isto não demonstra abertura de linha nenhuma, só demonstra que há mais passageiros transportados por quilómetro. Isso pode ser devido ao aumento de passageiros, à diminuição de quilómetros de linhas ou às duas coisas em simultâneo. Se quiser ir ver os dados sobre a diminuição global de linhas na Europa até 2000 tem um gráfico aqui:  
<http://ambio.blogspot.com/2011/02/dados-concretos.html>  
henrique pereira dos santos

11 DE FEVEREIRO DE 2011 09:48

madeinlisboa disse...

Engraçado, estive em Barcelona há pouco tempo e nos próprios comboios passavam videos que falavam do aumento das linhas e da introdução de novas composições em toda a rede ferroviária, isto para compensar o aumento exponencial do nº de passageiros. Continuamos a enfiar a cabeça na areia....

E Ana, vê-se logo que você não quer saber da Europa, aliás não deve saber nada mesmo. Nada como passear um pouco e tirar o coiro deste fim do mundo para ficarmos com uma noção bem grande dos atrasadinhos que somos.

Mas se acha que andar de carro é "liberdade", bem, é uma liberdade que lhe sai bem cara... Mas o dinheiro é seu e se prefere passar a sua vida sem experimentar tanta coisa como o prazer de ler um livro num comboio, andar a pé, de bicicleta, parar para tirar uma foto, viajar e outras maravilhosas coisas, isso é consigo. Desperdice a sua vida à vontade com a sua "liberdade" de 4 rodas...

11 DE FEVEREIRO DE 2011 10:25

Henrique Pereira dos Santos disse...

Sabe Joana,

Eu nunca confiaria num artigo que foge de números concretos para sustentar a sua tese (por exemplo, nunca diz quantos quilómetros de via foram reabertos, mas menos ainda num artigo que fala sempre em zonas de baixa densidade populacional (sun-estendendo-se, como no Alentejo) da Baixa saxónia (167 hab/ km2) ou da Holanda (o país com maior densidade populacional do mundo, se não me engano) como modelos a usar no Alentejo (densidade populacional abaixo de 30 hab/ km2).

Linha do Douro (8)  
Linha do Dão (1)  
Linha do Eixo Ferroviário Norte-Sul (1)  
Linha do Leste (9)  
Linha do Minho (2)  
Linha do Norte (2)  
Linha do Oeste (7)  
Linha do Ramal de Coimbra (1)  
Linha do Ramal de Figueira da Foz (3)  
Linha do Ramal do Porto de Aveiro (2)  
Linha do Sul (3)  
Linha do Tua (25)  
Linha do Tâmega (7)  
Linha do Vale do Vouga (1)  
Linha do Vouga (4)  
Literatura / escritores / livros (8)  
Lugares da nossa terrinha (35)  
Madeira (4)  
Metro (10)  
Microcrédito (1)  
Minho (24)  
Mobilidade sustentável (23)  
Mobilidade sustentável - Estrangeiro (5)  
Monumentos (32)  
Museus (6)  
Música (1)  
No passado da nossa terrinha (5)  
Nomes comerciais (22)  
Obras mal feitas (3)  
Ordenamento do território e urbanismo (10)  
Paisagens (20)

A defesa do comboio tem de ser feita de sólida racionalidade, não pode ser feita com truques baixos e wishfull thinking (reparou que todas as fotografias do artigo eram de linhas electrificadas e que o custo de electrificação das linhas do Alentejo é passado como gato por brasas?).

henrique pereira dos santos

11 DE FEVEREIRO DE 2011 10:26

Catarina disse...

Henrique, tem acontecido o encerramento de linhas em consequência da construção de outras linhas ou variantes que encurtam percursos ferroviários. Se construir uma variante de 50 quilómetros de extensão para substituir um troço de 100 quilómetros (que é encerrado), no final tem menos 50 quilómetros de linha férrea...

Noto também que as estatísticas anuais se referem sempre às linhas ativas nesse ano. Se houver uma linha de 100 quilómetros fechada para obras de modernização, essa linha não aparece nas estatísticas oficiais.

No caso dos caminhos-de-ferro, as estatísticas têm de ser interpretadas com cuidado.

Em parte dos ex-"países de Leste", na Grécia e na Roménia (só "bons" exemplos), o número de passageirosXquilómetro diminuiu entre 1990 e 2008. Isso não sucedeu em nenhum dos países desenvolvidos. Desconfio que quando Manuel Tão se referiu à "União Europeia" estivesse a pensar na União a 15, já que continuam a ser feitas estatísticas em separado para este grupo de países.

E já agora digo-lhe que, enquanto em Portugal a quota do automóvel particular continua a crescer, na Europa (a 27) já começou a descer desde 2007, e que a quota do comboio cresce desde 1995 (apesar de uma estagnação até 1998 e de uma ligeira inflexão entre 2000 e 2003).

11 DE FEVEREIRO DE 2011 10:49

Alentejano Despachadinho disse...

Ó amigo Henrique, você está com problemas de visão e de interpretação de textos. De visão porque eu vejo no artigo pelo menos 3 fotos de comboios em linhas não electrificadas. De

Palavras ditas (20)  
Participação cívica (11)  
Património - bons exemplos (9)  
Património - maus exemplos (14)  
Património - regras de preservação (2)  
País caixote do lixo (3)  
País das auto-estradas (50)  
Pena de Morte (1)  
Pilaretes (8)  
Pontapés na Língua Portuguesa (9)  
Portugal e os portugueses (8)  
Portugueses - bons exemplos (5)  
Portugueses - maus exemplos (3)  
Portugueses: Figuras históricas (4)  
Produtos amigos do ambiente (4)  
Recantos da nossa terrinha (9)  
Reclamar resulta? (6)  
Região Metropolitana de Lisboa (120)  
Região Metropolitana do Porto (22)  
Restaurantes (2)  
Ribatejo (8)  
Ruas pedonais (9)  
Ruído (4)  
Rádio da nossa terrinha (3)  
Saúde (7)  
Segurança rodoviária (56)  
Sistema eleitoral (1)  
Solidariedade social (2)  
Teatro (1)

interpretação porque a proposta do autor é as automotoras e não a electrificação das linhas. Leia melhor antes de comentar!

