



COMBOIOS TRANSMONTANOS



1. Introdução

Como Flaviense e Transmontano, tive a alegria e o prazer de poder viajar nas linhas do Corgo e do Tua, antes destas belas linhas ferroviárias, de via estreita transmontanas, terem sido encerradas. Dói-me a alma sempre que me desloco a Chaves e percorro o trajecto da antiga linha do Corgo à procura dos vestígios que ainda restam desse passado glorioso. Sempre que vou a Abreiro e a Mirandela, não consigo deixar de visitar as suas estações de comboios e recordar como no passado estes comboios circulavam cheios de passageiros.

Guardo na minha memória a imagem de sair na estação de Peso da Régua, do comboio procedente do Porto e apanhar o comboio para Chaves. Esta mudança de comboio tinha de ser rápida para conseguir um lugar à janela, uma vez que eram muitas as pessoas que seguiam no comboio para Chaves. O comboio andava sempre cheio até Vila Pouca de Aguiar, após esta estação era possível arranjar algum espaço livre. Outra memória que guardo é da estação de Vidago que estava sempre cheia de gente.

O que mais me revolta é a passividade dos autarcas transmontanos sobre o encerramento das Linhas Transmontanas. Todos falam na regionalização, mas não seriam as Linhas Transmontanas, a bandeira mais emblemática de afirmação dessa regionalização?! Qualquer região europeia com autonomia regional, tem como principal premissa e preocupação, o estabelecer de vias de comunicação entre os municípios da sua região. O comboio é hoje, a melhor aposta que tem vindo a ser seguida na Europa. Vejam os vários exemplos da nossa vizinha Espanha, que está a modernizar todas as suas vias estreitas, não só para turismo, mas também para o transporte diário de passageiros. A exploração turística que faz dessas vias-férreas é uma das formas de financiamento encontradas para manter abertas essas linhas ao transporte de passageiros. Mas o que realmente faz dessa exploração um sucesso, é oferta de um serviço de qualidade, com uma boa oferta de horários e com comboios modernos, que para além do conforto que oferecem, conseguem uma maior rapidez nas viagens entre as localidades.

Quando no ano passado iniciámos o projecto CT – Comboios Transmontanos S.A. confinamo-lo às Linhas Transmontanas. Ao longo dos últimos meses, fomos aprofundando a nossa análise sobre o projecto da FEVE, fonte de inspiração para o projecto CT e juntamente com os contributos que fomos recebendo de Portugal e de Espanha, alargamos o campo de exploração do projecto CT a todas as linhas de via estreita em Portugal, passíveis de exploração.

Assim, defendemos que a CT - Comboios Transmontanos S.A. fique responsável pela gestão das Linhas do Tâmega, Corgo, Tua, Sabor, Lamego e Vouga.

Para que este projecto seja financeiramente viável, é preciso fazer uma gestão integrada de todas as linhas. Para isso, torna-se necessário a construção de novos troços que permitam a ligação entre:

- a Linha do Tâmega com a Linha do Corgo;
- a Linha do Corgo com a Linha de Lamego;
- a Linha do Corgo com a Linha do Tua;
- a Linha do Tua com a Linha do Sabor;
- a Linha de Lamego com a Linha do Vouga.

A construção destes novos troços permite que um passageiro de Bragança possa viajar até Aveiro sem mudar de comboio, podendo nessa estação apanhar o comboio Alfa e/ou Intercidades com destino a Lisboa. Além disso, vai conseguir ir e voltar no mesmo dia.

Este projecto é pragmático sobre a questão da barragem da EDP e a consequente submersão de parte da Linha do Tua, por isso, defendemos a utilização da Linha do Tua apenas entre Abreiro e Bragança, ficando assegurada a ligação à Linha do Douro através da Linha do Corgo e da Linha do Sabor, com a construção dos novos troços. Contudo, estamos disponíveis para prolongar a Linha do Tua para além de Abreiro até ao local onde vai ser construído o ancoradouro dos barcos do projecto da EDP.

Para além do transporte de passageiros, este projecto está preparado para gerir o transporte de mercadorias. Grande parte das estações foi redimensionada para receber comboios de mercadorias, estando previsto a construção de terminais de mercadorias. A ligação até Aveiro é muito importante para a exploração do transporte de mercadorias, possibilitando o transporte de mercadorias entre o Porto de Aveiro e Espanha, bastando para o efeito prolongar a Linha do Vouga por pouco mais de 10 km até ao Porto de Aveiro. Esta construção seria feita introduzindo a via estreita no meio da via larga já construída, pelo menos até ao terminal de mercadorias construído entre as estações de Aveiro e de Cacia da Linha do Norte.

Assim, propomos a construção de 250 km de via-férrea e a reposição/modernização de 620 km. No total estamos a falar de 870 km de via-férrea. É o maior projecto ferroviário de via estreita alguma vez apresentado em Portugal, desde o início da construção das primeiras linhas de caminhos-de-ferro em Portugal.

Está na altura de Portugal deixar de construir mais auto-estradas e apostar finalmente naquilo que já deveria ter feito nos anos 80: modernizar e construir novas linhas de caminhos-de-ferro para transporte de passageiros e mercadorias. Se essa aposta tivesse sido feita no passado, com toda a certeza a conjuntura económica Portuguesa poderia ser outra. Estamos a pagar hoje pelos erros acumulados nos últimos 30 anos. Não percamos mais tempo.

O projecto CT tem inúmeras vantagens para as populações servidas, tornando ainda mais apetecível o transporte ferroviário na actual conjuntura de crise económica.

O projecto CT foi melhorando em relação ao projecto inicial apresentado no ano passado com os contributos que fomos recebendo. Introduzimos algumas ideias novas, com o objectivo de tornar o projecto CT um projecto financeiramente rentável, para que possa ser um produto apetecível aos investidores privados. Deixámos de acreditar no estado português (governo e autarquias) como os principais accionista deste projecto. Além disso, queremos também demonstrar a exequibilidade de um grande projecto no sector ferroviário através da iniciativa privada.

É bom para a economia Portuguesa que mais projectos privados apareçam neste sector. Não podemos estar sempre à espera da moleta ou dos subsídios estatais. A conjuntura da economia Portuguesa poderia ser outra, se a nossa economia não fosse demasiada dependente do estado e se este não estivesse demasiado presente. Quanto maior for o “comboio” do estado na economia mais impostos somos obrigados a pagar e menos financiamento fica disponível para os verdadeiros investidores, criadores de riqueza.

