

ECONOMIA

Só as viagens de Lisboa ao Porto e Braga superam os 100 km/hora

Radiografia da velocidade média da rede ferroviária portuguesa

Origem-Destino	Velocidade média (km/h)	Distância (km)	Tempo médio de percurso
Lisboa-Porto LINHA DO NORTE	118,9	337	2h50
Lisboa-Braga LINHAS DO NORTE, MINHO E RAMAL DE BRAGA	111,7	391	3h30
Lisboa-Évora LINHA DO ALENTEJO	97,5	141	1h26
Lisboa-Guimarães LINHAS DO NORTE E DE GUIMARÃES	96,2	393	4h05
Lisboa-Faro LINHA DO SUL	94,9	295	3h06
Lisboa-Guarda LINHA BEIRA ALTA	85,7	387	4h31
Lisboa-Beja LINHA DO ALENTEJO	82,3	179	2h10
Lisboa-Covilhã LINHA DA BEIRA BAIXA	82,1	301	3h40
Porto-Valença LINHA DO MINHO	70,4	130	1h50
Caldas da Rainha-Coimbra LINHA DO OESTE	68,7	134	1h57
Porto-Régua LINHA DO DOURO	59,9	104	1h44
Régua-Pocinho LINHA DO DOURO	48,7	68	1h23
Vila Real de Santo António-Lagos LINHA DO ALGARVE	47,3	141	2h58
Lisboa-Caldas da Rainha LINHA DO OESTE	45,8	106	2h19

Fontes: PÚBLICO e CP



MANUEL ROBERTO

Linha do Douro está na cauda da tabela das velocidades médias dos comboios em Portugal

Uma análise das velocidades médias praticadas na rede ferroviária nacional permite concluir que os comboios andam devagar em Portugal. Nalguns casos, muito devagar. Falta de investimento explica que em 30 anos a situação tenha evoluído pouco e que o carril continue atrás da roda

Ferrovía Carlos Cipriano

A maioria dos comboios de longo curso em Portugal tem velocidades médias inferiores a 100 quilómetros por hora (km/hora). As exceções são as ligações Lisboa – Porto e Lisboa – Braga onde a velocidade comercial dos quatro comboios mais rápidos é, respectivamente, de 118,9 km/hora e 111,7 km/hora.

A Linha do Norte é, assim, sem surpresas, a infra-estrutura ferroviária do país que permite velocidades mais elevadas. Só 99 dos 337 quilómetros que separam Lisboa do Porto permitem velocidades de 220 km/hora. Metade da linha continua a aguardar por uma modernização que teve início em 1997 e que ainda não acabou.

No entanto, os troços já modernizados permitem velocidades acima dos 160 km/hora, que se repercutem favoravelmente no destino final. É o caso de Braga, mas também de Guimarães que é alcançável, desde Lisboa, a uma velocidade média de 96,2 km/hora. As linhas da Beira Alta e da

Beira Baixa também beneficiam das velocidades alcançadas na Linha do Norte, o que permite que os Interdições cheguem à Guarda a uma velocidade média de 85,7 km/hora e à Covilhã a 82,1 km/hora.

Para o Algarve e Alentejo, a modernização da Linha do Sul em 2004 permitiu velocidades superiores a 200 km/hora em alguns troços que totalizam 70 quilómetros entre Lisboa e Torre Vã (concelho de Ourique), mas a travessia da serra continuou limitada a 80 km/hora, o que faz com que o Alfa Pendular e os Interdições não consigam um tempo médio de viagem superior a 3h06 e uma velocidade comercial de 94,9 km/hora entre Lisboa e o Algarve.

Évora é um destino que beneficia também das boas velocidades da Linha do Sul até Pinhal Novo e, igualmente, a prova de que quando a infra-estrutura ferroviária é modernizada, isso se repercute de imediato no serviço prestado. De Entrecampos àquele capital de distrito, o Interdições faz uma velocidade média de 97,5 km/hora, a terceira melhor dos comboios portugueses.

Contudo, a CP não tira partido desta performance, mantendo o serviço com apenas quatro comboios diários em cada sentido. Os próprios maquinistas e revisores viajam, a expensas da CP, nos autocarros da Rede de Expressos (que tem uma frequência de 23 ligações por dia em cada sentido) para entrarem ao serviço e trazerem o comboio para Lisboa.

Lentidão nacional

É tudo no que diz respeito ao patamar dos 90 km/hora. A maioria dos comboios que liga as cidades portuguesas é bem mais lenta, apesar de algumas das linhas que as servem até terem sido alvo de investimentos.

É o caso das linhas do Minho e do Douro que, tendo sido parcialmente modernizadas, não obtiveram quaisquer ganhos de velocidade. Demorase do Porto para Valença 1 hora e 50 minutos nos comboios mais rápidos, a uma velocidade de 70,4 km/hora. E para a Régua é pior: a velocidade média é de 60 km/hora. Em julho do ano passado, o primeiro-ministro inaugurou a eletrificação dos troços Nave – Viana e Caide – Marco, que

custou 27 milhões de euros. Há mais comboios elétricos, a segurança melhorou, mas os tempos de percurso mantiveram-se inalterados.

O mesmo se pode dizer de algumas intervenções feitas na Linha do Norte e na Linha da Beira Alta (também no âmbito da Ferrovía 2020), que se limitaram a substituir na infra-estrutura equipamentos que estavam em fim

47,3

Na linha do Algarve, entre Vila Real de Santo António e Lagos, a circulação média atinge a velocidade de 47,3 km/hora

de vida. Não se aumentou a velocidade dos comboios. Apenas se evitou que esta ainda tivesse de baixar em virtude do mau estado dos carris e das travessas.

No fim da lista estão as linhas que aguardam há décadas por uma modernização: o Algarve e o Oeste. De Lisboa para as Caldas da Rainha o comboio viaja à vertiginosa veloci-

dade média de 45,8 km/hora, a mesma que se pratica no Caminho-de-Ferro de Benguela entre o Lobito e o Luau. No Algarve é idêntico: de Vila Real de Santo António a Lagos circula-se à média de 47,3 km/hora.

Em ambos os casos é a lei de paragens que penaliza o tempo médio de percurso. A infra-estrutura não está tão má que não permita maiores velocidades e os comboios são velhos mas podem atingir os 120 km/hora. A visão comercial da CP é que é limitada ao serviço regional com paragens em todas as estações e apeadeiros, não inovando na criação de serviços mais rápidos.

Fraca evolução em 30 anos

Há precisamente 34 anos, em 1986, sem comboio pendular nem linha do Norte modernizada, os rápidos da CP designados Douro, Tejo, Miragiva e S. Jorge, percorriam a distância entre Santa Apolónia e Vila Nova de Gaia à