11 DE FEVEREIRO DE 2011 11:02

madeinlisboa disse...

"A defesa do comboio tem de ser feita de sólida racionalidade, não pode ser feita com truques baixos"

Mas que demagogo! Olhando para o lado do automóvel, onde são dados incentivos por tudo e por nada, onde são diminuídas todos os dias alternativas a ele, onde o estacionamento selvagem é ignorado e por vezes promovido, onde se vê anúncios a toda a hora a promover o carro e a degradar o uso da bicicleta como vi há poucos dias num na TV, onde se vê políticos a irem a inaugurações de vias ferroviárias em carro, onde se vê ruas com passeios minúsculos ou destruídos, pois sim, "a defesa do comboio tem de ser feita de sólida racionalidade, não pode ser feita com truques baixos" :)

11 DE FEVEREIRO DE 2011 11:57

Henrique Pereira dos Santos disse...

40,981 41,718 36,588 35,986 35,814 36,054 34,732 34,221  
34,122 33,890 33,855

Estes números são os quilómetros de linha em uso na Alemanha desde 1990 (o primeiro) até 2008 (o último). Diz a Catarina que esta redução de quase vinte por cento se deve a substituição de troços mais compridos por outros mais curtos. Eu acredito (embora isso não explique a afirmação do artigo de que linhas encerradas estão de novo a ser abertas, nem explique por que razão as contas do artigo são considerando que as linhas fechadas seriam usadas na rede proposta, nem explique por que razão soluções viáveis, com financiamento público local dos défices, com densidades populacionais cinco vezes maiores são previvelmente viáveis no Alentejo).

Já agora, o número de automóveis por habitante em Portugal é dos mais baixos da união europeia (dos países mais desenvolvidos só a Dinamarca, com grande parte da população concentrada em cidades planas, é que é menor) mas também acredito que seja um erro das estatísticas da união europeia. E deve ser também um erro das estatísticas da união que esse número tenha aumentado em todos os países da união. E que a ligeira quebra na distribuição do transporte de passageiros por carro não seja ganha pelo comboio mas pelo avião, é também um erro estatístico grosseiro.

Que entre 2004 e 2008, sem alta velocidade, tenha havido uma

Telemóveis (1)

Televisão da nossa  
terrinha (6)

Terceiro mundo (1)

Transportes públicos (31)

Trás-os-Montes (24)

Trás-os-Montes e Alto  
Douro (15)

Turismo (34)

Violência doméstica (1)

subida constante de passageiros por quilómetro de via férrea em Portugal (constante mas pouco expressiva) também deve ser um problema de falta de cuidado na leitura estatística.

Têm todos muita razão, o comboio é ótimo para transportar pessoas e cargas onde elas não existem.

Eu é que me recuso a ver a luz.

[http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/statistics\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/statistics_en.htm)

henrique pereira dos santos

11 DE FEVEREIRO DE 2011 12:26

Catarina disse...

Henrique, "a Catarina" não disse «que esta redução de quase vinte por cento se deve a substituição de troços mais compridos por outros mais curtos». Limitei-me a avançar possíveis explicações para o seu gráfico e a fazer notar que no que diz respeito aos quilómetros de linha férrea, as estatísticas têm de ser interpretadas com cuidado.

Esses números da Alemanha não deixam de ser estranhos (os de Portugal também). Mas como é que sabe, por exemplo, que o aumento de 40981 para 41718 (737 km) não se deveu à reabertura de linhas? Não conheço a realidade alemã. Mas o Henrique conhece? Pelo que leio no artigo de Manuel Tão, este parece conhecer.

Quanto ao número de automóveis, não fui ver os números e não vejo o que isso possa ter a ver com a discussão. Eu tenho automóvel, mas não o utilizo no meu dia-a-dia. Percebe a diferença entre ter automóvel e utilizá-lo nas deslocações diárias?

Em 2008, na União Europeia (a 27), só dois países tinham uma quota de uso do automóvel particular superior à de Portugal (passageirosXquilómetro). DOIS países. O que tem o Henrique a dizer disso?

E estávamos em sétimo lugar na quota de utilização do comboio - sétimo lugar A CONTAR DO FUNDO da tabela dos 27, claro. Havia só 6 países em pior situação do que a nossa: Grécia, Bulgária, Estónia, Lituânia, Eslovénia e Irlanda. Mas todos eles com uma quota de utilização do autocarro superior à nossa...

Ao contrário do que o Henrique diz, a quota do avião também desceu (e a do comboio subiu), portanto não vejo como é que a

quebra do automóvel foi "ganha pelo avião".

Cumprimentos

11 DE FEVEREIRO DE 2011 13:42

Catarina disse...

«utilizá-lo» tinha um acento a mais no «i».

Há outro pormenor: na distribuição das quotas de utilização dos vários modos de transporte, não entra a BICICLETA.

Porque se a tiver em conta, a nossa situação envergonha-nos muito mais. Mesmo aqui ao lado (Espanha), utiliza-se muito mais a bicicleta do que em Portugal.

Este pormenor é muito importante.

11 DE FEVEREIRO DE 2011 13:46

Catarina disse...

Quanto às "quotas", eu escrevi 2008, mas queria dizer 2007.

11 DE FEVEREIRO DE 2011 13:50

Alentejano Despachadinho disse...

Catarina e achas mesmo que o amigo Henrique vai responder a isso?

Era pô-lo um dia inteiro à beira da estrada para ver a quantidade de carros todos os dias entre Reguengos e Évora e viceversa para o amigo abrir um bocadinho os olhos.

11 DE FEVEREIRO DE 2011 14:09

Patricia disse...

Catarina, não estás a contar com uma coisa: é que nós somos muito mais ricos que os outros europeus e até temos dos combustíveis mais caros. Portanto, "logicamente", andamos mais de carro.

11 DE FEVEREIRO DE 2011 14:17

LxP disse...

É incrível como o ramal de Cáceres vem sempre à ribalta nestas discussões. E quase sempre pelas mesmas pessoas que aqui escrevem o mesmo argumento: não havia gente para transportar.