Daí que esperamos que o nosso trabalho esteja bem elaborado para que os eventuais investidores apareçam para financiar este projecto, tendo como garantia o retorno do seu investimento.

2. O Projecto

2.1 Modernização das Linhas

Este projecto defende a reactivação completa das Linhas do Corgo, Tâmega, Tua, Sabor e Vouga, não só para o Turismo (fonte muito importante de financiamento para rentabilizar e financiar a exploração das linhas), mas também para o transporte diário das populações servidas pelas linhas.

Para que o transporte seja apetecível às populações, não basta ter um bom preço, é preciso que seja rápido e tenha uma boa oferta de horários. Torna-se, por isso, necessário melhorar a velocidade de circulação na via. Daí que defendemos que todo o traçado das linhas deve ser corrigido para permitir que as composições possam circular no mínimo a 90 km/h e sempre que possível a 100 km/h.

Como estes traçados foram idealizados no século passado, algumas das estações e/ou apeadeiros devem ser deslocados da sua localização actual para que estejam mais próximos das populações. Não excluimos a construção de novas paragens sempre que se mostre necessário, pelo que também não excluimos a eliminação de alguma parte do traçado, sempre que este se mostre inútil. Por exemplo, na Linha do Corgo, defendemos a eliminação do troço entre Sabroso e Loivos, construindo em sua substituição um troço mais rápido e directo entre Sabroso e Oura. Além disso, propomos a criação de um apeadeiro junto ao centro comercial de Vila Real e outro junto ao hospital de Chaves. Na linha do Sabor propomos a construção de uma estação mais perto do centro de Miranda do Douro, prolongando a Linha do Sabor para além das Duas Igrejas. Na Linha do Tua, devem ser construídos apeadeiros junto de zonas com grande potencial para o turismo fluvial. Daí que estamos a abertos a prolongar a Linha do Tua para além de Abreiro até ao local onde venha a ser construído o porto fluvial do Rio Tua do projecto da EDP.

É importante para este projecto o prolongamento das Linhas do Corgo e do Tua até Espanha. No primeiro caso, a linha deve chegar a Ourense e no segundo caso a Puebla de Sanabria. Estes prolongamentos das Linhas do Corgo e Tua permitem a ligação ao comboio de alta velocidade que circula entre Madrid e a Corunha. Além disso, permite abrir boas perspectivas para a exploração do transporte de mercadorias entre Portugal e Espanha.

Prevemos modernizar cerca de 620 km de via-férrea

2.2 Novos Troços

Para além da modernização dos traçados das linhas do Corgo, Tâmega, Tua, Sabor, e Vouga, este projecto contempla a construções de novos troços para possibilitar a junção de todas as linhas de via estreita, não só para aumentar as populações servidas, mas também para maximizar os recursos disponíveis. Por isso defendemos a construção da Linha de Lamego e os seguintes troços:

- entre a Linha do Tâmega e a Linha do Corgo;
- entre a Linha do Corgo e a Linha do Tua;
- entre Linha do Tua e a Linha do Sabor;
- entre Linha de Lamego e a Linha do Vouga.

A ligação entre a Linha do Tâmega e a Linha do Corgo seria feita entre Arco de Baúlhe e Vila Pouca de Aguiar, passando por Ribeira de Pena.

A construção da Linha de Lamego seria realizada, construindo o projecto inicial da Linha de Lamego entre Peso da Régua e Lamego. Contudo, defendemos um traçado mais directo sem tantas curvas e contra curvas para diminuir o tempo de viagem e possibilitar a circulação das composições a uma velocidade aceitável.

A ligação entre a Linha do Corgo e a Linha do Tua seria feita entre Chaves e Mirandela, passando por Valpaços.

A ligação entre a Linha do Tua e a Linha do Sabor seria feita entre Sendas e Miranda do Douro, passando por Vimioso. Neste caso, alterámos o projecto inicial que previa a construção de um ramal por Mogadouro. Com esta nova opção, conseguimos servir a população de Vimioso.

A ligação entre a Linha de Lamego e a Linha do Vouga seria feita entre Lamego e Vouzela, passando por Castro Daire. Ao contrário do projecto inicial do Linha do Vouga, defendemos que a mesma funcione entre Aveiro e Vouzela, com o prolongamento até Lamego, ficando a ligação a Viseu, assegurada através de um Ramal, entre Vouzela e Viseu. Desta forma, conseguimos que a viagem entre Lamego e Aveiro seja muito mais rápida, mantendo ao mesmo tempo a cidade de Viseu ligada ao mapa ferroviário Português. Além disso, defendemos que a Linha do Vouga, entre Sernada do Vouga e Espinho, acabe em Silvalde, junto à Linha do Norte, transformando este apeadeiro numa estação, possibilitando assim a ligação à Linha do Norte com destino ao Porto. Esta ligação perdeu-se com a construção da estação desnivelada de Espinho.

A construção dos novos troços permite a um passageiro de Bragança viajar até Aveiro sem mudar de comboio, podendo apanhar em Aveiro o comboio Alfa com destino a Lisboa. Além disso, vai conseguir ir e voltar no mesmo dia.

Todos estes novos troços tornam possível a MOBILIDADE TRANSMONTANA de pessoas e bens. Além disso torna possível a ligação a Espanha e ao comboio de alta velocidade que circula entre a Corunha e Madrid. A ligação por via ferroviária entre o Litoral e Trás-os-Montes permite a um passageiro de Aveiro ir de comboio até à Galiza, tendo apenas a necessidade de fazer um transbordo em Chaves. Prevemos construir cerca de 250 km de via-férrea.

2.3 Expansão a novas Linhas

Este projecto não é um projecto fechado. Novos troços podem vir a ser construídos no futuro. Como acreditamos na viabilidade económica da CT, logo surgirão ideias e novos projectos para investir os dividendos obtidos pela CT.

A CT não põe de parte a exploração da Linha do Douro entre a Régua e Barca de D'Alva, ou entre o Pocinho e Barca de D'Alva, desde que possa circular até à Régua. A estimativa do custo para a reposição da via entre o Pocinho e Barca de D'Alva é de 4,3 milhões de euros. Este montante inclui as obras necessárias nos apeadeiros e na estação de Barca de D'Alva.

