

Episódio 4: “A ferrovia na região do Minho”

[mix de ruídos introdutórios]

Pedro Portela [apresentador]: Estados do Tempo, porque a informação sobre ferrovia e mobilidade verde é um bem de primeira necessidade.

[música]

Pedro Portela: Olá, bem-vindos ao episódio número quatro do Estados do Tempo, de dezembro de 2025. Esta é uma iniciativa do BIP e do Communitas, duas plataformas do Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade, da Universidade do Minho. Neste episódio, temos uma conversa em torno da ferrovia e da mobilidade verde, e do quanto a informação pode contribuir para uma melhor compreensão destes fenómenos. Na moderação da conversa vamos ter Pedro Chamusca.

Pedro Chamusca [moderador]: O Estado, a diferentes escalas, ele deve procurar assegurar esta redistribuição e que todos consigam acesso ao mesmo tipo de oportunidades. Não exatamente o mesmo tipo de transporte, o mesmo tipo de velocidade, mas que, em função da população, sejam, de facto, todos beneficiados.

Pedro Portela: Pedro Chamusca é doutorado em Geografia, pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto, qualificado profissionalmente em Sistemas de Informação Geográfica e formador acreditado pelo Conselho Científico-Pedagógico de Formação Contínua e pelo Instituto de Emprego e Formação Profissional. É membro da direção da Associação Portuguesa de Geógrafos e concluiu, recentemente, um pós-doutoramento no Departamento de Ciências Sociais, Políticas e do Território da Universidade de Aveiro, coordenando investigação sobre o tema da coesão territorial, em especial da sua associação a processos de inovação de base territorial. Com ele, estará em estúdio, Ivo Oliveira.

Ivo Oliveira: Nós temos um plano ferroviário, aprovado já por este Governo, que diz muito mais do que aquilo que está em curso sobre o Minho.

Pedro Portela: É licenciado em Arquitetura, pela Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, mestre em Arquitetura, Território e Memória, pela Faculdade de Ciências e Tecnologias da Universidade de Coimbra, e doutor em Arquitetura pela Escola de Arquitetura, Arte e Design da Universidade do Minho, escola onde exerce atividade como professor associado. Desde 2004, tem lecionado unidades curriculares de Projeto e Seminário de Espaço Público. Tem orientado dissertações de mestrado sobre as temáticas do território extensamente urbanizado, do projeto do espaço público e da

transformação da fachada atlântica portuguesa. É também investigador do Laboratório de Paisagens, Património e Território da Universidade do Minho, tendo produzido investigação sobre o ensino dos temas da cidade e do território. Na qualidade de membro da direção da plataforma UM-Cidades, integrou a organização e júri do concurso Municípios do Ano, um evento que procura promover e valorizar práticas exemplares de atuação na cidade e no território, contribuindo para a construção de uma sociedade mais sustentável e justa. Desde setembro de 2023, integra a equipa do projeto Green Gap, tendo como objetivo promover as infraestruturas verdes a nível local e restaurar a biodiversidade, bem como promover uma paisagem resiliente aos efeitos das alterações climáticas. Na sua companhia teremos, ainda, Luís Tarroso Gomes.

Luís Tarroso Gomes: Porque só a ferrovia é que tem a capacidade de transporte necessária ao número de habitantes desta região.

Pedro Portela: É licenciado em Direito pela Universidade do Minho. Em 2001, com outros recém-licenciados, fundou o projeto Braga Tempo, grupo cívico com o objetivo de promover o debate público sobre diversas questões de planeamento urbano, sobretudo no conselho de Braga. Este projeto deu origem, em 2004, ao estaleiro cultural Velha Branca. Tem liderado, intervindo e acompanhado diversos projetos cívicos da cidade como advogado e como cidadão. O interesse pelo urbanismo e planeamento urbano levou-o ao mestrado em planeamento regional e urbano, que concluiu em 2023 com a dissertação intitulada “A cidade dos 15 minutos e o desafio da proximidade”. Acompanha as questões da ferrovia há mais de 25 anos. Temos assim todas as condições reunidas para que esta seja uma excelente conversa. Ouçamo-la.

Pedro Chamusca: O tema de hoje é a ferrovia no Minho e, portanto, traz-nos aqui a um interessante debate que, além das questões da infraestruturação do território e da mobilidade, eu acho que tem muito a ver com questões mais profundas, como a coesão territorial, o desenvolvimento dos territórios e, em última análise, aquilo que eu diria que move cada um de nós enquanto cidadão, que é poder melhorar a sua qualidade de vida. E, portanto, a ferrovia é um tema importante, foi-o no passado e deveria ser no presente. No entanto, aquilo que conseguimos constatar é que ela tem uma presença muito reduzida naquilo que é a agenda estratégica, do ponto de vista político, e também no debate. E, se calhar, podíamos começar a conversa por aqui. Se é um tema que tem desaparecido daquilo que é a agenda política, muitas vezes escondida por debates em torno da mobilidade sustentável, da necessidade de promover a circulação a pé, ciclável, até com modelos que se vão sendo importados, como o tema da cidade dos 15 minutos. A primeira questão era porque é que é importante, então, debatermos o tema da ferrovia e qual é o papel que ele pode ter num contexto territorial tão específico como o Minho, pensando nestas questões do desenvolvimento e da qualidade de vida.