É este o mundo dos teóricos dos transportes que não conseguem ver mais além dos que os números e não conseguem pensar em alternativas para servir a população. Eles apenas dizem "o comboio é muito caro para tão pouca gente: então tiramos o comboio". Sim, o comboio ali estava sobredimensionado, mas aquelas pessoas têm o seu direito à mobilidade e agora apenas podem contar com os carros de praça pagos do seu próprio bolso. Utilizavam este modo de transporte 16 pessoas ao dia.

Se o problema dali era o comboio, que fosse substituído por um serviço de transportes mais adaptado. Mas o comboio só desapareceria quando a população contasse com o tal serviço de transportes adaptado. Aquelas 16 pessoas por dia têm direito de se poder movimentar e não é cortando simplesmente o serviço que se reduz a sinistralidade rodoviária e que se potencia e desenvolve a economia local.

11 DE FEVEREIRO DE 2011 15:02

Luís Lavoura disse...

"Mesmo aqui ao lado (Espanha), utiliza-se muito mais a bicicleta do que em Portugal."

Mas já viu como as cidades espanholas são planas, comparadas com as portuguesas?

Em Portugal, fora Aveiro e Faro, creio eu, praticamente todas as cidades têm subidas acentuadas.

Ainda recentemente estive em Salamanca que, embora situada a 800 metros de altitude, é perfeitamente plana.

11 DE FEVEREIRO DE 2011 15:12

expressosguimarães disse...

Desculpem este aparte fora de tópico

"Mas já viu como as cidades espanholas são planas, comparadas com as portuguesas?"

Barcelona não é plana, nem Edimburgo, Bogotá, Portland ou Bruxelas, no entanto, apesar de serem de culturas totalmente diferentes, todas têm taxas de uso da bicicleta elevadas, sendo famosas por alguns projectos relacionados com o apoio à

prática.

E Lisboa e Porto só não são planas à beira-rio e noutros locais pontuais, de resto a maioria destas cidades está sobre "plateaus" com pouco ou nenhum declive. Certamente muitos percursos úteis estarão nestas zonas mais recentes. A maioria da população urbana do país também vive no litoral, onde muitas pequenas e médias cidades têm poucos declives.

Para as outras situações existe sempre o complemento dos elevadores públicos (como em Bogotá e Portland) e uma excelente solução para Portugal: a bicicleta eléctrica (que curiosamente não tem direito aos incentivos fiscais dos automóveis).

Recentemente aboliram-se algumas restrições ao transporte de bicicleta nos comboios, com que fazem um excelente complemento.

11 DE FEVEREIRO DE 2011 15:35

Trigo Limpo disse...

Para complementar o comentário da Catarina, e segundo o que me explicaram:

1º, as estatísticas da UE sobre extensão de linhas férreas referem-se às linhas em funcionamento no dia 31 de Dezembro de cada ano (e só nesse dia), o que explica em parte essas flutuações "esquisitas" de ano para ano.

2º, as estatísticas da UE sobre extensão de linhas férreas referem-se às linhas convencionais: a UE tem uma tabela própria para as linhas de alta velocidade. Se for construída uma linha de alta velocidade e fechada a linha convencional que existia antes, no nº de kms da rede vai aparecer uma diminuição

3º, as estatísticas da UE sobre extensão de linhas férreas não incluem todas as linhas férreas. Todas as linhas reabertas para uso turístico, por exemplo, não aparecem reflectidas nesses números.

Luís Lavoura, isso não é verdade, nem no caso de Espanha, nem no caso das cidades portuguesas. Em Salamanca, experimente vir do outro lado do rio para o centro histórico e veja a subida que enfrenta. E Lisboa é um exemplo de cidade perfeitamente

ciclável, apesar de ser a cidade das sete colinas. Mais de 80% da cidade é plana. Esse argumento já foi desmontado n vezes.

11 DE FEVEREIRO DE 2011 15:58

Henrique Pereira dos Santos disse...

73.1; 73.1; 73.1; 73.2; 73.2; 73.0; 73.3; 73.8; 73.7; 73.4; 72.8;  
72.9; 72.7; 72.4  
6.6; 6.4; 6.3; 6.2; 6.2; 6.3; 6.2; 6.0; 5.9; 5.9; 6.0; 6.1; 6.0; 6.3  
6.5; 6.8; 7.1; 7.2; 7.3; 7.7; 7.5; 7.3; 7.6; 7.9; 8.4; 8.5; 8.7; 8.6  
Catarina,

Estas são as percentagens de utilização do carro, do comboio e do avião por esta ordem.

Quando diz que o avião diminuiu refere-se à diferença entre 2007 e 2008? Não tem o menor significado.

No seu post acima repare no efeito do ramal do porto de Aveiro.

É por isso que tenho insistido que defender o comboio é defender o investimento nestes projectos em que o comboio tem evidente vantagem competitiva.

Repare como em Portugal o número de passageiros por quilómetro de via férrea aumenta consistentemente (e aumentará mais com a alta velocidade, com certeza, pese embora estarmos a fazê-la ao contrário, em vez de a fazer onde era mais estruturante e com maior retorno, na linha Lisboa/Porto).

Se os poderes locais quiserem arruinar-se a financiar comboios em áreas de baixa densidade que o façam, mas se o que se pretende é uma mobilidade com maior sustentabilidade, o investimento a sério no comboio deve ser feito onde existe gente e carga.

E evidentemente acabar com as borlas, como SCUTs e estacionamento não pagos, mas nada nas dezenas de medidas que devem ser tomadas para melhorar a aplicação do princípio do utilizador pagador no automóvel consegue tornar adequado o que é estruturalmente inadequado: um transporte pesado e pouco flexível a deslocar-se vazio.

henrique pereira dos santos

11 DE FEVEREIRO DE 2011 16:41

Catarina disse...

Henrique, vamos lá a ver se nos entendemos: eu afirmei que a partir de 2007 a utilização do carro particular baixou na UE. O Henrique respondeu: baixou, mas quem ganhou foi o avião e não o comboio. Eu respondi que a utilização do avião também baixou, portanto é óbvio que não pode ter havido uma

transferência modal do carro para o avião!

Um esclarecimento: falei erradamente em "quota" quando escrevi

«E já agora digo-lhe que, enquanto em Portugal a quota do automóvel particular continua a crescer, na Europa (a 27) já começou a descer desde 2007, e que a quota do comboio cresce desde 1995 (apesar de uma estagnação até 1998 e de uma ligeira inflexão entre 2000 e 2003)»,

porque os dados são de passageirosXquilómetro.

