

A suspensão do levantamento de carris no ramal ferroviário entre a Figueira da Foz e a Pampilhosa abre espaço para um debate alargado e profundo sobre qual deve ser o destino desta infraestrutura que a Refer encerrou à circulação em janeiro de 2009, para realizar trabalhos de reabilitação e modernização. Trata-se de um debate tanto mais oportuno e necessário quanto se sabe que o processo tem sofrido avanços e recuos absolutamente incompreensíveis, sem que se percebam bem os motivos e, pior ainda, sem que tenham sido produzidos estudos que permitam justificar o encerramento definitivo da linha. De resto, são muitas as vozes a defender que, se devidamente enquadrado numa estratégia de desenvolvimento regional consistente, num horizonte de médio e longo prazo, o troço ferroviário entre a Figueira da Foz e a Pampilhosa será sustentável economicamente e terá condições para funcionar como importante vantagem comparativa de vários concelhos, concorrendo assim para o reforço da sua competitividade.

A questão que hoje se coloca é a de saber se o país pode dar-se ao luxo de abandonar uma linha ferroviária que justifica o investimento a fazer para que seja reativada, desperdiçando a oportunidade de induzir benefícios a vários níveis, ou se, pelo contrário, avança de uma vez por todas com a sua modernização e reativação, no quadro de uma política de transportes integrada, promovendo a sua articulação com outras infraestruturas existentes, e tornando-a, por essa via, um fator de dinamização da base económica da região. Foi certamente esta perspetiva que esteve na base do investimento de mais de 20 milhões de euros realizado no porto da Figueira da Foz, nos últimos quatro anos, o que se traduziu no aumento do seu raio de ação e no crescimento de cerca de 40% da carga movimentada. Ora, segundo o que pude apurar, apesar de o porto beneficiar de um excelente ramal interno, as ligações a norte, ao corredor da Beira Alta e, através dele, a Espanha e à Europa, não estão otimizadas, resultando daí um custo adicional que desincentiva a utilização da ferrovia. É neste quadro que a reativação da linha entre a Figueira da Foz e a Pampilhosa, ao permitir desanuviar a rede principal, que se encontra bastante congestionada, permitiria diminuir drasticamente o fluxo diário de 500 camiões que todos os dias afluem ao porto por via rodoviária.

Recordo a propósito a posição do Professor Manuel Tão, que considera a linha entre a Figueira da Foz e a Pampilhosa "fundamental para a otimização do eixo Oeste-Beira Alta, cujo efeito na rede nacional é estrutural, sobretudo do ponto de vista logístico". Segundo aquele especialista em transportes, esse eixo traz "benefícios ao nível da exploração da Linha do Norte, que enfrenta grandes problemas de capacidade e escassez de canal horário, além de ter a grande vantagem de permitir a ligação à plataforma logística da Pampilhosa e ao porto da Figueira da Foz", abrindo-se também a partir daqui outro corredor até à fronteira com Espanha, na Beira Alta.

## Reactivar a linha Figueira de Foz-Pampilhosa (Opinião)

Escrito por SNAQ

Quinta, 18 Abril 2013 14:18 - Actualizado em Quinta, 18 Abril 2013 14:21

---

O que temos agora é que, para fazer chegar as mercadorias do porto da Figueira da Foz à Pampilhosa e daí ao eixo Oeste-Beira Alta, o único recurso ferroviário é através da ligação à Linha do Norte, em Alfarelos, com todos os problemas que daí advêm ao nível do congestionamento de tráfego (mais de 600 marchas por dia). Tendo em conta que já não haverá linha de alta velocidade, esse congestionamento tenderá a acentuar-se, o que justifica a existência de alternativas para certo tipo de tráfego, uma das quais deverá passar pela reativação do troço entre a Figueira da Foz e a Pampilhosa, via Cantanhede. Aliás, se este troço estivesse a funcionar, a Linha do Norte não teria ficado interrompida em Alfarelos durante três dias, devido ao acidente que aí ocorreu no passado mês de janeiro.

Em 18 de setembro de 2012, no decurso do fórum sobre o Potencial Logístico da Região Centro e das suas Infraestruturas, realizado na Figueira da Foz, o Senhor Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações admitiu que o país exagerou no investimento rodoviário e foi descuidado no investimento ferroviário. Inverter esta tendência não é um processo fácil nem é de esperar grandes resultados no curto prazo, mas talvez começando por aproveitar e valorizar o que já existe seja o mais sensato a fazer nesta fase. É também neste pressuposto que os municípios da Comunidade Intermunicipal do Baixo Mondego (CIM-BM) têm assumido uma posição concertada a reclamar a rápida reabertura da linha ferroviária entre a Figueira da Foz e a Pampilhosa, considerando ser esse um passo muito importante para o reforço da competitividade da região.

Por João Moura - Presidente da Câmara Municipal de Cantanhede *in* Público de 18 de Abril de 2013