Ivo Oliveira: Bom dia. Na minha perspetiva, quando nós pensamos naquilo que são as características territoriais do Minho e aquilo que são hoje os padrões de mobilidade, portanto, a relação, no fundo, entre um território com uma mancha urbana extensa, por vezes designado de dispersa, de urbanização extensiva, também com uma grande dispersão do ponto de vista... daquilo que são locais de referência de residência, mas de trabalho também, no fundo, deparamos com um território no qual esta estrutura está extremamente dependente daquilo que é um sistema viário, fundamentalmente, e muito pouco dependente, historicamente, estruturalmente, daquilo que é, enfim, por exemplo, um sistema ferroviário ou de um sistema alternativo de mobilidade. E, na verdade, este desfasamento que se foi sempre consolidando ao longo das últimas décadas, à medida que fomos também assistindo ou acompanhando a densificação dos territórios... de certa forma, nunca foi verdadeiramente encarado, porque depositámos muito naquilo que eram os grandes sistemas infraestruturais rodoviários. E foi aí, na rede de autoestradas, que as últimas décadas investiram fortemente, portanto, aproveitando, evidentemente, o financiamento europeu, aproveitando também lógicas de concessões rodoviárias, provavelmente cuja implantação se tornava mais fácil, mais expedita. E, portanto, eu acho que o tema da ferrovia, ou de uma rede ferroviária, foi-se mantendo um pouco distante daquilo que eram as grandes prioridades, as grandes ações, a grande ação política.

Penso também que, provavelmente, no contexto do Minho, ele não ganhou outro protagonismo, porque nunca tivemos... A regionalização ficou em suspenso, ou ficou de lado, como quiserem interpretar, e, portanto, também sempre faltou, a nível regional, uma entidade com legitimação política, com espaço de ação, que, eventualmente, pudesse dar outra centralidade ao tema. E penso que estes são dois fatores.

E, na verdade, regressando um bocadinho à questão da transformação da mobilidade, dos padrões de mobilidade, e olhando mais para a cidade, as questões da mobilidade suave, sabemos que, para que ela efetivamente aconteça, ou para que essa mobilidade efetivamente se transforme, ela precisa de uma resposta que não se faz à escala da cidade ou das cidades, que se faz à escala da articulação entre cidades, da articulação entre grandes espaços, entre grandes núcleos urbanos. E, portanto, provavelmente, se há um debate que precisa muito de uma escala nacional, mas, acima de tudo, regional, está a faltar um enquadramento, ou um espaço político, um espaço de decisão, que lhe possa dar a tal centralidade. Daria para já esta primeira resposta à pergunta que me coloca.

Luís Tarroso Gomes: Sim, quer dizer, eu acho que, recentemente, a ferrovia passou a estar mais na discussão, sobretudo com o lançamento da alta velocidade, que passa aqui, que é uma das regiões beneficiadas pela alta velocidade, que é o Minho. E, portanto, tem-se discutido, ou tem-se falado, de ferrovia, mas não se tem discutido aquilo que o Ivo dizia, que é a ferrovia na região. Portanto, este debate que nós temos

procurado lançar não tem ocorrido. Isso é estranho porque prevê-se uma estação de alta velocidade no Minho, mas não se prevê a ligação ferroviária a essa estação, incluindo da própria estação de Braga. Portanto, a própria estação de Braga, tal como tem sido anunciado, está desligada da nova estação de alta velocidade. E isto é estranho - temos visto alguma passividade na aceitação desta realidade, sem que os políticos, creio eu, se tenham apercebido que a decisão que se está a tomar pode condicionar muito a ligação ferroviária em rede da região. E quando falamos em região, falamos, sobretudo, no quadrilátero... E é importante ver - ainda hoje, um artigo no Público fazia essa referência... é importante posicionarmos o quadrilátero a nível nacional como a terceira região do país. E isso não tem sido feito também pelas pessoas, pelos responsáveis políticos da região. E, portanto, o quadrilátero, as quatro cidades e o Minho, sobretudo Baixo Minho, são a terceira região, claramente, do país. Não serão uma área metropolitana convencional, mas têm um número de habitantes tal que lhe permite, ou que obriga a que tenha uma reivindicação de outra escala, que outras regiões não têm, e que devemos, nessas regiões, ver introduzidos sistemas de metrobus, portanto, sistemas baseados em autocarros que fazem ligações que, antigamente, eram feitas por ferrovia.