2.4 Ligações a Espanha

Este projecto prevê o prolongamento da Linha do Tua até Puebla de Sanabria e a Ligação da Linha do Corgo até Ourense, tornando possível a ligação aos comboios de alta velocidade que circulam entre Corunha e Madrid.

Todas as ligações a Espanha dão uma mais-valia ao projecto, já que mobilizam mais interesses e possíveis investidores, assim como facilitam a obtenção de fundos europeus. A União Europeia é muito sensível a este tipo de projectos transfronteiriços. Para além disso é uma boa fonte de receita e abre muitas expectativas para a exploração do transporte de mercadorias entre Portugal (Porto de Aveiro) e Espanha (Galiza e outras regiões).

Dos 250 km que prevemos construir, 165 km são em Espanha, o que representa 66% do total das novas vias-férreas a construir.

2.5 Horários

Os horários dos comboios que elaborámos tiveram como premissa, o máximo aproveitamento do material circulante disponível e a satisfação das necessidades das populações, oferecendo o maior número de comboios possíveis. Tendo sempre a preocupação de construir o máximo de ligações possíveis entre todas as linhas, possibilitando a mobilidade entre as populações servidas. Para melhorar essa mobilidade, evitando ao mesmo tempo demasiados transbordos, foram criados comboios que atravessam as várias linhas, por exemplo:

- entre Bragança e Chaves
- entre Bragança e Peso da Régua
- entre Bragança e Pocinho
- entre Chaves e Amarante
- Lamego e Chaves
- entre Chaves e Miranda do Douro/Mogadouro
- entre Chaves e Abreiro
- entre Vila Real e Amarante
- entre Mirandela e Chaves
- entre Vila Pouca de Aguiar e Viseu

Além disso, os horários foram elaborados, tendo em atenção a rotatividade do material circulante, permitindo a sua manutenção periódica nas estações com oficinas. Como é um estudo, podem sempre ser melhorados para melhor servir as necessidades das populações. Tentámos, sempre que possível, construir horários compatíveis com os horários da CP da Linha do Douro e da Linha do Norte.

Uma das grandes apostas deste projecto é conseguir fazer ligações ferroviárias diárias entre Trás-os-Montes e Lisboa, através da estação de Aveiro. É um serviço assegurado por duas automotoras que só param nas principais localidades com grande potencial para utilização deste tipo de serviço, sem nunca prejudicar a duração da viagem. Estes comboios terão uma denominação especial: Comboio Aquae Flaviae e o Comboio Brigantino. O nome está associado à partida e destino do comboio. O Aquae Flaviae terá duas viagens diárias de ida e volta e o Brigantino terá uma viagem de ida e volta diariamente. Todos estes comboios têm ligação a Lisboa na estação de Aveiro. Os horários destes comboios foram elaborados para permitir que um passageiro possa viajar para Lisboa e regressar no mesmo dia. Para além destes comboios especiais, todas as linhas têm comboios de serviço regional e suburbano. As linhas do Corgo e Tua têm também comboios internacionais com ligação a Espanha.

2.6 Material Circulante

Algum do material circulante actualmente ao serviço da CP (linha do Corgo, Tâmega, e Vouga) seria incorporado neste projecto para a utilização diária na Linha do Vouga. Contudo, o interior dessas automotoras seria modernizado para melhor servir os passageiros, evitando assim nesta primeira fase, a compra de novas automotoras para circular na linha do Vouga. Incorporaríamos também 3 automotoras que prestaram serviço na Linha do Tâmega e do Corgo, para suprimir quaisquer avarias que possam surgir, assim como para serem utilizadas para actividades específicas que iremos explicar mais à frente neste projecto.

2.6.1.Série 2700

As automotoras que serão utilizadas nos comboios Aque Flaviae e Brigantino são as FEVE 2700.



Vista lateral



Interior

Esta automotora tem 90 lugares sentados e pode atingir os 100 km/h.

Serão adquiridas 5 composições da Série 2700:

- Comboio Aque Flaviae (Chaves – Aveiro)
- Comboio Brigantino (Bragança – Aveiro)
- Comboio Internacional entre Chaves e Ourense
- Comboio Regional da Linha do Corgo
- Comboio Regional entre a Linha do Corgo e a Linha do Tua

2.6.2.Série 2900

A automotora da Série 2900 será utilizada em todo o serviço Regional e Suburbano de todas as linhas, com a excepção da linha do Vouga entre Espinho e Vouga, onde continuarão a circular as actuais automotoras.



Esta automotora tem uma capacidade de 33 lugares sentados e 16 de pé e pode atingir os 100 Km/h.

Prevemos adquirir 13 unidades:

- | | |
|------------------------------------|------------|
| • Linha do Corgo | 2 unidades |
| • Linha do Tua | 2 unidades |
| • Linha do Tâmega | 2 unidades |
| • Linha do Sabor | 2 unidades |
| • Linha de Lamego e Linha do Vouga | 2 unidades |
| • Ramal de Valpaços | 1 unidade |
| • Ramal de Viseu | 1 unidade |
| • Bragança – Puebla de Sanabria | 1 unidade |

2.6.3. Transmontano Express



Outra grande aposta deste projecto é aquisição de carruagens especiais para o serviço turístico do Transmontano Express (fins de semanas, feriados e férias), onde os passageiros têm vários programas de visitas, em coordenação com outras entidades, podendo pernoitar no comboio. Este comboio circularia em todas as linhas da CT, inclusive para Espanha. O trajecto seria Aveiro – Régua – Vila Pouca de Aguiar – Amarante – Vila Pouca de Aguiar – Chaves – Valpaços – Sendas – Pocinho – Sendas – Bragança – Puebla de Sanabria – Chaves – Ourense.



Máquina adquirir para puxar um comboio constituído por 9 carruagens.



Carruagem restaurante



Quarto

2.6.4. Comboio Histórico



O comboio histórico de via estreita estacionado na estação do Peso da Régua seria também incorporado na CT para viagens turísticas. Sendo a opção da máquina a diesel a mais interessante, uma vez que permitira que a viagem fosse mais longa, que poderia ter o seguinte trajecto: Peso da Régua – Chaves - Mirandela - Abreiro – Mirandela – Bragança.