Recorrendo às quotas, o carro particular começou a descer na Europa antes de 2007.

Reparo também que ignorou completamente o resto do meu comentário.

11 DE FEVEREIRO DE 2011 17:24

Alentejano Despachadinho disse...

"Reparo também que ignorou completamente o resto do meu comentário"

Eu tinha avisado, Catarina, eu tinha avisado. ;) Este amigo utiliza argumentos e quando os desmontam passa logo para outro assunto como se nada fosse. Quem é que consegue manter uma discussão assim?

11 DE FEVEREIRO DE 2011 17:28

Trigo Limpo disse...

Henrique Pereira dos Santos, esses n<sup>os</sup> são uma fraude. Quando olhamos as estatísticas da UE a 27, estamos a meter no mesmo saco países como a Alemanha e a Roménia. E, com o devido respeito, as Roménias e as Bulgárias não são exemplo de desenvolvimento económico e humano para ninguém. A gente olha para esses n<sup>os</sup> e pensa: epá, impressionante! Mas e se eu lhe disser que a Roménia perdeu quase 80% dos passageiros de comboio de 1990 para cá? É que os n<sup>os</sup> das Roménias e das Bulgárias influenciam os n<sup>os</sup> globais da UE.

O que me deixa de cabelos em pé é que mesmo metendo as Roménias e as Bulgárias ao barulho, só há 2 países dos 27 que

usam mais o carro do que os tugas e só há 6 que usam menos o comboio. Onde é que me posso esconder?

11 DE FEVEREIRO DE 2011 17:58

Filipa disse...

:))

11 DE FEVEREIRO DE 2011 18:04

Henrique Pereira dos Santos disse...

Catarina,

Quando diz "enquanto em Portugal a quota do automóvel particular continua a crescer, na Europa (a 27) já começou a descer desde 2007, e que a quota do comboio cresce desde 1995 (apesar de uma estagnação até 1998 e de uma ligeira inflexão entre 2000 e 2003)." a Catarina não está efectivamente a comparar 2007 e 2008. Está a falar de tendências (repare que diz já começou a descer). Pelo menos foi assim que entendi. Portanto puz essa tendência em perspectiva, simplesmente isso. Não respondi ao resto do seu comentário porque não tenho comentários a fazer.

Passo a explicar porquê.

"Em parte dos ex-"países de Leste", na Grécia e na Roménia (só "bons" exemplos), o número de passageirosXquilómetro diminuiu entre 1990 e 2008." Afirmção que não compreendo no contexto da discussão. Em Portugal o número de passageiros por quilómetro também aumentou. Nos países mais desenvolvidos esse número aumentou mais expressivamente em consequência da alta velocidade. Para a discussão que estamos a ter sobre fecho de linhas são portanto considerações marginais.

"E já agora digo-lhe que, enquanto em Portugal a quota do automóvel particular continua a crescer, na Europa (a 27) já começou a descer desde 2007"

Afirmção perfeitamente gratuita para a discussão, por um lado porque uma pequena descida num ano não é uma tendência, segundo porque como sabe em 2008 uma boa parte dos países mais desenvolvidos foram atingidos por uma grave crise económica, antes de nós.

"que a quota do comboio cresce desde 1995 (apesar de uma estagnação até 1998 e de uma ligeira inflexão entre 2000 e 2003"

Afirmção não suportada nos dados. O comboio tem uma ligeiríssima subida, sobretudo pa partir da segunda metade da primeira década deste século, por causa da alta velocidade, mas

usam mais o carro do que os tugas e só há 6 que usam menos o comboio. Onde é que me posso esconder?

11 DE FEVEREIRO DE 2011 17:58

Filipa disse...

:))

11 DE FEVEREIRO DE 2011 18:04

Henrique Pereira dos Santos disse...

Catarina,

Quando diz "enquanto em Portugal a quota do automóvel particular continua a crescer, na Europa (a 27) já começou a descer desde 2007, e que a quota do comboio cresce desde 1995 (apesar de uma estagnação até 1998 e de uma ligeira inflexão entre 2000 e 2003)." a Catarina não está efectivamente a comparar 2007 e 2008. Está a falar de tendências (repare que diz já começou a descer). Pelo menos foi assim que entendi. Portanto puz essa tendência em perspectiva, simplesmente isso. Não respondi ao resto do seu comentário porque não tenho comentários a fazer.

Passo a explicar porquê.

"Em parte dos ex-"países de Leste", na Grécia e na Roménia (só "bons" exemplos), o número de passageirosXquilómetro diminuiu entre 1990 e 2008." Afirmação que não compreendo no contexto da discussão. Em Portugal o número de passageiros por quilómetro também aumentou. Nos países mais desenvolvidos esse número aumentou mais expressivamente em consequência da alta velocidade. Para a discussão que estamos a ter sobre fecho de linhas são portanto considerações marginais.

"E já agora digo-lhe que, enquanto em Portugal a quota do automóvel particular continua a crescer, na Europa (a 27) já começou a descer desde 2007"

Afirmação perfeitamente gratuita para a discussão, por um lado porque uma pequena descida num ano não é uma tendência, segundo porque como sabe em 2008 uma boa parte dos países mais desenvolvidos foram atingidos por uma grave crise económica, antes de nós.

"que a quota do comboio cresce desde 1995 (apesar de uma estagnação até 1998 e de uma ligeira inflexão entre 2000 e 2003"

Afirmação não suportada nos dados. O comboio tem uma ligeiríssima subida, sobretudo pa partir da segunda metade da primeira década deste século, por causa da alta velocidade, mas

ainda assim estamos a falar de um processo que tem um atraso em Portugal, visto que o que hoje se está a passar em Portugal foi feito nos outros países (nos mais desenvolvidos) há mais tempo. Já disse isto várias vezes, portanto achei que não valia a pena repetir.

Penso que já respondi linha a linha (o comentário seguinte dica respondido pelo meu primeiro parágrafo.

Mas se achar que há mais uma linha qualquer a que não respondi e que tem algum argumento de substância, faça o favor de indicar e respondo.