E, portanto, parece-me que esta discussão não tem tido lugar, porque há uma espécie de aceitação das migalhas que são propostas a esta região, que é a ligação em autocarros. Que é o que já temos, no fundo. A região já está bem servida há muitos anos por autocarros. A camionagem desenvolveu-se muito aqui no Minho logo nos anos 20, 30. Portanto, essa ligação é mais do que suficiente e serve mais do que o quadrilátero, serve todas as cidades e vilas do Minho.

O que nós temos procurado discutir é outro paradigma de mobilidade na região, que, a nosso ver, do que temos defendido, implica discutir a ferrovia. Porque só a ferrovia tem a capacidade de transporte necessária ao número de habitantes desta região que, se juntarmos os municípios do quadrilátero, mais os municípios à volta, que completarão isso, andamos sempre perto das 700, 800 mil pessoas. E, portanto, é desse ponto de vista que temos que discutir. É com esses números. E é com esses números pensados... o Ivo falava há pouco, algo que é visto assim, sobretudo olhando de Lisboa para o Minho, que é a dispersão territorial. Mas essa dispersão territorial não é uniforme. Há zonas desta região que são extremamente... têm uma densidade extremamente elevada, densidade habitacional. E, portanto, são núcleos urbanos muito importantes. E, portanto, esta dispersão não pode ser vista como se fosse um conjunto de aldeias distribuídas por um território, pelo território do Minho. Não é isso. Estamos a falar de núcleos e pontos urbanos com muitos habitantes, com muitos equipamentos, com muitos serviços, com necessidades de mobilidade de massas entre esses pontos. E é isso que é preciso ter em consideração.

Pedro Chamusca: Muito bem. Há aqui ideias que me parecem bastante interessantes. Desde logo, a capacidade de articulação entre os vários atores que temos na região. E,

até diria, entre as várias regiões que compõem aquilo que nos habituamos a designar por Minho. E, se calhar, voltava ao Ivo, porque falámos aqui muito de que as respostas devem ser pensadas a uma escala que andarà entre o supramunicipal e o regional, até porque, verdadeiramente, a região que temos constituída é do Norte e, portanto, é algo que é bastante diverso, bastante complexo.

E eu perguntava se, muitas vezes, tendemos a culpar o centralismo e o planeamento que é feito a partir de Lisboa - e a verdade é que, muitas vezes, ele é feito sem conhecer aquilo que são as dinâmicas-, mas referiu aqui que, muitas vezes, falta a capacidade ao Norte, ou aos vários nortes, ou, em específico, ao Minho, de terem uma voz. E depois acabamos por aceitar as migalhas, porque é bom passar, é bom haver um investimento. Será que parte do problema não está logo à partida nesta capacidade de nós pensarmos e gerirmos o território além das fronteiras administrativas? Porque falámos aqui, bem, do quadrilátero, que agora passou a pentágono com a integração de Viana do Castelo, na prática, do ponto de vista funcional, do espaço, até da dimensão. Eu diria que tinha tudo para se formalizar como a terceira área metropolitana do país. Mas a verdade é que os municípios que a constituem preferiram constituir-se como autoridades municipais de transportes em vez de delegarem esta competência nas comunidades intermunicipais, que, por sua vez, também não estão todos na mesma comunidade. Será que, antes de pensarmos estas questões da ferrovia, da mobilidade e do planeamento, não precisamos aqui de uma qualquer reorganização? Ou será que isso se resolvia, eventualmente, com uma nova formação dos autarcas, que eventualmente poderá estar nesta vaga, agora, que resulta das eleições? Será que temos uma cultura de território ou isso também não é parte do problema?

Ivo Oliveira: Eu acho que é parte do problema. E acho que precisamos de uma reorganização e, eventualmente, de uma clarificação das competências. Temos assistido a algumas transformações. A verdade é que a Comissão de Coordenação tem progressivamente recebido competências do ponto de vista, enfim, da gestão, da organização do território. Agora, mais recentemente, nesta semana, tivemos notícias que vai também receber competências do ponto de vista, eventualmente, do ICNF, eventualmente, também, daquilo que é a gestão da infraestrutura nacional de estradas que, antes de caírem, antes de serem desclassificadas para os municípios, poderão ficar na esfera regional. Portanto, há aqui algumas tentativas, de reorganizar o mapa e os processos de decisão. Eu acho que isso é um caminho. Não havendo uma efetiva regionalização, é um caminho.