3. A empresa CT – Comboios Transmontanos S.A.

3.1 Constituição

Para a concretização do projecto é determinante a criação de uma empresa, com capitais essencialmente privados, denominada de CT – Comboios Transmontanos S.A. Por isso procuramos interessados em investir neste projecto. Contudo, não excluímos o capital proveniente do estado, no entanto, não queremos que este projecto dependa do estado, ou tenha uma gestão de domínio público.

A FEVE poderia ser uma mais-valia para a concretização deste projecto, dada a sua experiência na gestão de redes ferroviárias de via Métrica. A FEVE poderia ceder algum do seu material circulante por contra partida no Capital Social da empresa, tornando este projecto transfronteiriço de capitais luso-espanhóis. A ligação à FEVE seria importante para a concretização das ligações a Espanha. Além disso poderia ser um dos principais investidores deste projecto.

Os municípios espanhóis servidos pelas ligações a Espanha serão, como é óbvio, potenciais interessados em participar no capital social da CT, participando com o capital necessário à construção das Linhas Internacionais de Bragança a Puebla de Sanabria e de Chaves a Ourense.

A CP também participaria no capital da empresa através da cedência das automotoras que circulam actualmente na Linha do Vouga entre Aveiro e Espinho e de 3 automotoras que prestavam serviço nas linhas do Corgo e do Tâmega.

A sede da empresa seria em Chaves e centro de formação da empresa seria em Mirandela.

3.2 Infra-estruturas

A CT celebraria com o estado um Contrato de Concessão da exploração das Linhas do Tâmega, Tua, Corgo, Sabor, Lamego e Vouga, por um prazo mínimo de 50 anos, renovável por iguais períodos de tempo, passando todas as actuais infra-estruturas da Refer para a CT pelo custo de 1 euro, por contrapartida do serviço público que seria prestado pela CT. Caso o contrato não seja renovado no futuro, o estado teria de pagar aos accionistas da CT o seu capital, assim como todas as mais-valias realizadas nas linhas. Além disso, o estado concederia a DUP (Declaração de Utilidade Pública) permitindo à CT fazer as expropriações dos terrenos necessários à construção e/ou correcção dos traçados das linhas férreas.

As oficinas de manutenção situadas em Sernada do Vouga e no Corgo, passariam também para a CT. No entanto prevemos também a necessidade da existência de outras oficinas de manutenção em Chaves e/ou em Mirandela. Para evitar o aumento dos custos com pessoal relacionados com as equipas de manutenção do material circulante, optámos pela circulação das equipas de manutenção pelas várias oficinas, nomeadamente as situadas em Trás-os-Montes para efectuarem as manutenções programadas de todas as composições da CT.

Muitas das estações e apeadeiros irão precisar de obras, daí que foram orçamentadas verbas para este efeito. Uma vez que muitas destas infra-estruturas irão ser utilizadas para o Turismo de Habitação Ferroviário e Colónia de Férias, torna-se necessária uma intervenção mais onerosa.

Relativamente às passagens de níveis, defendemos que grande parte delas, devem ser automáticas, evitando assim a contratação de pessoal para esta função.

Relativamente a sinalização e respectivo controlo de tráfico ferroviário, deve também ser modernizado, através de sinalização electrónica, cujos controladores seriam sediados em Chaves e/ou Mirandela e Aveiro.

3.3 Conselho de Administração

Da mesma forma que acontecerá com os funcionários da empresa, os honorários do Conselho de Administração terá uma parte fixa e outra por objectivos.

3.4 Funcionários

Os funcionários do Metro de Mirandela, e da Linha do Vouga seriam incorporados na CT.

As necessidades da empresa numa 1ª fase irão ser Maquinistas, Revisores, pessoal de manutenção e de controlo de tráfico ferroviário e pessoal administrativo.

As vendas de bilhetes devem ser feitas dentro dos comboios, evitando a contratação de funcionários para todas estações.

As estações que, numa primeira fase, teriam um horário normal de atendimento ao público seriam: Vila Real, Vila Pouca de Aguiar, Chaves, Mirandela, Macedo de Cavaleiros, Bragança, Sendas, Miranda do Douro, Peso da Régua, Lamego, Amarante, Vouzela e Aveiro. Contudo, as parcerias e alugueres de instalações podem vir a permitir que outras estações venham a ter atendimento ao público. As estações que actualmente têm serviço de atendimento na Linha do Vouga entre Aveiro – Silvalde, continuaram a ter esse serviço.

Os serviços de limpeza das infra-estruturas, dos comboios normais e turísticos devem ser assegurados por empresas externas e devem ser contratados conforme as necessidades sazonais.

Os ordenados de todos os funcionários, da mesma forma que a administração da empresa, deve ter uma parte fixa e outra variável em função de objectivos

A formação de novos funcionários deve, numa fase inicial, ser assegurada através de uma parceria com a CP. No futuro toda a formação deve ser assegurada pela empresa, e deve ser sediada na estação de Mirandela.

A empresa deve apostar em pessoas amantes dos comboios e que se revêem neste projecto, para vestirem a camisola com convicção, paixão e com espírito de missão.

3.5 Contributo à Economia Regional

A CT além de uma bandeira da afirmação regional de Trás-os-Montes seria uma empresa que traria investimento à região, e com isso, mais postos de trabalho. Seria um bom motor de desenvolvimento da economia Transmontana e da região entre Vouga e o Douro.

4. Financiamento

4.1 Actividade da Empresa

A actividade da CT seria o transporte de passageiros e a exploração turística das linhas.

Uma boa página da empresa na Internet é essencial para apresentar todos os serviços oferecidos, nomeadamente os serviços relacionados com as ofertas turísticas. Além disso é importante para publicitar as entidades que patrocinam este projecto.

4.1.1 Transporte de Passageiros

Esta é a actividade principal da CT. O transporte diário de passageiros.

4.1.2 Transporte de Mercadorias

Como um bom projecto deve ser sempre ambicioso, seria importante não esquecer o potencial de receita que pode advir do transporte de mercadorias. A remodelação de todas as estações prevê a criação de um terminal de mercadorias.

