

Sem comboio, milhares de peregrinos só podem vir de Espanha de autocarro

Com a mobilidade assente no transporte rodoviário, organização da Jornada Mundial da Juventude está com dificuldades em estacionar 3000 autocarros em Lisboa

Carlos Cipriano

Há neste momento 50 mil espanhóis inscritos para a Jornada Mundial da Juventude, de 1 a 6 de Agosto, mas esse número deverá triplicar até lá. Como, de acordo com um inquérito da empresa VTM que está a preparar a mobilidade do evento, 68% dos peregrinos prevêm viajar de autocarro, serão necessários 2040 autocarros para transportar os 102 mil peregrinos vindos de Espanha que optam por este meio de transporte. Só de Madrid estima-se que virão 1000 autocarros. Isto sem contar com os que virão do resto da Europa, nomeadamente de França e Itália, além de que haverá ainda uma grande quantidade de peregrinos não inscritos que virão por conta própria.

No entanto, nem a CP nem a Renfe estão a preparar qualquer oferta especial para transportar os milhares de pessoas que vão circular entre os dois países. Uma decisão contrária à que levou, em 2014, na final da Champions entre o Atlético e o Real Madrid, à realização de vários comboios especiais entre as duas capitais.

No discurso político, o comboio é o transporte privilegiado para transportar grandes massas e o mais adequado do ponto de vista ambiental. Segundo a Comissão Europeia, "o transporte ferroviário é responsável por menos de 0,5% das emissões de gases com efeito de estufa relacionadas com os transportes, o que faz dele uma das formas mais sustentáveis de transporte de passageiros e de mercadorias. Entre outros benefícios, o transporte ferroviário é ainda "excepcionalmente seguro".

Portugal e Espanha estão ligados por três fronteiras ferroviárias que nenhum dos países faz tenção de usar para responder a um pico de milhões de viagens que são esperadas para a jornada. Nas últimas cimeiras ibéricas, realizadas em Viana do Castelo em 4 de Novembro passado e em Lanzarote a 13 de Março, os dois chefes de governo repetiram as boas intenções para o desenvolvimento do transporte ferroviário entre os dois países, mas sem que tal se tenha traduzido em qualquer medida concreta, para além de esperar que se construam novas infra-estruturas. No entanto, as existentes têm capacidade de sobra para nelas pôr a circular comboios transfronteiriços.

O autocarro será, assim, o modo



A Jornada Mundial da Juventude tem neste momento 600 mil peregrinos inscritos, mas estima-se que muitos mais venham por conta própria



As empresas rodoviárias têm recusado pedidos para esta altura, já que não têm o suficiente para a procura interna

privilegiado para o transporte de peregrinos e a organização tenta resolver a difícil equação de estacionar os 3000 autocarros, que, de acordo com as previsões actuais, afilirão a Lisboa. A ideia é deixar os passageiros o mais próximo possível do local do evento e arranjar zonas de estacionamento na periferia. Segundo a organização, a prioridade em termos de planeamento é a "localização de parques de estacionamento, na cidade de Lisboa e concelhos limítrofes, para autocarros (serviços ocasionais) e respectivos acessos a plataformas de transporte público e pedonais até aos locais dos eventos".

A procissão, porém, ainda vai no adro. É que o número de autocarros deverá aumentar, porque a Jornada Mundial da Juventude tem neste momento 600 mil peregrinos inscritos (tembora só 250 mil tenham, por enquanto, efectivado e pago a inscrição), mas estima-se que muitos mais venham por conta própria, isto é, sem estarem integrados em qualquer organização, escolhendo, por vezes à última da hora, o alojamento e o transporte. De acordo com um inquérito aos peregrinos, sabe-se que neste momento 71% virão da Europa, seguindo-se, no resto do mundo, um peso relevante para a América Latina. Em relação aos europeus, 68% pre-

vêm deslocar-se de autocarro, 17% de avião, 3% de comboio, 2% em viatura própria, mas – atenção – 10% ainda não sabem.

Sobre o tráfego aéreo a hipótese de recorrer a Beja e Monte Real não está excluída, mas, de momento, a organização diz que "as decisões sobre os aeroportos dependerão sempre da procura e da gestão que as operadoras de aviação consigam fazer, pelo que, neste momento, ainda não há decisões a anunciar".

Internamente, uma parte significativa dos peregrinos ficará alojada nas dioceses do eixo Santarém-Setúbal, o que inclui também a região oeste. Muitos deslocar-se-ão de comboio, contando a CP e a Fertagus reforçar a sua oferta regular nessa altura. Mas na linha do Oeste não está previsto nenhum comboio especial.

Já a partir do resto do país a CP está a preparar para a JMJ uma oferta com 49 comboios especiais para Lisboa com origens em Braga, Porto, Aveiro, Coimbra, Évora, Beja e Faro. Na pré-jornada, na semana que antecede a vinda do Papa, estão previstos também 34 comboios especiais, entre eles um entre Figueira da Foz e Coimbra e um reforço para o Parque das Cidades (Faro) na linha do Algarve. A empresa tem vindo a receber mais pedidos, mas não tem carruagens

para satisfazer uma tão grande procura num curto período de tempo.

Além disso, a CP vai reforçar todos os comboios regulares com o máximo de carruagens. Praticamente toda a frota será posta sobre carris, o que exige bom planeamento da manutenção e cuidados na gestão das férias do pessoal que se procurará que não as goze na altura da jornada.

Há falta de autocarros

Nas empresas rodoviárias, também fustigadas com este pico de procura, está-se a pedir aos motoristas que também não tirem férias nesta altura. Os operadores têm tido inúmeros pedidos para serviços especiais, alguns deles do estrangeiro, o que recusaram, porque já não têm o suficiente para a procura interna.

Luís Cabaço Martins, presidente da Antrop – Associação Nacional de Transportes de Passageiros, diz que os anos da pandemia levaram a um desinvestimento na renovação das frotas e que, se isso não foi particularmente grave em 2022, porque a retoma foi lenta, 2023 tem surpreendido com um aumento da procura de 30% para serviços comerciais. Para a jornada, reconhece que "haverá algum défice de autocarros e de motoristas", o que, aliás, já hoje se verifica mesmo para o serviço regular.

Agosto tem a vantagem de haver menos serviço público regular e comercial, o que dá alguma margem para a jornada, mas, mesmo assim, o também administrador do grupo Barraqueiro não tem dúvida de que o sector "não vai conseguir responder a todas as necessidades".

Outro problema é a falta de motoristas. A lei não permite que antes dos 24 anos se possam conduzir autocarros de passageiros, o que impossibilita o recrutamento dos mais jovens. Muitos operadores estão a recorrer a mão-de-obra estrangeira, nomeadamente do Brasil e de África.

Portugal terá entre 12.000 a 13.000 autocarros, na sua maioria urbanos. Estima-se que uma terça parte será de interurbanos ou de serviço comercial. E uma coisa é certa: na semana da JMJ estarão todos a circular, quer no reforço do serviço regular, quer nos serviços ocasionais.

Além disso, os operadores rodoviários estrangeiros estão com dificuldade em assegurar serviços para Portugal, porque não encontram alojamento para os seus motoristas.