Mesmo que, como neste caso, valha zero para a discussão sobre o encerramento de linhas.

Falta dizer que não sei se Manuel Tão conhece ou não a realidade alemã, sei é que no artigo que escreveu não apresentou um único dado e o que diz não é corroborado pelas estatísticas europeias.

Esta discussão parece a discussão dos fogos em que há sempre um monte de gente que escolhe umas estatísticas e depois conclui que em Portugal é tudo uma cambada de nabos, sem se dar conta de que temos mais fogos que os outros países mediterrânicos pelas mesmíssimas razões que somos o maior produtor mundial de cortiça.

Esta ideia de que Portugal é intrinsecamente uma ilha de idiotice não nos leva a lado nenhum.

Existe má qualidade na decisão pública, mas existe também o contrário, e o que precisamos é de distinguir o que está bem do que está mal.

Remeter tudo para uma relação especial com o carro e tolices dessas não nos leva a lado nenhum nas opções de transporte, onde de facto o comboio tem sido preterido face ao carro.

henrique pereira dos santos

11 DE FEVEREIRO DE 2011 18:57

Catarina disse...

Henrique, quanto ao

«Afirmção não suportada nos dados»

já esclareci, no comentário anterior, que falava de passageirosXquilómetro, e não de quota. Os dados que indiquei estão corretos.

O Henrique é que introduziu, comentário das 12:26, a questão do automóvel, dando a entender que nós nesse ponto até estávamos melhor. Agora diz que a questão vale zero. Enfim.

Pois a esse seu comentário respondi:

«Em 2008, na União Europeia (a 27), só dois países tinham uma quota de uso do automóvel particular superior à de Portugal (passageirosXquilómetro). DOIS países. O que tem o Henrique a dizer disso?

E estávamos em sétimo lugar na quota de utilização do comboio - sétimo lugar A CONTAR DO FUNDO da tabela dos 27, claro. Havia só 6 países em pior situação do que a nossa: Grécia, Bulgária, Estónia, Lituânia, Eslovénia e Irlanda. Mas todos eles com uma quota de utilização do autocarro superior à nossa...».

Ignorou.

Cumprimentos,

11 DE FEVEREIRO DE 2011 19:16

Jcana disse...

Caro Henrique, quanto às minhas «tolices», como gentilmente lhe chamou:

Uma vez que já lhe alertaram para muitas incorreções na sua análise, dispenso-me de responder a essa parte.

Tal como a Catarina, também não conheço a realidade alemã. O que escrevi neste artigo foi baseado no artigo de Manuel Margarido Tão. Se por hipótese alguns dados estiverem incorretos (o que, diga-se, até agora ninguém aqui demonstrou), tenho de pedir desculpa aos leitores por isso.

Sei, no entanto, alguma coisa. Durante muito tempo, fui reunindo elementos sobre o fecho de linhas ocorrido há duas décadas. Entretanto, nasceu este blogue e estava prevista uma série de artigos sobre esse tema (aliás, foi uma das principais razões da criação do blogue). Para completar a análise, comecei a reunir também elementos respeitantes a outros países da União Europeia (esclareço já que falo dos países desenvolvidos). Este último trabalho ficou no início, mas mesmo assim descobri, de facto, várias linhas que foram reabertas na Alemanha. Portanto, dou crédito ao artigo de Manuel Margarido Tão. É possível que ainda escreva um artigo sobre o assunto antes de o blogue acabar.

Indiscutível é que existiu uma “revolução” ferroviária na União Europeia (a UE dos países desenvolvidos) em relação à qual

Portugal passou ao lado. As estatísticas da União (a 27) são, de resto bastante esclarecedoras a esse respeito, indicando um crescimento do número de passageiros.km do comboio, isto apesar do decréscimo (por vezes muito grande) verificado em países menos desenvolvidos. Em termos relativos, considerados os vários meios de transporte (dos quais se exclui a bicicleta, que é cada vez mais utilizada lá fora, como bem lebrou a Catarina), anda-se menos de carro na UE (a 27!) do que há 15 anos. Em Portugal, anda-se muito mais...

Obviamente, não lhe vou pintar uma Europa onde ninguém anda de carro e toda a gente anda de comboio, porque essa Europa não existe. Não é só em Portugal que o carro domina. Mas nós estamos piores e muito atrasados. Se quiser continuar a ignorá-lo, é consigo, quanto a isso nada posso fazer.

11 DE FEVEREIRO DE 2011 19:35

Joana disse...

Contra o consenso que parece que se gerou (?) em torno do encerramento do Ramal de Cáceres, tenho a dizer o seguinte, além do muito que já escrevi aqui sobre o assunto e não vou repetir:

O Ramal de Cáceres é, como diz o Luís Lavoura, um caso diferente daqueles que são citados neste artigo. E eu não defendo que se custeie a exploração de uma automotora de noventa e tal lugares para transportar 4 passageiros. É fácil defender o encerramento quando se fala nos 4 passageiros. Mas sobre os 4 passageiros e os problemas desta linha já escrevi. Os passageiros podiam ser bem mais. E as automotoras mais pequenas e menos "gastadoras".

No lado espanhol, a linha entre Cáceres e Marvão (fronteira) tem as mesmas características (e poucos passageiros) e por lá já se garantiu que a linha não vai fechar, mesmo depois da inauguração da linha de Alta Velocidade.

Há dias alguém comentava, sobre o Ramal de Cáceres, que «dava prejuízo, tinha de fechar, não havia outra hipótese». Este tipo de comentários ouve-se cada vez mais - muitos portugueses parecem achar que os transportes públicos têm de dar lucro. E assim muito mais fácil se torna fechar linhas de caminho-de-ferro. Só falta explicar que as estradas também dão prejuízo e que o fomento do automóvel consome muitíssimo mais dinheiro dos nossos impostos. Naquela região gastam-se

milhões a construir estradas dispensáveis (estradas paralelas a outras). É certo que um erro não justifica que se cometa outro, mas é inconcebível que no meio deste despesismo o sacrificado seja o comboio, deixando pessoas sem alternativa, em vez da não construção de estradas onde existem outras estradas como alternativa. Como é que se pode defender esta injustiça?

