

## POLÍTICA

# Os comboios são eléctricos mas precisam de bandeiras

Os 56 quilómetros de via electrificada que o primeiro-ministro vai hoje inaugurar nas linhas do Douro e do Minho são o espelho da fraca modernização da rede ferroviária: obras curtas, atrasadas, inacabadas

**Inaugurações**  
Carlos Cipriano

Estação de Barroselas, 8 horas e 27 minutos. O comboio regional vindo de Nive e com destino a Viana do Castelo aproxima-se vagarosamente da agulha de entrada da estação, onde um agente da Infra-Estruturas de Portugal (IP) o aguarda segurando uma bandeira amarela.

A composição prossegue a marcha lenta e entra na linha desviada, onde se imobiliza na plataforma. O mesmo agente recoloca manualmente o aparelho de mudança de via (agulha) na sua posição original e dirige-se ao outro extremo da estação para dar entrada a outro comboio — o inter-regional procedente de Valença com destino ao Porto. Este já chegou e está parado em frente à agulha. Só arranca quando o homem ali chegar e desfaldar a bandeira amarela. Depois anda mais 100 metros e pára na estação. Agora entra em cena outro ferroviário — o chefe da estação —, que apita a cada um dos comboios, dando-lhes sinal de que é seguro partir.

Situações como esta são pura rotina na Linha do Minho, que é de via única, e onde os cruzamentos só podem ser efectuados nas estações. E como a “modernização” agora efectuada, e hoje inaugurada, não contemplou a instalação de sinalização electrónica (que estava prevista, mas não foi executada), os cruzamentos vão continuar a ser feitos assim. Trata-se de um sistema totalmente dependente de meios humanos, usado desde o séc. XIX e que se mantém intacto desde então (salvo que se mudou o telégrafo pelo telefone, através do qual os ferroviários comunicam entre estações para acertar os cruzamentos dos comboios).

Esta operação, que consiste em pôr o comboio a circular por uma linha desviada para cruzar com outro, poderia ser feita à distância, de forma mais rápida, simples e segura, desde um centro de comando que gere o tráfego ferroviário. Mas nos troços das linhas do Douro e do Minho, cuja “modernização” o primeiro-ministro António Costa inaugura hoje, isso não vai acontecer, porque, independen-



## Concurso público para modernizar 25% da Linha do Oeste

A Linha do Oeste serve 16 concelhos que concentram 10% da população activa nacional, mas a modernização deste corredor ferroviário — que está para a Linha do Norte como a A8 está para a A1 — é um dos mais atrasados do Ferrovias 2020. O Governo só decidiu fazer obras em metade da linha (entre Meleças e Caldas da Rainha), deixando o troço Norte até Alfarelos para mais tarde. Mas, para já, o que está previsto é o

lançamento de um concurso público para modernizar apenas o subtroço Meleças — Torres Vedras, numa extensão de 43 quilómetros, ficando para depois os 41 quilómetros até às Caldas da Rainha. Ainda assim, o lançamento do concurso deverá contar com uma cerimónia presidida pelo primeiro-ministro.

Segundo a Infra-Estruturas de Portugal, a decisão de dividir a modernização do Oeste em dois segmentos “teve por princípio a gestão da complexidade técnica

dos trabalhos do primeiro troço [Meleças-Torres Vedras] que compreendem a reabilitação e adaptação dos quatros túneis existentes nesta linha, a maioria dos trabalhos da nova via férrea, maior número de passagens desníveis, taludes e muros de suporte”.

A empresa diz ainda que a fase de construção deverá ter início no segundo semestre de 2020. Segundo o Ferrovias2020, as obras deveriam ter começado em finais de 2017. **C.G.**

temente de os comboios serem eléctricos ou a diesel, os procedimentos manuais vão manter-se.

Além de incompleta, esta modernização é “concluída” com um grande atraso em relação ao anunciado no plano Ferrovias 2020. O troço Nive-Viana do Castelo custou 16 milhões de euros e deveria ter tido as obras concluídas em Março de 2018. Mas só agora, com 13 meses de atraso, haverá comboios eléctricos nos carris até Viana do Castelo.

Já o troço Caíde-Nive (um investimento de 11 milhões de euros) é inaugurado com dois anos e seis meses de atraso. O então ministro das Infra-Estruturas, Pedro Marques, teria já consciência, à data da apresentação do Ferrovias 2020 (que ocorreu em



## Por causa das modernizações incompletas, os passageiros pouco ganharão com as inaugurações agora feitas

2016), que o projecto tinha derrapado e seria impossível de cumprir.

Durante este período, descobriram-se erros no projecto, os trabalhos estiveram parados, rescindiu-se com um empreiteiro e foi até necessário fechar a linha entre Caíde e Marco de Canaveses durante quatro meses para que as obras pudessem avançar, dado que não foi possível compatibilizá-las com a circulação dos comboios.