4.1.3 Transporte de Correio

A CT irá disponibilizar nas estações com atendimento ao público o serviço de transporte de correio (limitado a 5 kg), com entregas no mesmo dia, utilizando as várias composições para esse efeito. Não está excluída a possibilidade de criar um comboio-correio, que funcionaria como um comboio “apartado” onde as pessoas recolham a sua correspondência à sua passagem. Este comboio pararia em todos os apeadeiros.

4.1.4 Turismo Ferroviário

Este é com toda a certeza, uma das principais formas de financiamento do projecto.

- Comboio Histórico

As Viagens do comboio histórico com actividades turísticas associadas, é uma boa fonte de receita, como se pode provar pelo comboio histórico da Linha do Douro. O comboio histórico deve ser utilizado em todas as linhas ou num percurso que possa abranger grande parte das linhas ao mesmo tempo. Esta programação do comboio histórico é muito importante pelo que deve ser feita em parceria com empresas ligadas ao turismo. A oferta turística do comboio histórico pode perfeitamente estar ligada à oferta do Turismo de Habitação Ferroviário. Se a opção for por uma máquina a diesel torna possível uma viagem mais longa, podendo efectuar o seguinte trajecto: Peso da Régua – Chaves - Mirandela - Abreiro – Mirandela – Bragança

- Transmontano Express

Um comboio especial com carruagens camas e restaurante, onde os turistas têm vários programas culturais nas localidades por onde passa o comboio, pernoitando no mesmo ao final do dia. Este comboio circularia entre todas as linhas. O trajecto seria: Aveiro – Régua – Vila Pouca de Aguiar – Amarante – Vila Pouca de Aguiar – Chaves – Valpaços – Sendas – Pocinho – Sendas – Bragança – Puebla de Sanabria – Chaves – Ourense. A viagem de volta poderia ser igual ou passar por locais diferentes. São viagens de vários dias. Tal como a Comboio Histórico, a programação deste comboio deve ser feita em parceria com empresas ligadas ao sector do turismo.

- Comboios Temáticos

A região transmontana é rica em festas e eventos ao longo do ano, com mais incidência no verão. A criação de pacotes de viagens para esses eventos pode ser uma fonte de receita aliciante, podendo em alguns casos fazerem-se parcerias com outras entidades, nomeadamente as empresas que exploram o transporte fluvial no Rio Douro, permitindo por exemplo a viagem de barco do Porto até ao Peso da Régua, prosseguindo a viagem de comboio até Bragança, Mirando do Douro, Espanha, etc.

- Turismo de Habitação Ferroviário

O Turismo Habitação Ferroviário consiste na reabilitação das casas que fazem parte das estações e de alguns apeadeiros, para alojamento turístico. A localização de muitas das estações e apeadeiros das linhas é uma mais-valia para este tipo de turismo. Mesmo que muitas dessas localizações não tenham acessos rodoviários satisfatórios, o transporte dos turistas seria assegurado por comboio, o que tornaria este pacote de oferta de alojamento turístico mais original e atractivo. As viaturas dos turistas ficariam estacionadas em estações predefinidas para o efeito. Os turistas teriam sempre um pacote de viagens gratuitas nas linhas da CT.

Uma das estações interessantes para este efeito é a estação de Abreiro.

- Colónia de Férias

Uma das estações seria transformada numa colónia de férias para jovens, onde o tema seria tudo o que envolve os comboios. Onde os jovens poderiam aprender todas as tarefas relacionados com os caminhos-de-ferro. A Colónia de Férias funcionaria nas férias escolares, nomeadamente entre Junho e Setembro e as Férias da Páscoa.

- Aluguer de Comboios

A CT alugaria comboios para eventos de empresas ou particulares, como por exemplo apresentação de produtos no caso de empresas e de casamentos ou festas de anos no caso dos particulares.

4.2 Padrinhos

É outra forma de rentabilizar as linhas, obtendo receitas para a sustentabilidade da CT. Os “padrinhos” seriam empresas que gostariam de apadrinhar o projecto. As formas de o fazer poderiam ser:

- o comboio seria decorado com as cores dessa empresa e teria o seu nome, por exemplo “comboio Vodafone”;
- a estação e/ou apeadeiro para além do nome da localidade teria o nome da empresa – “Mirandela/TMN” ou “Chaves/Optimus”.

4.3 Aluguer de Infra-estruturas

Outra forma de financiamento do projecto seria cativar empresas para se instalarem nas infra-estruturas que não fossem utilizadas para o Turismo Ferroviário. Essas empresas para além de pagarem um aluguer das instalações ficariam com a responsabilidade de fazer a manutenção das infra-estruturas e poderiam também assegurar o serviço de informações da CT, tendo em contrapartida descontos no transporte de mercadorias através da CT. Por exemplo podiam ser criadas lojas para vender produtos regionais.

Além disso, defendemos a instalação de fibra óptica ao longo de todas as linhas para alugar a terceiros.

4.4 Financiamento Comunitário

Este projecto pode candidatar-se aos fundos comunitários do QREN.

4.5 Outras formas de Financiamento

- Dar cursos de verão sobre como conduzir uma composição da CT. Estes cursos podem ser incluídos ou não nos pacotes de turismo e de colónia de férias.
- Merchandising. A criação de uma boa imagem de marca é importante para a venda de Merchandising. A exploração do factor nostálgico ligado à marca CT, seria importante para este efeito. Uma boa exploração do Merchandising, associado ao Turismo de Habitação Ferroviário, pode ser uma boa fonte de receita.

5. Parcerias

- Seria interessante para toda a região transmontana que as empresas de transporte rodoviário não vissem este projecto como uma concorrência, mas como um complemento à sua actividade. Não vai ser possível ter uma linha de comboio a passar em todas as localidades transmontanas, pelo que seria essencial uma coordenação de horários entre a CT e as empresas de transporte rodoviário para que a oferta de transporte na região fosse ainda melhor e mais completa, com vantagens para ambas as partes.
- A CT está disponível para celebrar parcerias com municípios e/ou o estado para que o comboio possa ser utilizado como um meio de transporte escolar, podendo disponibilizar uma automotora para esse efeito.
- A CT também está disponível para realizar viagens de estudo, com a realização de actividades específicas organizadas em parceria com as escolas de todo o país.



Antiga automotora das Linhas do Corgo e Tâmega poderia ser utilizada como transporte escolar e para viagens de estudo.