Tenha-se como assente que a exploração do comboio pode dar lucro, mas o normal será dar prejuízo. Ora quando falamos de "prejuízos de exploração", não podemos olhar para as regiões despovoadas do interior da mesma forma que olhamos para o litoral. Sob pena de cometermos uma grave injustiça, a bitola não pode ser a mesma, por razões que são tão óbvias que me dispense de explicar. Não, não é com 4 passageiros. Mas não é preciso ter os comboios cheios no Ramal de Cáceres para ter a linha funcionar. O Estado tem de ter uma política de coesão territorial e social, não basta pregá-la. A política de transportes é um dos seus instrumentos fundamentais.

Por outro lado, quando se fala de prejuízos de uma linha férrea (manutenção e exploração), é conveniente ter uma visão de conjunto. Se numa linha circular, por semana, 14 comboios internacionais (como sucede no Ramal de Cáceres), 30 comboios de mercadorias e quatro comboios turísticos com uma ocupação razoável (e preços mais elevados), o prejuízo da manutenção de um serviço mínimo de passageiros é, pelo menos em parte, "amenizado". O transporte de mercadorias no Ramal de Cáceres tem crescido e a linha tem inegável potencialidade de aproveitamento turístico (há dois meses, estava prestes a ser apresentada, por pessoas da zona de Portalegre, uma proposta de exploração da linha para fins turísticos!).

Temos um problema sério no interior do país. Se continuarmos a criar condições para o agravar, isso vai-nos custar cada vez mais dinheiro. Sim, dos nossos bolsos! O que poupamos agora, pagamos depois.

Subscrevi, com convicção, a petição a favor do Ramal de Cáceres. Encerrar foi a solução mais fácil para um problema que tinha outras causas, que nunca foram atacadas. E como portuguesa tenho vergonha que se suprima este meio de transporte deixando pessoas sem alternativa.

11 DE FEVEREIRO DE 2011 19:42

Henrique Pereira dos Santos disse...

Catarina,

Não percebo de onde vêm esses dados de passageiro por quilómetro, e a afirmação é tão absurda que não perdi muito tempo com ela. Pura e simplesmente achei que não estava a perceber (como efectivamente não estou), a perceber a que chama uma quota de uso do automóvel, mas não pode ser passageiro por quilómetros.

Os dados das estatísticas europeias começam nos 852,27 (x1000 passageiros por quilómetro) da Alemanha, passam pelos 720 da França, os 719 do Reino Unido, os pouco menos da Itália, que são os quatro maiores, e vai andando por uma Espanha com 339, depois vêm uma série de países na ordem dos cento e tais e lá para o meio da tabela (um pouco abaixo de meio, temos os 87 de Portugal (dados de 2008, que são talvez dos mais desfavoráveis a Portugal deste ponto de vista.

Veja aqui:

[http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/statistics\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/statistics_en.htm), escolha a folha excel 3.3 performance of passenger transport e dentro desta a tabela chamada cars.

Repare é completamente absurdo pensar que o número de passageiros por quilómetro transportado em automóvel em Portugal pode ser maior que os países da Europa central, com população muito mais densa, com maior actividade económica, e com uma circulação de atravessamento muito maior. Tanto mais que Portugal tem uma extensa rede de estradas (e auto-estradas), muitas delas sub-utilizadas, como muito bem se tem notado aqui.

Pode indicar em concreto de que número está a falar e qual é a fonte para ver se nos entendemos?

Quanto ao comboio, já disse várias vezes que estamos a fazer agora (não discuto se bem, se mal) o que os outros fizeram há muitos anos, com a agravante de não termos passado pela modernização que foi feita no pós-guerra porque não tivemos destruição de linhas durante a segunda guerra.

Espero desta vez ter respondido a tudo.

henrique pereira dos santos

11 DE FEVEREIRO DE 2011 20:16

Henrique Pereira dos Santos disse...

Joana,

Fui ver onde tinha falado de tolices e espero que tenha percebido o contexto da frase. Mas se achou exagerado as minhas desculpas.

Os dados do Manuel Tão sobre a Alemanha não podem estar errados: eles não existem no artigo.

Há afirmações, como a de que se está a assistir a um renascimento do comboio, com linhas que antes estavam fechadas a abrir de novo que não são coerentes com a descida constante, na Alemanha, do número de quilómetros de via férrea. Esta descida é neste momento mais uma estabilização que uma descida e provavelmente stá a ser compensada pela Alta Velocidade.

Com certeza há linhas reabertas (como reabriu o metro de Mirandela em Portugal, ou a linha de Leixões, ou como a transformação da linha da trofa numa linha de metro) mas duvido que seja uma coisa generalizada e os dados efectivamente não o comprovam.

Portugal não passou ao lado da revolução ferroviária, está atrasado. Dessa revolução, cá como lá, faz parte do encerramento de linhas insustentáveis (não estou a dizer, que dão prejuízo, estou a dizer, insustentáveis, porque há prejuízos sustentáveis, e há prejuízos insustentáveis).

Ao segundo comentário respondo depois.

henrique pereira dso santos

11 DE FEVEREIRO DE 2011 20:28

Henrique Pereira dos Santos disse...

Joana,

Agora a questão de fundo.

Há uma diferença substancial no custo de uma estrada e de uma ferrovia. O valor do investimento até poder ser menor no caminho de ferro (mesmo incluindo o material circulante, que no caso das estradas é pago por cada um dos utilizadores), mas o custo de operação é muito maior. Uma estrada sem trânsito pode ter sido um investimento estúpido, mas pode andar anos antes que o desleixo a torne intransitável. O caminho de ferro todos os dias tem despesa.

Não é verdade que as pessoas não tenham alterntativa ao comboio. Têm sempre. Pode ser mais caro, pode ser mais insustentável, mas existe. E tanto se pode falar de injustiça a propósito dos poucos que utilizavam o comboio, como a propósito dos muitos que o pagavam e viviam no outro extremo do país.

Os problemas do mundo rural não se resolvem com comboios, resolvem-se com a criação de riqueza e emprego. Na parte que diz respeito à mobilidade, resolvem-se com soluções adequadas às características destas áreas, e aí há soluções bem melhores que o comboio, porque sendo mais felxiveis podem ir onde as

peças estão e levá-las para onde querem ir. E essas soluções, mesmo do ponto de vista ambiental, são bem melhores que o comboio, como me tenho cansado de dizer a propósito do transporte a pedido.