Seja como for, eu acho também que nos falta olhar com outra atenção para os planos e para os documentos que aprovamos. Nós temos um PROT Norte aprovado, nós temos um plano ferroviário aprovado, já por este governo, que diz muito mais do que aquilo que está em curso sobre o Minho. Portanto, de facto, fala de uma ideia de rede, que fala, evidentemente, da linha do Vale do Sousa, da linha de Guimarães, Braga, e da possibilidade de articular estes topos, da possibilidade de nós, no Minho, não termos

sempre que descer ao Porto e podermos viajar entre Fafe, Guimarães, Barcelos, Viana. Portanto, ou seja, se os autarcas da região exigissem, ou se olhassem, ou se dessem o devido peso àquilo que está definido no plano regional de ornamento do território Norte, ou no plano ferroviário recentemente aprovado, digamos que têm aqui um instrumento que poderia ser muito forte, muito eficaz, para voltar a recentrar o tema da ferrovia.

E, na verdade, também percebemos que nós nunca tivemos a possibilidade de debater a distribuição dos investimentos. Nunca nos foi dada a possibilidade, por exemplo, de questionar que a ligação Lisboa-Porto se calhar pode ser feita, do ponto de vista do traçado, a um nível ligeiramente abaixo, não sendo uma hora e um quarto, sendo uma hora e meia, por exemplo, e recuperar aí os 200 ou 300 milhões que nos faltam para fazer as ligações cá em cima do Minho. Portanto, esta questão da gestão das verbas e da distribuição, por vezes dizem-nos que não há dinheiro, se calhar temos é que olhar para cada projeto e perceber até onde é que ele pode ir para não inviabilizar outros, ou até para que esse projeto, ao ramificar-se, ao constituir rede, poder ganhar, de facto, um outro potencial do ponto de vista do serviço que vai prestar, da população que alcança. Portanto, nunca nos foi dada a possibilidade de discutir se devemos colocar 200 ou 250 milhões de euros numa linha de metro no Porto de dois ou três quilómetros, ou se podemos eventualmente ter algo um pouco menos eficaz, do ponto de vista da performance, mas poder chegar a outros territórios. No fundo, tem a ver um bocadinho com esta questão, com o dinheiro que temos disponível e como é que o distribuímos, e os tipos de sistemas que naturalmente lhes serão associados.

Pedro Chamusca: Sim, que é bastante relevante, e aliás tem a ver com questões que entram na própria justiça espacial e social, porque o Estado, a diferentes escalas, ele deve procurar assegurar esta redistribuição, e que todos consigam ter acesso ao mesmo tipo de oportunidades, não exatamente ao mesmo tipo de transporte, ao mesmo tipo de velocidade, mas que, em função da população, sejam, de facto, todos beneficiados. E com isto, passando para o Luís, voltava àquilo que é uma expressão curiosa, que é, muitas vezes, nesta redistribuição e neste planeamento, acabamos por aceitar pouco, porque o pouco é melhor do que não ter nada. Como é que pensando o Alto Minho e pensando a ferrovia, neste diálogo também com a alta velocidade, como é que nós conseguimos garantir que a alta velocidade vai ser positiva para o território, e não vai apenas criar aqui um efeito de túnel, e que também pode ser barreira muitas vezes, porque vemos isso com vários investimentos, sejam eles rodoviários, ferroviários, o efeito é que se torna apenas um canal de passagem, que muitas vezes até divide o território e a estruturação que ele já tinha, e precisamente quando nós não asseguramos ligação àquilo que são estações, a ligação à ferrovia, eventualmente estamos a convidar que ele seja apenas um lugar de passagem, e que depois pode alterar a paisagem, pode alterar um conjunto de dinâmicas sociais, económicas. O que é que deve ser feito para assegurarmos que o facto de alta velocidade passar no território é positivo?

Luís Tarroso Gomes: Sim, pois, é isso, é exatamente essa passagem sem rede que nos incomoda. Pondo isto da perspectiva de Guimarães ou de Barcelos, o que é que adianta uma ligação Porto-Lisboa demorar uma hora e um quarto, se depois um vimaranense ou um barcelense demora 50 minutos a chegar ao Porto, ou não tem ligação a Braga em ferrovia, ou a que vai ter, a que lhe propõem, demora o mesmo tempo que demora a chegar ao Porto, portanto... Isto é, por exemplo, a ligação em metrobus, ou a ligação ferroviária de Barcelos-Braga, que, neste momento, é praticamente impossível, mesmo que haja um comboio direto com a inversão de marcha em Nine, será sempre demorada. E depois o problema, ainda por cima, vai para a estação velha de Braga, não vai para a estação nova, portanto, nada disto foi pensado, e é sintomático... não só não foi pensado, como não houve reivindicação, nem houve discussão disto, porque o Plano Nacional Ferroviário reflete precisamente a falta de pensamento da região do Minho, porque, no Minho, o que acontece... Há, de facto, embora já não seja Minho, mas há ligação a Vale de Sousa, é a única novidade que existe no Plano Nacional Ferroviário, porque tudo o resto são antigos ramais ou antigas linhas de comboio que o Plano Nacional Ferroviário põe em hipótese de recuperar... Linhas que, tal como estão agora os canais convertidos em vias cicláveis, não são minimamente competitivas se forem transformadas outra vez em ferrovia. Estou a falar da ligação Guimarães-Fafe, da ligação Póvoa do Varzim-Famalicão, que também está prevista no Plano Nacional Ferroviário. O que o Plano Nacional Ferroviário fez foi introduzir a ligação de alta velocidade Porto Braga-Valença e acrescentar o que tinha sobrado no século XIX de ramais e linhas que se perderam.