6. Responsabilidade Social

6.1. Centro de Saúde Móvel

A CT disponibiliza, caso o Ministério da Saúde e/ou as autarquias estejam interessadas, uma automotora para ser transformada em Centro de Saúde Móvel. O seu interior seria equipado com o material de um pequeno centro de saúde, possibilitando desta forma que algumas localidades no interior do país tivessem acesso aos cuidados mínimos de saúde. O estado só tinha de ceder um enfermeiro, um médico e eventualmente um administrativo. A automotora circulava nos dias programados para as consultas, parando em todos os apeadeiros, mobilizando-se numa estação mais próxima.

A automotora circularia por todas as linhas.



Esta automotora Série 9300 da CP estacionada em Sernada do Vouga poderia ser transformada para este efeito.

6.2. Bem-estar dos Funcionários

Uma das premissas da CT é criar todas as condições para que todos os funcionários da empresa se sintam bem e assim vistam a camisola desta missão e desta família denominada CT. Uma ou mais estações e/ou apeadeiros seria transformados numa Academia para cuidar de todos os filhos dos funcionários, através de um infantário para os mais pequenos, com salas de estudo acompanhado para os mais velhos e de actividades para ocupação de tempos livres.

Além disso, os filhos dos funcionários vão poder participar na colónia de férias a preços reduzidos.

Queremos incutir o espírito de equipa e de família CT logo de pequenino, pois vão ser eles a nossa esperança para defender o projecto CT no futuro. Todas as deslocações dos filhos dos funcionários para estas estações seriam gratuitas.

Defendemos também a realização de eventos desportivos entre os funcionários da empresa como forma de manter vivo o espírito de equipa e de família.

Queremos renascer uma das tradições mais antigas nos caminhos-de-ferro, a competição de jardins entre as estações.

Os funcionários, cônjuges e filhos vão ter direito a um número de viagens gratuitas por mês.

7. Custos e Proveitos

Este é o ponto mais importante de todo o projecto, uma vez que explica qual é o valor do investimento necessário, para que as linhas fiquem operacionais para a sua exploração, isto é, os custos a suportar anualmente pela CT e quais as receitas que podem ser obtidas com a exploração das linhas do Tâmega, Corgo, Tua, Lamego, Sabor e Vouga.

7.1. Investimento Inicial

Estimamos que sejam necessários **255,1 milhões de euros** para que o projecto CT seja concretizado na sua totalidade:

• Linha Internacional de Chaves – Ourense	54,2 milhões de euros
• Linha do Vouga e Linha de Lamego	30,8 milhões de euros;
• Linha do Corgo	27,3 milhões de euros
• Linha do Tua	27,2 milhões de euros;
• Ramal de Valpaços	24,9 milhões de euros;
• Linha do Sabor	22,0 milhões de euros;
• Linha Internacional de Bragança - Puebla de Sanabria	21,4 milhões de euros;
• Linha do Tâmega	20,1 milhões de euros;
• Ramal de Viseu	15,4 milhões de euros;
• Linha do Vouga entre Aveiro e Silvalde	11,8 milhões de euros.

Estes valores incluem os custos de aquisição das novas composições, reposição e/ou construção da via-férrea e obras em estações e apeadeiros.

O custo do investimento com os troços de ligação a Espanha representa 29,6% do total do investimento, o que representa 75,6 milhões de euros. Apesar destas linhas internacionais serem onerosas, são uma mais-valia ao projecto CT, dando-lhe uma dimensão transfronteiriça.

Tivemos o cuidado de apresentar os custos do investimento inicial por linha para o caso de não ser possível realizar o projecto CT na sua totalidade. Contudo, defendemos que o projecto faz todo o sentido em ser realizado integralmente.

7.1.1 Custos com a operacionalidade das Linhas e com a Modernização do Traçado

O custo médio utilizado com reposição do traçado foi de 3,15 milhões de euros por cada 25 Km. Para a construção de novos traçados utilizámos uma média de 10,2 milhões de euros por cada 25 km.

O custo total com a reposição e construção de novos troços está estimado em 180,1 milhões de euros, o que representa 70,61% do investimento inicial necessário ao projecto CT.

7.1.2 Aquisição de Composições

Prevemos que o custo de aquisição das novas automotoras seja de **47,8 milhões de euros**, o que representa 18,72% do investimento inicial necessário ao projecto CT.

O custo de aquisição do comboio Transmontano Express é de **4,1 milhões de euros**, o que representa 1,59% do custo de investimento inicial.

O custo unitário utilizado para a aquisição das novas composições da CT foi:

• Automotora Série 2900	2,42 milhões de euros
• Automotora Série 2700	3,26 milhões de euros
• Máquina Série 1900 para o Transmontano Express	1,75 milhões de euros
• 9 Carruagens Transmontano Express	2,30 milhões de euros

Acreditamos que os custos com as automotoras possa vir a ser reduzido, através de um desconto de quantidade a negociar, uma vez que vamos adquirir 18 automotoras para todas as linhas. Este custo ainda pode ser mais reduzido, caso a FEVE venha aceitar participar activamente neste projecto, podendo ceder algumas das suas automotoras por contra partida de entrada no capital social da empresa.

Optámos por adquirir novas automotoras para todas as linhas, com a excepção da Linha do Vouga entre Aveiro e Silvalde, que continua a utilizar as actuais automotoras. Contudo, está previsto a sua remodelação ao nível do seu interior. Esse custo de remodelação será suportado pelos descontos obtidos na aquisição das novas automotoras.

Não foram estimados os custos com a aquisição de composições de mercadorias, uma vez que só devemos adquirir este tipo de material circulante, depois de assegurados contratos duradouros com empresas interessadas.

Os custos com a aquisição de material circulante podem ser diluídos ao longo de vários anos, se a opção for através de leasing. Contudo, esta opção irá aumentar significativamente os custos anuais de exploração. O leasing será uma opção mais onerosa do que a opção de compra.

7.1.3 Obras em Estações e Apeadeiros

Nesta rubrica orçamentámos os custos com as obras necessárias nas principais estações e apeadeiros, assim como na criação de novos apeadeiros, como por exemplo na Linha do Corgo, em Vila Real junto ao centro comercial e em Chaves, junto ao Hospital. Orçamentámos também as verbas necessárias à mudança de alguns apeadeiros e eventualmente alguma estação, para que possam estar mais perto dos centros das localidades ou mesmo a criação de uma nova, como é o caso de Miranda do Douro.

