

1943

O Lusitânia Expresso foi inaugurado a 20 de Julho de 1943 e ligava três vezes por semana a Estação do Rossio à de Delícias, em Madrid. Viagem demorava 13 horas

Lusitânia Expresso em risco de acabar

Carlos Cipriano

A operadora ferroviária pública espanhola Renfe anunciou que não prevê repor a circulação, “pelo menos no curto prazo”, do comboio Lusitânia Expresso, que faz a ligação nocturna entre Lisboa e Madrid, e que se encontra interrompida desde 17 de Março devido ao fecho de fronteiras, provocado pelo coronavírus.

Fonte oficial da empresa disse ao PÚBLICO que, perante a lenta evolução da procura na sequência do confinamento provocado pela crise sanitária e os consequentes prejuízos daí decorrentes, “a Renfe retomará a sua oferta dando prioridade aos serviços que possam proporcionar maiores rácios de ocupação dos comboios”. E acrescenta: “Entre estes não estão os comboios-hotel da Renfe que no último exercício acumularam prejuízos superiores a 25 milhões de euros”.

Hoje só há três comboios-hotel na Península Ibérica: Madrid-Ferrol, Barcelona-Vigo e Madrid-Lisboa. Mas este último é um negócio conjunto entre a CP e a Renfe, com despesas e receitas partilhadas. A decisão não deveria, pois, ser unilateral, mas nem a CP nem a Renfe explicaram ao PÚBLICO de que forma foi tomada.

A CP foi apanhada de surpresa pela decisão espanhola e limitou-se a dizer ao PÚBLICO: “Encontram-se a decorrer conversações bilaterais entre os Governos de ambos os países, nomeadamente sobre os termos e condições de reabertura das fronteiras e ligações internacionais”, pelo que a empresa “aguarda pela conclusão deste processo para definir o seu posicionamento relativamente às ligações internacionais”.

A empresa pública recusou divulgar os resultados de exploração deste serviço, bem como o número de passageiros transportados. Mas em 2013, quando foi decidido retirar a carruagem-restaurante a este comboio, a empresa assumia que o Lusitânia e o Sud Expresso (Lisboa-Hendaya) davam dois milhões de euros de prejuízo por ano. Um valor que supostamente se terá reduzido pela

ausência do encargo com a carruagem-restaurante.

Num comunicado, a associação ambientalista Zero diz que “o fim da ligação Madrid-Lisboa poderá constituir o fim de uma alternativa menos poluidora para este trajeto, e maior dependência do transporte aéreo”. E recorda que “este comboio foi um símbolo do uso de um modo de transporte mais sustentável na passagem por Portugal de Greta Thunberg a caminho da Conferência das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas em Madrid”. Por isso, a Zero “denuncia publicamente a inaceitável falta de articulação sobre a política ferroviária entre os dois países, em particular entre as duas capitais”, acrescentando que “os dois países não falam muito um com o outro sobre transporte ferroviário de passageiros”.

O comunicado diz ainda que “Portugal abandonou a linha TGV para fazer uma linha de mercadorias, enquanto Espanha continuou com o projecto do lado espanhol” e que “Madrid passou a ser o primeiro destino que mais passageiros mobiliza a partir do Aeroporto Humberto Delgado”.

Em 2017, a ligação por via aérea Lisboa-Madrid era a 37.ª ligação com maior número de passageiros entre cidades europeias (1,4 milhões de passageiros transportados anualmente) e com um impacte de emis-

sões de 110 mil toneladas de CO₂ emitidas por ano.

O PÚBLICO pediu um comentário sobre este assunto ao ministro do Ambiente, Matos Fernandes, mas este remeteu quaisquer explicações para o seu homólogo das Infra-estruturas, Pedro Nuno Santos, que, por sua vez, também não quis comentar.

Um comboio de luxo

O Lusitânia Expresso foi inaugurado a 20 de Julho de 1943 e ligava três vezes por semana a Estação do Rossio à de Delícias, em Madrid. Antes, já tinham existido algumas ligações ferroviárias entre as duas capitais, mais ou menos irregulares e nem sempre directas, obrigando a transbordo na fronteira. Mas o Lusitânia seria o primeiro comboio em que as formalidades alfandegárias eram realizadas a bordo, poupando-se assim no tempo de paragem nas estações fronteiriças de Marvão-Beirã e Valência de Alcântara. Ainda assim, a viagem demorava 13 horas, com saída de Lisboa às 19h20 e chegada a Madrid às 9h30, no que eram uns tempos de percurso muito aceitáveis para a época.

O encerramento do ramal de Cáceres (Torre das Vargens-Beirã), em 2012, durante o período da *troika*, faz com que o Lusitânia passe a circular pela Linha da Beira Alta e desta vez atrelado ao centenário Sud Expresso. As duas composições separaram-se em Medina del Campo e uma segue para Hendaya (onde dá ligação ao TGV para Paris) e a outra para Madrid. A junção dos dois comboios permite reduzir os prejuízos do serviço que na altura, segundo a CP, eram de quatro milhões de euros por ano. No ano seguinte, em 2013, o Lusitânia e o Sud perdem a carruagem-restaurante, ficando apenas com o serviço de bar.

A pandemia fez parar ambos os serviços em Março. Os 20 funcionários da Servirail, que tem a concessão do bar destes comboios, estão desde então em *layoff*. O Sud Expresso é inteiramente português, pagando a CP o aluguer do material espanhol e o serviço de tracção das locomotivas da Renfe no trajeto entre Vilar Formoso e a fronteira com a França.



estação ausentes do Ferrovía 2020

do Norte precisava nessa altura de uma modernização da infra-estrutura. O bom senso aconselhava que se procedesse a um investimento integrado que melhorasse o traçado, a par da electrificação. Mas a opção foi colocar apenas os postes, a catenária e sistemas de energia associados. Um erro que durante décadas se pagaria caro pela ineficiência da exploração numa infra-estrutura que não permitia utilizar plenamente as maiores capacidades dos comboios eléctricos. Setenta anos depois, uma idêntica abordagem persiste nos mesmos erros.

Debate e consenso nacional

O PÚBLICO perguntou à IP por que motivo o aumento das velocidades não constituiu uma prioridade nos investimentos ferroviários e se esta filosofia se manterá nos projectos do PNI 2030, mas a empresa limitou-se a responder que os investi-

mentos em curso “resultaram de um alargado debate e consenso nacional em torno dos investimentos previstos e dos objectivos por eles preconizados, designadamente no que toca à potenciação do tráfego de mercadorias”.

A IP dá conta da electrificação da rede ferroviária, “na instalação de sinalização interoperável em mais de 500 quilómetros de linhas e na eliminação de reduções de velocidade e aumento da fiabilidade da infra-estrutura”. Estes investimentos “permitem o aumento das velocidades comerciais praticadas pelos operadores ferroviários”. Por sua vez, a CP, em resposta, diz que o aumento das velocidades máximas “potencia o incremento da capacidade da infra-estrutura, bem como a melhoria da velocidade comercial, que se traduz pela redução do tempo de viagem”.

NELSON GARRIDO



Greta Thunberg usou o Lusitânia na viagem Lisboa-Madrid