Ao passo que - isto para comparar - o Minho não teve nenhuma palavra nesta... não se interessou minimamente pela ferrovia. O Minho e, estou a dizer, o Minho não é bem uma região... os inúmeros autarcas do Minho não se interessaram porque, ao mesmo tempo, na região de Trás-os-Montes, um grupo de amigos que faz parte de uma associação, a Associação Douro Azul... agora esqueci o nome, mas uma associação que conseguiu, com um grupo de amigos, fazer uma série de estudos sobre uma linha de ligação do Porto a Espanha por Trás-os-Montes, uma ligação de alta velocidade, e essa ligação, que foi discutida por esses amigos, foi pensada e foi bem discutida, e, portanto, fizeram estudos técnicos, essa ligação foi introduzida no Plano Nacional Ferroviário, algo que até aí nunca se tinha falado, portanto, não era algo que há anos se andava a discutir e que esse grupo conseguiu que fizesse parte do Plano Nacional Ferroviário. Não, foi algo que eles construíram de raiz e que conseguiram introduzir no Plano Nacional Ferroviário. E, portanto, é incrível como é que municípios... portanto, um grupo de uma associação de municípios com pouquíssima população, se a compararmos com o Minho, consegue fazer isto, consegue ter este papel no Plano Nacional Ferroviário, e nós, no Minho, com a população que temos e com as autarcas que temos, com, se calhar, o privilégio que temos de conseguir rapidamente introduzir estas questões na discussão,

não conseguimos nada no Plano Nacional Ferroviário e ficamos também com as migalhas nesse Plano Nacional.

Pedro Chamusca: Mas será que essa ausência, sobretudo dessa mobilização por parte de autarcas e de outros agentes, será que é uma ausência por desinteresse ou por desatenção relativamente ao que está a acontecer? Traduzindo isto, será que, de facto, a ferrovia é uma prioridade política dos autarcas e outros agentes, porque a política não se esgota no exercício autárquico, que estão no Minho? E, portanto, será que foi apenas uma desatenção ou, de facto, é algo que não interessa e, portanto, as migalhas chegam?

Luís Tarroso Gomes: Sim, eu acho que talvez seja... Primeiro, ainda estão, se calhar, no paradigma rodoviário, não é? Ainda se continua a discutir circulares, ligações, provavelmente de autoestradas, novas saídas de autoestradas, não é? Portanto, ainda continua a ser muito isso a discussão que interessa aos autarcas. E, por outro, não... Não veem, ou se calhar, quando lhes dizem que é muito caro o quilómetro de construção de ferrovia, desistem facilmente, sem sequer obrigar a que se façam esses estudos. Por exemplo, na ligação Braga e Guimarães, foi... Está a ser discutida a ligação em metrobus, mas não está a ser discutida a ligação em ferrovia. Quer dizer, vamos comparar com o quê? O metrobus com o quê? E, portanto, essa falta de... De interesse dos autarcas está a gerar este problema de não vermos algo que, se calhar, um grupo de amigos conseguia ter feito, se tivesse feito no Minho, não conseguimos vê-los a reivindicar isso. Portanto, pedir que discutam, como o Ivo dizia, não é? Comparem os custos, que vejam o que é que se pode reduzir noutro lado para construir os poucos quilómetros. É que não são muitos quilómetros que estamos a falar no Minho. São poucos quilómetros de ferrovia. Criam uma rede e fazem uma grande diferença nas ligações entre as cidades. Isso é muito importante, não é?