As obras que prevemos fazer nas estações e apeadeiros rondam os **23,2 milhões de euros**, o que representa 9,08% do investimento inicial necessário ao projecto CT.

As estações que devem ser intervencionadas e o número de linhas que devem ter são:

- 7 linhas: Chaves, Sernada do Vouga
- 6 linhas: Vila Real, Peso da Régua, Mirandela, Bragança
- 5 linhas: Vila Pouca de Aguiar, Macedo de Cavaleiros
- 4 linhas: Vouzela, Vidago,
- 3 linhas: Pedras Salgadas, Valpaços, Sendas, Lamego, Castro Daire, Águeda, Viseu, Xinzo de Limia, Ourense,
- 2 linhas: Vilela do Tâmega, Samardã, Abambres, Alvações, Rio Torto, Carvalhais, Sortes, Abreiro, Cachão, Azibo, Livração, Amarante, Celorico de Bastos, Arco de Baúlhe, Pocinho, Moncorvo, Mogadouro, Miranda do Douro, Vimioso, Tarouca, Oliveira de Frades, Paradela/Sever do Vouga, Silvalde, Eirol, Eixo, Albergaria-a-Velha, Puebla de Sanabria.

Todas as estações com mais de 2 linhas terão uma linha adstrita ao terminal de mercadorias. Nas estações com 2 linhas, terão uma plataforma que terá um uso repartido entre o terminal de mercadorias e gare de passageiros, sendo que grande parte delas, o uso será quase exclusivamente para o terminal de mercadorias, uma vez que não são estações onde se verificam cruzamento de comboios.

Todas as estações e apeadeiros terão um espaço exterior para estacionamento de viaturas para incentivar as populações a viajar de comboio. Todos esses espaços são monitorizados através de câmaras de vigilância, nas estações que não tenham atendimento ao público.

O valor orçamentado para este item prevê para além das estações a intervenção em 133 apeadeiros.

7.2 Financiamento Comunitário QREN e Capital Social

O projecto CT pode candidatar-se ao QREN e obter uma **compartilhação na ordem dos 60%**. Os restantes 40% terão de ser obtidos através do Capital Social da empresa.

• Investimento Inicial	255,1 milhões de euros
• Comparticipação Comunitária (60%)	153,1 milhões de euros
• Capital Social	102,0 milhões de euros

O Capital Social da empresa vai ser constituído por dinheiro e por bens que irão fazer parte do imobilizado da empresa. Relativamente ao imobilizado, estamos a falar dos bens que vamos incorporar oriundos da CP (automotoras).

Relativamente ao dinheiro, este terá origem em investidores privados e ou públicos, sendo que não desejamos que a maioria do capital seja público, porque defendemos uma gestão privada da CT, sem os vícios que estão inerentes à gestão pública, que no sector ferroviário tem sido uma desgraça, tirando raras excepções.

O capital necessário, estimando que 60% do investimento inicial é financiado pelo QREN, **é de 102 milhões de euros**:

• Troços Nacionais	71,7 milhões de euros
• Troços Internacionais de ligação a Espanha	30,3 milhões de euros

As entidades espanholas e/ou investidores espanhóis devem participar no capital da empresa no mínimo pelo montante do custo do investimento necessário para o prolongamento da Linha do Corgo e da Linha do Tua até Espanha. Estamos a falar de cerca de **30,3 milhões de euros** (já deduzido do montante a ser participado pelo QREN). **Assim, ficam a restar 71,7 milhões de euros** para o investimento inicial nas linhas nacionais.

Para aliciar os investidores privados a participar neste projecto, estimamos que haja distribuição de dividendos todos os anos. Além disso é um investimento seguro, uma vez que o seu capital será restituído juntamente com as mais-valias, quando finalizar o contrato de concessão com estado.

As estimativas que fizemos para os lucros da empresa, foram para os primeiros 3 a 5 anos, pois acreditamos que após esse período de adaptação, os lucros da empresa possam no mínimo duplicar, pelo que aqueles accionistas que quiserem ter um proveito a curto prazo, poderão ao fim de 7 a 10 anos vender a sua participação com uma grande rentabilidade. Estimamos para os primeiros 3 a 5 anos um lucro anual a rondar os **2,6 milhões de euros**.

Outra forma de financiamento do projecto, para além da participação directa no capital, seria a emissão de obrigações a 10 anos, com uma taxa assegurada de 3%. Contudo, esta taxa seria actualizada para cima, sempre que rentabilidade da empresa no ano anterior fosse superior a essa taxa. Prevemos que a taxa de 3% de rentabilidade possa ser atingida e mesmo ultrapassada depois dos primeiros 3 a 5 anos de exploração.

A FEVE seria um investidor estratégico para este projecto, dada a sua experiência de sucesso na gestão de um programa idêntico em Espanha. Além disso, também poderia ser importante para a concretização das ligações a Espanha, podendo em alguns casos, quem sabe, prolongar as suas linhas até aos pontos de passagem das ligações da CT a Espanha, aumentando assim o potencial do negócio de exploração do transporte de passageiros e de mercadorias.

As empresas de turismo que operam na região do Douro poderiam ser potenciais interessados a participar no capital da CT.

O projecto CT apresenta nos custos de investimento inicial todos custos necessários para as linhas do Tâmega, Corgo, Tua, Lamego, Sabor e Vouga, mas caso não se obtenha de imediato as verbas necessárias para concretizar o projecto na sua totalidade, este pode ser realizado por fases, em função das verbas obtidas. Seria de todo interessante e uma mais-valia para o próprio projecto CT, que fosse concretizado na sua totalidade.

7.3 Custos com a Exploração das Linhas

O custo anual com a exploração das Linhas é de **35,6 milhões de euros**:

• Linha do Vouga e Linha de Lamego	7,4 milhões de euros;
• Linha do Corgo	6,9 milhões de euros;
• Linha do Tua	6,4 milhões de euros;
• Linha Internacional de Chaves - Ourense	3,7 milhões de euros;
• Linha do Vouga entre Aveiro e Silvalde	2,8 milhões de euros;
• Linha do Tâmega	1,8 milhões de euros;
• Linha do Sabor	3,8 milhões de euros;
• Ramal de Viseu	1,1 milhões de euros;
• Ramal de Valpaços	1,2 milhões de euros;
• Linha Internacional de Bragança a Puebla de Sanabria	0,5 milhões de euros.