Os recursos gastos numa má solução fazem falta para as boas soluções.

henrique pereira dos santos

11 DE FEVEREIRO DE 2011 21:48

asmelhoresfrancesinhas disse...

"Barcelona não é plana, nem Edimburgo, Bogotá, Portland ou Bruxelas, no entanto, apesar de serem de culturas totalmente diferentes, todas têm taxas de uso da bicicleta elevadas, sendo famosas por alguns projectos relacionados com o apoio à prática."

Não nos esqueçamos de São Francisco, que sozinho é suficiente para arrumar com qualquer argumento de «as pessoas não andam de bicicleta porque as cidades não são planas».

12 DE FEVEREIRO DE 2011 05:29

Catarina disse...

Henrique, quanto à «afirmação não suportada nos dados» e ao « não estava a perceber (como efectivamente não estou), a perceber a que chama uma quota de uso do automóvel, mas não pode ser passageiro por quilómetros»:

Pela terceira vez: esses dados que indiquei são de passageirosXquilómetros (números absolutos) e não de quotas.

Falando concretamente de quotas de utilização de meios de transporte terrestre (isto é, excluindo o transporte marítimo e aéreo), nos 27 países da UE:

Quota de utilização do automóvel (passageirosxquilómetro, 2007):

1.º - Lituânia - 90,9%

2.º - Eslovénia - 86,2%

3.º - Reino Unido (incluindo Irlanda do Norte) - 85,6%

4.º - Portugal - 84,3%

...

27.º - Hungria - 59,8%

Quota de utilização do comboio - lista a contar do fim, ou seja,

os países com ferrovia onde MENOS se anda de comboio:

- 1.º - Lituânia - 1,0%
- 2.º - Grécia - 1,3%
- 3.º - Estónia - 2,1%
- 4.º - Eslovénia - 2,9%
- 5.º - Irlanda - 3,4%
- 6.º - Bulgária - 3,9%
- 7.º - Portugal - 4,1%

...

Tirando a Lituânia, em todos estes países a quota de utilização do autocarro é maior do que em Portugal.

A bicicleta não entra nestas contas. Se entrasse, o cenário pioraria substancialmente para Portugal.

Quanto à sua afirmação «já disse várias vezes que estamos a fazer agora (não discuto se bem, se mal) o que os outros fizeram há muitos anos», peço desculpa mas o Henrique já várias vezes deu a entender que aplaude o que estamos a fazer e que nem sequer devia haver comboio fora do litoral.

14 DE FEVEREIRO DE 2011 10:49

João Magalhães disse...

«as pessoas não andam de bicicleta porque as cidades não são planas».

Lisboa é suficientemente plana para quem utilize a bicicleta regularmente.

Não o é para um auto-imobilista.

14 DE FEVEREIRO DE 2011 11:54

Alentejano Despachadinho disse...

"Com certeza há linhas reabertas (como reabriu o metro de Mirandela em Portugal, ou a linha de Leixões, ou como a transformação da linha da trofa numa linha de metro)".

Brilhante Henrique, a linha reaberta para o metro de Mirandela foram 4 km. A linha de Leixões pouco mais era e já voltou a fechar. E a Linha da Trofa continua fechada. Fechou para se pôr lá o metro. Não é propriamente uma reativação de uma linha.

Os seus argumentos continuam a ser brilhantes.

14 DE FEVEREIRO DE 2011 12:12

Joana disse...

Caro Henrique, já tinha percebido que, para si, a questão de fundo é que não deve haver linhas de comboio em zonas de baixa densidade populacional, o que significaria restringir a rede ferroviária a parte do litoral do país.

Introduz agora uma outra questão de fundo, que é a diferença de custos entre a rodovia e a ferrovia. Eu decididamente não entraria por aí, mesmo tendo em conta que não podemos prescindir de uma rede de estradas. E concretamente no que respeita ao Ramal de Cáceres (julgo que é a esse comentário que está a responder), trata-se de aproveitar uma infra-estrutura que já existe e cujos encargos de manutenção se vão manter depois de suprimido o comboio regional.

O argumento da substituição modal por outro meio de transporte "mais adequado" é velhinho, mas já ninguém pode acreditar nele. O que fica sempre destas medidas é a redução drástica da oferta de transporte público (que já não era propriamente famosa). Os efeitos destas medidas contradizem os motivos invocados para as tomar.

As verdadeiras questões de fundo são outras: continuamos a convidar os habitantes do interior a ir viver para outro lado (e a agravar um problema com custos cada vez mais elevados para o país), a basear as políticas de mobilidade em Portugal na utilização do automóvel e a ratificar continuamente erros de gestão ferroviária através de medidas radicais que, passando por cima deles, são justificadas por uma situação de facto que em grande medida foi por eles causada.

14 DE FEVEREIRO DE 2011 12:45

Joana disse...

Sobre este assunto e sobre a proposta de Manuel Margarido Tão, faltou dizer uma coisa: os primeiros 9 quilómetros do troço Évora-Vila Viçosa (com a extensão de 75 quilómetros) da Linha de Évora estão a ser modernizados e eletrificados. O objetivo não é reativar a linha até Estremoz ou Vila Viçosa. Esse pequeno troço de 9 quilómetros vai passar a ser a ligação entre a atual estação de Évora e a futura estação de Alta Velocidade de Évora, e por ele vão também passar os comboios de mercadorias da linha convencional Sines-Badajoz (que a partir da nova estação de Évora vão circular no corredor da alta velocidade, em linha convencional).

O troço entre Estremoz e Vila Viçosa há muito que deixou de ter comboios. Mas pelo troço entre Évora e Estremoz continuaram, depois de 1990, a circular, ocasionalmente, os comboios de mercadorias. Isto até há poucos meses, quando começaram as obras naquele troço de 9 quilómetros e a ligação a Estremoz foi cortada.