Ivo Oliveira: De facto, com uma pequena extensão de linha, pode, de facto, passar-se daquilo que são ramais para a constituição de uma rede. Que, evidentemente, exigirá depois níveis de serviço, qualidade de serviço, não é? Também é um tema que, por vezes, temos a linha, mas depois não temos verdadeiramente o nível de serviço. Eu só queria salientar que é preocupante imaginar que... E se alargarmos, se colocarmos à nossa frente um intervalo temporal um bocadinho mais longo, imaginarmos que para as empresas, para os futuros estudantes universitários de todo o Minho, o acesso a uma universidade, a um centro de investigação... mais simples, de uma forma mais direta, seja para o Porto. É muito mais fácil descer do Porto, de Viana ao Porto, de Barcelos ao Porto. E muito mais difícil será para um estudante de Viana, um investigador de Viana ou um empresário de Viana deslocar-se a Braga ou a Guimarães. Portanto, é assim que nós imaginamos a articulação entre os vários municípios do Minho daqui por 20 ou 30 anos? Parece-me que não faz sentido. Parece-me que, regressando um bocadinho às autarcas, eu acho que as autarcas, se calhar, estão desatentos ou ainda não perceberam

que os compromissos que também eles estão a assumir do ponto de vista da transição, do Pacto Ecológico Europeu, da descarbonização dos territórios - e são compromissos que, de uma forma geral, são abraçados por todos os municípios e há intervenções nos municípios comprometidas com esta realidade, mas ela só vai ser efetiva quando, de facto, conseguirmos verdadeiramente descarbonizar a mobilidade. E aí, a ferrovia sempre foi e continuará a ser a chave fundamental deste processo.

Pedro Chamusca: Podemos introduzir esse tema, porque, na verdade, além do próprio serviço em si, eu julgo que introduzimos aqui outras duas variáveis. Uma que tem a ver com a qualidade do serviço, e, aliás, eu julgo que é uma... Além da inexistência de uma rede e das limitações daquilo que é oferta, eu julgo que a nível da qualidade do serviço, dos horários e, já esquecendo esta ligação, é também um tema muito problemático e que desincentiva o uso da ferrovia. E, portanto, pergunto se também aí, que normalmente são investimentos mais reduzidos, se também não poderia ser feito algo, e que eu julgo que estamos a adiar há muito tempo, a melhoria ou um conjunto de diligências no sentido de se melhorar aquilo que é o serviço prestado na rede ferroviária que já existe. Um segundo tem a ver, precisamente, com estes temas da descarbonização, da pegada ecológica. Será que nós não estamos a sofrer também do mal que é olharmos muito para aquilo que está na moda, pensando em planeamento, e hoje o que está na moda é muito andar a pé ou andar de bicicleta, e em alguns casos acabamos até por, e falávamos disso, converter alguns espaços para ciclovias. Mas esquecemo-nos que isso resolve, quando nós pensamos, uma mobilidade de curta distância. E, portanto, se queremos pensar num território que é policêntrico ou polinucleado, temos de ter uma ligação entre vários espaços que não pode - até ligando esta questão da descarbonização - estar dependente apenas do uso do automóvel, e muito mais do uso do automóvel individual. Até porque já vimos que o metrobus não resolve tudo, e olhando para o exemplo do Porto, nem sempre a solução que nós idealizamos, depois, na realidade, ela consegue ser materializada. E, portanto, deixava estes dois temas. Como é que nós conseguimos, sem grande investimento, melhorar aquilo que é oferta que já existe? Porque eu julgo que há várias reclamações e várias pequenas coisas que podem ser melhoradas. E como é que nós conseguimos escapar um pouco daquilo que é moda. E, portanto, hoje a moda é tudo. Muitas vezes chegamos até ao ponto de a ciclovias ser uma faixa pintada na própria via rodoviária, o que nem garante sequer condições de segurança, até porque muitas vezes elas são limitadas. Portanto, deixava estes dois temas para prosseguirmos.

Luís Tarroso Gomes: Pois, a questão da ligação Braga-Guimarães às vezes é mal colocada, e isso tem a ver com o que estava a dizer. Normalmente, fala-se da ligação Braga-Guimarães em ferrovia. E é muito mais do que isso. É a ligação, é o fecho de dois ramos que existem neste momento. Portanto, é a ligação da linha de Guimarães à linha de Braga. E isso permite, em termos de serviço, algo que neste momento não é possível.

Portanto, neste momento temos que ter comboios diferentes a servir Guimarães e Braga e Barcelos e Viana para Lisboa. A ligação das linhas Braga-Guimarães permitia, com o mesmo serviço, servir Braga e Guimarães. Por exemplo, um comboio que, chegando a Braga, terminasse em Guimarães. Aliás, todo o serviço de longo curso podia ser repensado nesse sentido, uma vez que a ligação Guimarães-Porto é muito lenta, portanto, é uma linha de bitola métrica que foi convertida em bitola ibérica, portanto, com o traçado sinuoso que não permite grandes velocidades. Portanto, em vez de se fazer assim, a ligação de longo curso passava a ser via Braga. E isso permitia, com o mesmo comboio, servir as duas cidades. E isto também tem a ver com a descarbonização, porque significa também a otimização das composições ferroviárias que temos para servirem várias populações. O que temos neste momento é uma duplicação dos serviços, uma triplicação até, para servir Barcelos e Viana, e que os tais pequenos troços de ferrovia acrescentados às linhas atuais fariam a tal rede que permitiria otimizar isto. Isto por um lado.