Esta estimativa inclui todos os custos operacionais relacionados com a exploração de cada linha com sua manutenção, com os custos de pessoal e combustível. A média utilizada para o custo por km diário por comboio foi de 4,925 €

A CT deve celebrar um contrato idêntico à CP para usufruir de um preço especial para o Gasóleo.

Os custos com a exploração poderiam ser inferiores, se fossem electrificadas as principais linhas deste projecto. Contudo essa opção iria onerar substancialmente o investimento inicial. No entanto, esta opção não é para ser descartada, podendo ser uma opção para o futuro da CT.

7.4 Receitas e Despesas com o Funcionamento das Linhas

O projecto CT tem como objectivo transportar mais de 10% da população abrangida pelas linhas de comboio que pretende explorar. Contudo, tivemos como base para a obtenção das receitas o transporte de 2% da população abrangida para os primeiros anos.

Prevemos para os primeiros 3 a 5 anos, período de adaptação da empresa às necessidades das populações e das populações à existência da empresa, **lucros a rondar os 2,6 milhões de euros**:

• Custos anuais de Exploração	35,6 milhões de euros;
• Receitas Anuais de Exploração	38,2 milhões de euros.

Contudo, estimamos que esse valor possa duplicar nos anos seguintes, com uma maior ocupação dos comboios, nomeadamente uma maior ocupação das ofertas turísticas que a CT tem para oferecer.

As receitas anuais de **38,2 milhões de euros** resultam de:

• Venda de bilhetes	35,4 milhões de euros
• Saldo do Turismo de Habitação Ferroviário e Merchandising	1,0 milhões de euros
• Saldo dos Padrinhos e Alugueres de Instalações	0,9 milhões de euros
• Saldo dos Comboios Histórico, Temáticos e o Transmontano Express	0,8 milhões de euros
• Saldo do Serviço da Colónias de Férias + Outros	0,1 milhões de euros

Como podem constatar as receitas obtidas através da venda de bilhetes 35,4 milhões de euros não cobre os custos anuais de exploração de 35,6 milhões de euros.

As receitas resultantes de vendas de bilhetes foram estimadas com base numa receita média por passageiro por km de 0,077 €/dia. Assim, as receitas da venda de bilhetes são as seguintes:

• Linha do Vouga e Linha de Lamego	7,4 milhões de euros;
• Linha do Corgo	6,9 milhões de euros
• Linha do Tua	6,4 milhões de euros;
• Linha Internacional de Chaves - Ourense	3,9 milhões de euros;
• Linha do Sabor	3,6 milhões de euros;
• Linha do Vouga entre Aveiro e Silvalde	2,8 milhões de euros.
• Linha do Tâmega	1,7 milhões de euros;
• Ramal de Valpaços	1,2 milhões de euros;
• Ramal de Viseu	1,0 milhões de euros.
• Linha Internacional de Bragança - Puebla de Sanabria	0,5 milhões de euros;

Tendo em conta resultados entre custos de exploração e receitas de exploração dos comboios diários, sem o turismo e outras receitas que não a venda de bilhetes, grande parte das linhas têm um saldo zero, ou seja, são auto-suficientes. Contudo, as linhas do Sabor, Tâmega e Ramal de Viseu têm um saldo negativo para os primeiros anos de exploração:

• Ramal de Viseu	-0,1 milhões de euros.
• Linha do Tâmega	-0,1 milhões de euros;
• Linha do Sabor	-0,2 milhões de euros:

A única linha que nos primeiros anos de exploração tem um saldo positivo é:

• Linha Internacional de Chaves - Ourense	0,2 milhões de euros;
---	-----------------------

Estes resultados são uma estimativa para os primeiros 3 a 5 anos analisados de uma forma isolada, com as receitas dos comboios transversais às várias linhas, a serem registadas de uma forma sectorial (por linha), mas no seu conjunto e tendo em atenção o seu aproveitamento turístico, dão lucro à empresa. Daí a importância de uma gestão integrada para maximizar todas as potencialidades da exploração de todas as linhas. No entanto passado período inicial de adaptação, acreditamos que grande parte das linhas terá um saldo positivo de exploração directa.

A CT disponibilizará vários produtos de bilhetes, como por exemplo os passes, pacotes de 15 viagens pelo preço de 12, bilhetes família com desconto (pai, mãe e pelo menos um filho), bilhete reformado, etc.

A CT só terá 2 tarifários para os comboios diários, um para os comboios especiais (Comboio Aquae Flaviae e Comboio Brigantino) e outro para os restantes comboios (internacionais, regionais e suburbanos).

Outra aposta da CT para obtenção de receitas, deve ser o Merchandising, aproveitando a nostalgia que estas linhas provocam nas pessoas.



8. Notas Finais

Chamamos atenção que todos os cálculos apresentados neste projecto foram arredondados aos milhões, tendo apenas uma casa decimal e foram tidos em conta as amortizações contabilísticas.

Queremos agradecer a todos que contribuíram com as suas ideias para melhorar este projecto, mas temos que agradecer a uma pessoa em especial, Paco Boluda, autor de todo o design da CT.

Ficamos a aguardar por comentários e contributos a este projecto, mas o mais importante é que os investidores apareçam para realizar este grande projecto ferroviário que iria revolucionar o sector ferroviário nacional.

Estou disposto a abraçar este projecto a 100%, estou certo que mais estão dispostos a fazê-lo porque acreditam no projecto CT, só precisamos que alguém acredite como nós e esteja disposto a investir.

Estamos disponíveis para prestar todos os esclarecimentos necessários.

Paulo Santos



TRANSMONTANO EXPRESS



RÉGUA
VILA REAL
VILA POUCA
VIDAGO
CHAVES

TUA
ABREIRO
MIRANDELA
MACEDO
BRAGANÇA

POCINHO
MONCORVO
CARVIÇAIS
MOGADOURA
MIRANDA



LUXURY AND ADVENTURE

THE CORGO, TUA AND SABOR LINES



TRAS OS MONTES
PORTUGAL