Desconfio que na lista de linhas a desclassificar da rede ferroviária nacional, que a REFER vai entregar ao Governo, vão constar o Ramal de Moura, o Ramal de Reguengos e, pelo menos, o troço Estremoz-Vila Viçosa da Linha de Évora. Talvez se safe, por enquanto, o troço de Estremoz até à nova estação AV de Évora e o Ramal de Portalegre, enquanto não estiver a funcionar a linha de AV, que vai restabelecer a ligação ferroviária entre o Norte e o Sul do Alentejo Interior.

15 DE FEVEREIRO DE 2011 09:39

Henrique Pereira dos Santos disse...

Catarina,

Só agora vi a sua resposta.

Os números que apresenta são de facto quotas de utilização nos passageiros por quilómetro. Isto é, por cada 100 passageiros que fazem um quilómetro, 84,3 em Portugal fazem-no de automóvel.

Mas, e essa é uma questão essencial, o número de passageiros por quilómetro nos diferentes países é muito diferente.

Os países do centro da Europa têm um número incomparavelmente maior de passageiros que Portugal (nesse sentido são genericamente mas insustentáveis que os portugueses).

Por quilómetro há muito mais gente a andar de carro na Alemanha que em Portugal.

Mas como quantos mais passageiros houver por quilómetro mais competitivo é o comboio, porque o comboio é um meio de transporte pesado e pouco flexível particularmente bem adaptado ao transporte de grandes cargas ou em zonas de elevada densidade populacional, é possível desviar, sustentavelmente, parte dessa enormidade de gente por quilómetro para o comboio.

Era o que deveríamos fazer nas nossas zonas mais densamente povoadas.

henrique pereira dos santos

15 DE FEVEREIRO DE 2011 20:00

Alentejano Despachadinho disse...

Lindo! O amigo Henrique percebe mesmo do assunto!

15 DE FEVEREIRO DE 2011 21:24

Catarina disse...

Henrique, não aceito essa tese de que em Portugal utilizamos mais o carro do que os outros e menos o comboio do que os outros porque a nossa situação é diferente.

Quanto à questão da densidade populacional, em teoria o que o Henrique diz parece fazer algum sentido, mas os factos e a história desmentem-no. Já andei de comboio regional em França e em Espanha em zonas de baixa densidade populacional. Neste artigo, o Manuel Tão demonstrou bem que os fluxos de circulação podem aumentar onde a população diminui, em zonas de baixa densidade populacional. Zonas onde o comboio já teve muitos passageiros. Quase todos esses passageiros foram perdidos para o carro particular, e não para o autocarro. Pense no significado disso...

Isto sempre com uma ressalva: eu sou uma leiga.

16 DE FEVEREIRO DE 2011 09:04

Henrique Pereira dos Santos disse...

Catarina,

Está enganada sobre a minha tese. A minha tese é a de que não é verdade que utilizemos mais o carro que outros. O que é verdade é que percentagem de deslocações que fazemos usando o carro é maior que outros.

Usando dados para se perceber a diferença: A Alemanha, que tem uma percentagem de uso do carro igual à nossa, transporta 852 mil passageiros de carro por km, a França 720 mil, a Bélgica 110 mil, nós 87 mil e a Dinamarca 52 mil. Escolhi estes exemplos por serem exemplares de diferentes situações. Destes todos apenas a Dinamarca transporta de carro menos gente por quilómetro. As percentagens de uso do carro são as seguintes, pela mesma ordem; 84,1; 83,1; 77,7; 84,1; 79,3. O único caso interessante para nós é a Dinamarca, que tem uma densidade populacional pouco maior que a nossa, que também está situada num extremo do continente (embora mitigado pela travessia por mar, muito frequente, para os outros países escandinavos) e que transporta menos gente por quilómetro que nós, com uma percentagem significativamente menor por

carro. Todos os outros usam muito mais o carro que nós, e usam também o comboio mais que nós (no caso da Alemanha, nem isso).

Seria bom que fosse possível estarmos de acordo com os factos, para depois podermos discutir as ideias sobre esses factos.

Quanto ao artigo do Manuel Tão convém esclarecer um equívoco: o aumento das deslocações no Alentejo referida no artigo é indissociável do acesso ao automóvel. É porque as pessoas acederam ao automóvel que fazem mais deslocações. É o automóvel que lhes garante a mobilidade, não existe uma mobilidade em abstracto que pode ser feita de diferentes modos. Ou seja, os passageiros não foram perdidos para o carro, os passageiros foram ganhos para a mobilidade, que inclui carros, autocarros comboios e etc..Existem mecanismos de resposta a esta nova mobilidade que podem mitigar o uso do automóvel (muitos deles contando com o automóvel como parceiro e não como inimigo). Só que essa é uma discussão substancialmente diferente da que é feita no artigo em causa.

By the way, nesta matéria também sou um leigo.

henrique pereira dos santos

17 DE FEVEREIRO DE 2011 09:30

Trigo Limpo disse...

"É porque as pessoas acederam ao automóvel que fazem mais deslocações": que elementos é que tem para suportar essa afirmação nos vários casos considerados pelo Manuel Margarido Tão? Ou não tem elementos e é só o que lhe "parece"?

"Os passageiros não foram perdidos para o carro, os passageiros foram ganhos para a mobilidade, que inclui carros, autocarros comboios e etc". Se os comboios tinham passageiros, se as linhas fecharam e diminuiu muito a oferta de transporte público, parece-me elementar concluir que a grande maioria dos que andavam de comboio passaram a andar de carro.

E parece-me a mim que na comparação entre os vários países continua a confundir valores absolutos de deslocação (que não se podem dissociar da grandeza populacional dos vários países) com a importância relativa entre os vários meios de transporte. E era a esta última que a Catarina se referia.

17 DE FEVEREIRO DE 2011 11:09

Miguel disse...



"Quanto ao artigo do Manuel Tão convém esclarecer um equívoco: o aumento das deslocações no Alentejo referida no artigo é indissociável do acesso ao automóvel"

Também gostava de perceber que dados tem para fazer tal afirmação.

17 DE FEVEREIRO DE 2011 13:09

#### ENVIAR UM COMENTÁRIO

---

Comentar como: Conta do Google

#### HIPERLIGAÇÕES PARA ESTA MENSAGEM

[Criar uma hiperligação](#)

[Mensagem mais recente](#)

[Página inicial](#)

[Mensagem antiga](#)

**Subscrever:** [Enviar comentários \(Atom\)](#)