Por outro, a questão da descarbonização, quer dizer, era o que o Pedro estava a dizer, de facto, a ciclovia resolve a curta distância, as ciclovias, as bicicletas resolvem a curta distância, mas se calhar o trânsito que temos a encravar as nossas cidades não é dessa... também é da curta distância, sabemos que muitos percursos são feitos em curta distância, mas também há, fruto desta depressão, muita gente a trabalhar em cidades diferentes, que se desloca só entre os dois campi da universidade - não sei quanto é que isso significa em automobilistas de um lado para o outro, na autoestrada e nas estradas nacionais, mas só essas duas ligações, a ligação do Hospital de Braga... portanto, só estes grandes equipamentos, provavelmente justificam a ligação ferroviária e retirariam todos esses automóveis que, neste momento, ocupam as cidades até chegar aos pontos de ligação à autoestrada... a questão é simples, mas nas cidades a questão não é simples. E claro, é preciso, também à escala local, resolver muitos problemas, porque também parte do trânsito tem a ver com a falta de alternativas, sobretudo em Braga e Guimarães, de deslocação dentro das cidades. Nós ou nos deslocamos de carro, ou não temos grande alternativa para nos deslocar, os transportes públicos não funcionam, não têm horários, têm um serviço muitas vezes desfasado da necessidade das pessoas, têm ainda um sistema antigo de passar pelo centro, quando, muitas vezes, muitas deslocações não têm que ir ao centro, não servem também os mais novos, que precisam de ir para a escola, e que são os pais que os têm que levar porque não têm horários a horas, e portanto, é evidente que a ferrovia tem que ser pensada também, ou tem que se pensar também nisso, mas parece-me que os autarcas ainda estão naquela fase em que é bonito falar de descarbonização, de sustentabilidade, e usam isso nos mais variados discursos, sem depois que isso se traduza em medidas concretas que, de facto, têm impacto na descarbonização. Não é pintar a ciclovia, não é isso, é saber se, de facto, as pessoas passaram a utilizar a ciclovia, senão porquê e o que é que é preciso fazer. E isso não vemos, vemos mais a propaganda de se anunciar mais uma via pintada, mais uma

ciclovias não sei onde que não liga nada a nada, e depois não se vê em que é que isso traduziu.

E uma das questões que levantamos em relação ao metrobus é precisamente essa: o metrobus estar a funcionar vai conduzir à transferência para o metrobus de que tipo de pessoas? Das pessoas que andam atualmente no autocarro Braga-Guimarães? Ou na camioneta Braga-Guimarães? Ou na camioneta que liga os dois campi? Quer dizer, é essa a transferência modal que vamos conseguir com o metrobus? Ou são os tais condutores que vão passar a utilizar o metrobus a demorar 45 minutos a chegar à estação de alta velocidade da Braga? Portanto, essa discussão tem que ser feita, senão não estamos a dizer para quem é que estamos a investir.

Ivo Oliveira: Um dos temas-chave é sempre o da simplicidade com que se pode passar de um modo de transporte para o outro, a intermodalidade. E, na verdade, por um lado, aquilo que é a localização da nova estação é, de certa forma, absolutamente contraditória em relação a esta possibilidade de intermodalidade. Portanto, fazemos a estação num local onde não há outros modos, a não ser privados ou automóvel, e não garantimos a articulação com a linha atual. Mas também, portanto, temos que pensar assim: a localização destes pontos tem que ser articulada, por um lado, com a estrutura rodoviária, com as autoestradas, para eu chegar de carro ou sair de uma autoestrada e entrar num ponto de intermodalidade que tanto me pode levar para Faro ou para a Corunha como me pode levar, evidentemente, para o hospital ou para a universidade. Portanto, isto tem que ser feito de uma forma absolutamente simples. O sucesso da rede ferroviária na Suíça passa muito, exatamente, pela simplicidade desta intermodalidade. Nós, de certa forma, fizemos, por exemplo... E a Infraestruturas de Portugal, e a antiga REFER, sempre teve uma política de fazer grandes estações ferroviárias, mas nunca se garantiu nessas estações uma verdadeira intermodalidade. Por norma, só precisamos da grande estação se ela tiver a assegurar intermodalidade. Se não fizer, é um apeadeiro comum. Portanto, não é normal que se chegue a Braga de carro e que tudo nos indique centro, centro, centro da cidade e não um ponto de intermodalidade. E é isso que acontece em qualquer grande cidade hoje em dia, que tem um sistema de transportes articulado, com vários modos, etc. É isso que deveríamos estar à espera. Isso acontece em Braga, isso acontece em Guimarães, acontece em Famalicão. Depois, claro, a questão da qualidade de serviço tem a ver com o material circulante também. Nós temos assistido ao longo dos últimos dois ou três anos um filme à volta da aquisição de 100 comboios, que estão no tribunal, portanto, parados por um dos concorrentes. Portanto, um país inteiro está a ser penalizado durante dois ou três anos e não pode ter um outro serviço e continuamos com comboios adaptados ou comboios com 30 ou 40 anos. Embora, também aqui, eu ache que era importante olhar para aquilo que, por exemplo, em França está a ser feito. A SNCF, o operador de comboios francês, que tem desenvolvido um conjunto de composições de veículos de pequena dimensão, mais económicos, que ao serem mais económicos podem ser mais

