

Prescindindo das paragens intermédias, o futuro comboio internacional arrisca-se a registar uma procura tão reduzida que venha servir de justificação para o fim da própria ligação luso-galaica

A decisão foi tomada ao mais alto nível na última Cimeira Ibérica: Porto e Vigo vão ter um comboio que circulará entre as duas cidades sem quaisquer paragens intermédias.

O objectivo é criar uma ligação rápida que reduza o tempo de percurso das actuais três para 2 horas e 15 minutos, mesmo que, para isso, cidades como Famalicão, Barcelos e Viana do Castelo fiquem - literalmente - a ver passar o comboio.

O PÚBLICO apurou que este projecto não foi objecto de qualquer estudo prévio que fundamentasse a decisão, que acabou por ser imposta à CP pelo poder político, sem qualquer análise de custo-benefício (tal como acontece com o projecto ferroviário da Trafaria).

Em cima da mesa está a criação de dois comboios diários em cada sentido que percorrem toda a Linha do Minho sem paragens por forma a ligarem Porto e Vigo num tempo recorde.

A CP não divulgou nenhum dado sobre o impacto da variante tempo de viagem na procura, desconhecendo-se, assim, se aumentará o número de passageiros que poderão vir a usar este comboio para se deslocarem exclusivamente entre as duas cidades.

Mas, mesmo sem estudos, os ferroviários e os autarcas da região sabem que na actual ligação são precisamente as estações intermédias que alimentam o serviço internacional entre Porto e Vigo. Entre os clientes da CP que atravessam a fronteira, muitos têm origem e destino em Famalicão, Barcelos, Viana ou Valença. A nova ligação vai deixá-los apeados.

É por isso que existe um risco elevado de este serviço vir a ter uma procura tão baixa que facilite a posterior demonstração de que não tem rentabilidade, pondo-se em causa o futuro da própria ligação ferroviária internacional.

Outro factor que pode levar a um aumento da procura do transporte ferroviário é o conforto do material circulante. Uma ligação entre as duas capitais regionais que apresentasse um comboio novo, mais confortável e com padrões de qualidade mais modernos, poderia compensar a redução de passageiros motivada pela supressão das paragens intermédias, pois seria vista como um verdadeiro comboio internacional, capaz de atrair clientes com maior poder de compra.

Mas o material que a CP tem previsto para esta ligação são precisamente as mesmas automotoras que circulam na Linha do Minho e que realizam os serviços regionais, das quais muitos passageiros se queixam por serem desconfortáveis e barulhentas.

O material circulante que serve a Linha do Minho é espanhol e foi alugado pela CP à sua congénere Renfe por um montante que aquela empresa pública nunca quis divulgar. Trata-se das automotoras 592, conhecidas por "camelos" devido às "bossas" que se vêem no seu tejadilho e que mais não são do que os equipamentos de ar condicionado. Movem-se a *diesel* e podem atingir os 120 Km/hora.

Enquanto os autarcas da região se queixam da anunciada inexistência de paragens entre Vigo e Porto, a CP está a cumprir as ordens do ministro da tutela, Álvaro Pereira, e a elaborar um horário que permite percorrer em 1 hora e 35 minutos a distância entre Campanhã e Valença. Sem quaisquer paragens, porque os comboios que venham em sentido contrário (a linha é de via única) encostam todos nas estações para que o futuro rápido possa passar.

A viagem actual entre Porto e Valença demora pouco mais de duas horas e tem dez paragens intermédias (Ermesinde, Trofa, Famalicão, Nine, Barcelos, Barroselas, Viana, Âncora-Praia, Caminha e Cerveira). Mas mesmo continuando a servir todas estas estações, pode ser optimizada, demorando menos 15 minutos. A eliminação das paragens permite-lhe ganhar mais 35 a 40 minutos.

Do lado galego, entre Valença e Vigo, os ganhos de tempo serão residuais, porque é o troço mais curto e só serão suprimidas três paragens (Tui, Porriño e Redondela de Galícia).

Comboio Porto-Vigo sem paragens não teve qualquer estudo de mercado

Escrito por SNAQ

Segunda, 03 Junho 2013 15:30 -

O PÚBLICO questionou a CP sobre este futuro serviço internacional, mas a empresa não respondeu. Quem também nada divulga sobre os investimentos previstos para a Linha do Minho, é a gestora de infra-estruturas ferroviárias, Refer.

A empresa tem um estudo que prevê a electrificação da linha desde Nine até Valença e a criação de pontos de cruzamento com capacidade para comboios de 750 metros. Trata-se de uma modernização destinada sobretudo ao tráfego de mercadorias e que visa completar a electrificação da rede ferroviária portuguesa. Mas que não inclui quaisquer intervenções no traçado da linha com vista ao aumento de velocidades.

Por Carlos Cipriano *in* Público de 3 de Junho de 2013