Os atrasos, porém, são maiores se se considerar aquilo que deveria ser a modernização da totalidade das linhas do Douro e do Minho. Se nesta última, é verdade que há obras a decorrer no troço norte (entre Viana do Castelo e Valença), também é certo que estas deveriam estar concluídas em Dezembro, mas o atraso já é

considerável, não devendo haver comboios eléctricos até à fronteira com a Galiza antes do fim do ano.

Já no Douro a situação é pior. A prossecução da modernização do Marco à Régua deveria estar concluída neste Verão. Longe vão os tempos em que o anterior ministro comunicava no Twitter que o Governo estava a electrificar os 42 quilómetros de via férrea no Douro, quando o projecto nem tinha saído do papel. O Ferrovias 2020 diz que as obras deveriam ter começado no segundo trimestre de 2018, mas não há obras, nem concurso público, nem sequer a garantia de que o projecto transite para o PNI2030. Um cenário que deixa desesperados os autarcas da região que, não só querem a modernização

da actual infra-estrutura, como exigem desencravar a Linha do Douro e reabri-la até Espanha.

É por causa destas modernizações incompletas que os passageiros pouco ganharão com as inaugurações. As maiores vantagens têm-as os utentes dos suburbanos do Porto que usam as estações de Vila Meã, Livração e Marco de Canaveses, pois agora acaba-se o transbordo em Caíde do comboio eléctrico para a automotora a diesel, passando a viagem a ser directa desde a Invicta. Para o resto da Linha do Douro, a exploração continua a ser feita com material diesel (as automotoras espanholas que a CP alugou à Renfe), não havendo mudanças assinaláveis nos horários para a Régua, Pinhão ou Pocinho.

Também no Minho as reduções dos tempos não serão significativas, pois, enquanto o troço a norte de Viana do Castelo não estiver electrificado, a CP terá de continuar a usar automotoras a diesel. E nem se ganha em comodidade porque a maioria das ligações entre Porto e Viana mantêm os transbordos em Nine. A única alteração de vulto é o prolongamento da rotação de um Intercidades Lisboa-Porto que passará a ter origem e destino em Viana do Castelo. Mas, como será apenas um por dia em cada sentido, isso não muda nada de estrutural na mobilidade da região. De resto, a redução do tempo de percurso entre o Porto e Viana será de apenas sete minutos.

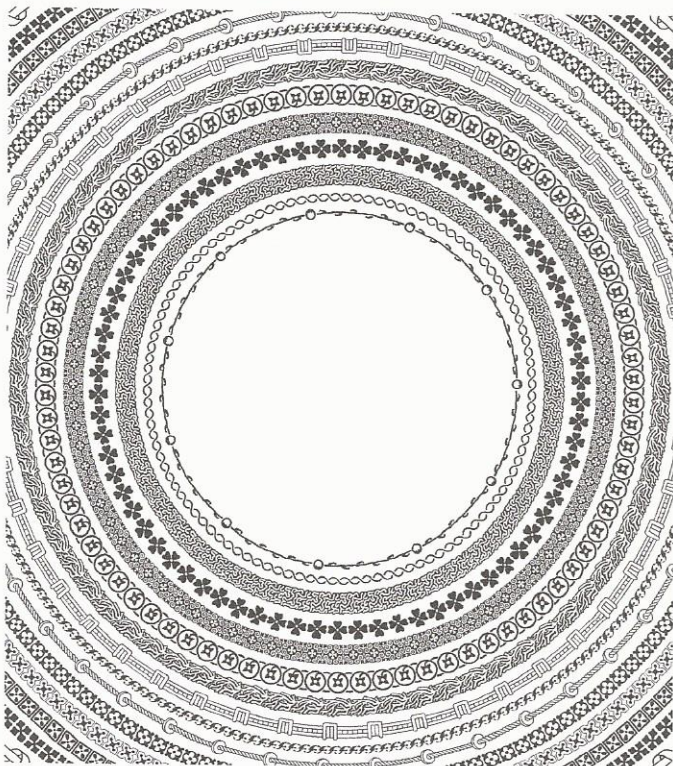
Para esta situação, contribuiu a cró-

nica falta de material da CP, que não tem automotoras eléctricas suficientes para tirar partido deste novo troço electrificado.

A empresa, em resposta a perguntas do PÚBLICO, sublinha as vantagens em termos ambientais do uso de material eléctrico: um consumo específico de 2 litros de gasóleo por quilómetro (20 Kwh) na automotoras a diesel para 6 Kwh em material eléctrico. O reverso da medalha é que, diariamente, vão continuar a circular comboios a diesel debaixo da catenária, o que configura um desperdício económico, pois é investimento que não está a ser aproveitado e poluição que não está a ser evitada.

carlos.cipriano@publico.pt

PUBLICIDADE



16 JULHO, 14H30 - 18H00

Anfiteatro do Laboratório  
Chimico do Museu da Ciência  
da Universidade de Coimbra



### APRESENTAÇÃO DO LIVRO PATRIMÓNIO DA HUMANIDADE CENTRO E PORTUGAL



Do Financiamento: CENTRO 2020, Direção Geral do Património Cultural, Direção Regional de Cultura do Centro