frequentes, portanto, menos comboios de 500 ou de 600 lugares e, provavelmente, veículos mais pequenos, com menor consumo energético e mais ágeis, mais flexíveis ou que podem chegar a mais sítios. Isso acontece em França na ferrovia pesada e acontece também na ferrovia ligeira, no sistema de *tramways*. Há, em cidades francesas que têm vindo... de pequena densidade ou com densidades equivalentes às nossas, àquela que nós encontramos nas freguesias do Minho... em que estão implementados sistemas de *tram*, portanto, sistemas ferroviários ligeiros, que estão a funcionar já há 20, há 30 anos, com grande agilidade e que, aí, é importante, que tenham vindo a crescer. Porque nós corremos o risco de fazer uma linha BRT, ela ficará, ela vai funcionar, ela melhorará algumas coisas, mas ela não vai crescer. Porque ela, de facto, não vai ter esta capacidade de atração e de induzir a própria transformação do território, como têm todos os sistemas ferroviários, quer sejam ligeiros, quer sejam pesados.

Luís Tarroso Gomes: Não vai crescer nem vai ter a possibilidade de ter um *upgrade* para a ferrovia, porque, se está a ser prevista a ligação através da atual Estrada Nacional Braga-Guimarães, necessariamente não é um canal ferroviário, nunca vai ser um canal ferroviário, porque não é possível transformar aquilo numa linha ferroviária. É um assunto arrumado.

Ivo Oliveira: É um assunto arrumado.

Luís Tarroso Gomes: É um desperdício se esse dinheiro for investido assim.

Pedro Chamusca: De facto, toca num ponto que é algo que muitas vezes não pensamos, que é planear o território de forma integrada e, portanto, olhamos para a ferrovia como sendo um problema, olhamos para as questões da circulação rodoviária como sendo outro, quando, na verdade, tudo tem de dialogar com a parte daquilo que diziam, que é de sabermos o que é que nós queremos daqui a cinco, a 10 ou a 20 anos, que é algo que ainda fazemos muito pouco em Portugal e também no Minho.

Ivo Oliveira: Só para dar um exemplo, a CP durante muito tempo não permitiu o transporte de bicicleta. Depois permitiu, mas, por exemplo, o acesso de bicicleta à estação de Braga e, creio que à de Guimarães também, é difícilimo. E, portanto... é difícilimo, quer pelo contexto urbano onde a estação está, que é rodeada de alta velocidade, quer pelo próprio acesso à estação. E, portanto, temos o serviço e os municípios não conseguiram adaptar a cidade para que esse serviço funcione, para que seja utilizado em condições.

Pedro Chamusca: Muito obrigado. Foi uma conversa muito interessante e que mostra quer a relevância, quer a importância que este tema tem para o território e para a vida das pessoas. E, portanto, espero que esta conversa ajude todos os ouvintes a pensar o

tema, a refletir sobre ele e que tenha o condão de, pelo menos em alguns, os desafiar a uma atividade cívica mais intensa, a uma participação mais ativa, porque pensar estes temas, planejar, definir onde são os investimentos, também depende um pouco de cada um de nós e da capacidade que temos. Como vimos, três amigos conseguiram colocar algo no mapa e, portanto... Em documentos oficiais. E, de facto, não podemos só reivindicar do que está mal, cabe-nos a todos ter uma voz ativa e mobilizar-nos para promover o desenvolvimento do nosso território, para promover esta construção de rede que aqui discutimos e, de facto, para melhorar a qualidade de vida de todos. Portanto, mais uma vez, muito obrigado e espero que gostem.

Pedro Portela: E assim termina o episódio número quatro do Estados do Tempo, gravado e disponibilizado a partir de dezembro de 2025. Como convidados tivemos Ivo Oliveira e Luís Tarroso Gomes, a moderação esteve a cargo de Pedro Chamusca, a produção de Raquel Batista e Pedro Portela, a gravação a cargo de Luís Pinto, a apresentação, edição e pós-produção Pedro Portela e a colaboração na edição de Inês Mendes. É assim que nos despedimos, marcando o novo encontro para breve.