

Metro de Vila Real: por que não?

EMÍDIO GARDÉ*

Interessado nesta *coisa* dos transportes colectivos de passageiros, sempre me causou uma certa confusão e *desconforto* o encerramento de linhas férreas por esse país fora. Tento entender as razões do operador: há, sucessivamente, menos clientes (a melhoria do nível de vida nacional leva a que cada português veja como uma necessidade de primeira ordem a compra de um automóvel privado, o qual lhe permitirá uma *liberdade individual* e uma *afirmação pessoal* impossível em/com um transporte colectivo público), logo há prejuízo na exploração; consequentemente reduz-se a oferta – e a espiral aperta-se cada vez mais. Até ao momento em que o encerramento da linha ou troço ferroviário é a única *alternativa* possível. Sucedeu assim com a linha do Tua entre Mirandela e Bragança e sucedeu assim com a linha do Corgo entre Vila Real e Chaves. Apenas para falar das duas linhas que interessam para o resto deste texto...

De visita a Mirandela conheci, *in loco* e *in persona* o dito "Metro". Com aspas porque o que lá existe não é um *metro* na acepção técnica do termo; mas é assim que é conhecido e será assim que o tratarei de seguida. Com efeito, o *Metro de Mirandela* (MM) resulta do aproveitamento do troço de 4,1 quilómetros, entre as estações ferroviárias de Mirandela e de Carvalhais, da linha do Tua, que se estendia até Bragança e encerrada no primeiro dia de 1990. Neste troço, 90% é paralelo à EN15; o resto corre pelo interior da cidade de Mirandela – que, como não podia deixar de ser, tem a sua estação ferroviária num dos extremos... Nesses 4,1 quilómetros, que são percorridos em 9 minutos, onde antes apenas havia um apeadeiro, existem agora 4 *estações* do *metro*. O material circulante resultou da remodelação, em 1995, ano da inauguração do MM, de 4 automotoras Đuro Đaković, fabricadas na extinta Jugoslávia (agora Croácia) em 1963/69, que, pintadas de verde-alface, passaram a exibir um aspecto *modernação*. A frequência não é das melhores (aliás é bem fraca!), mas, e isso é o mais importante, *está lá* e *funciona!* Desde 2001.10.21, e por decisão conjunta da CP e da MM, é esta última que assegura as três ligações diárias em cada sentido à linha do Douro, no Tua, pelo que, na prática o *Metro de Mirandela* tem duas linhas: Mirandela – Carvalhais e Mirandela – Tua...

E Vila Real? Continua com o serviço da CP entre a cidade e a Régua, onde é dada ligação diária a 4 circulações ferroviárias até/desde o Porto. Da estação de Vila Real para norte o encerramento também se deu em 1 de Janeiro de 1990.

Então, onde *entra* o Metro? À semelhança de Mirandela, também em Vila Real a estação ferroviária está perto de um dos seus extremos e a linha também circula por dentro da cidade – melhor, das novas zonas da cidade, para onde ela se tem expandido ultimamente e se expandirá nos próximos tempos. Além disso, passa junto à UTAD e a distâncias reduzidas (menos de 300 m) da Residência Universitária do Parque de Além-Rio, do Centro de Saúde de Mateus, da NERVIR, do Teatro de Vila Real e do novíssimo Centro Comercial *Dolce Vita Douro* – que se prevê seja visitado por 8 milhões de pessoas anualmente (cerca de 22 mil/dia)! – além de servir zonas que não serão abrangidas pelo futuro sistema de transportes colectivos urbanos de Vila Real, como é o caso de Folhadela. Então por que não aproveitar aquela infra-estrutura e integrá-la na rede de transportes da cidade?

Sonhemos, então, com o ***Metro de Vila Real***: *bastava* (!) reabilitar o canal ferroviário existente entre Folhadela e Abambres-Gare – recuperando a via ainda existente e, obviamente, reinstalando-a onde foi vandalizada ou, pura e simplesmente, furtada –, criar novas paragens – em Folhadela, na UTAD, na Araucária, à rotunda da Nervir, em Abambres... – e passar a fazer um serviço de vaivém entre esses dois extremos, distanciados cerca de 6 quilómetros, usando para tal o mesmo material que é usado actualmente nas ligações à Régua – o mesmo, aliás, que é usado em Mirandela, só que pintado de vermelho. Conseguir-se-ia, assim, não só (re)aproveitar e (re)rentabilizar a infra-estrutura existente – dando-lhe um aproveitamento melhor do que o actual... – como reforçar e complementar o [futuro] sistema de transportes colectivos da cidade. Dinheiro para a concretização? É só usar o mesmo processo usado em Mirandela, em Coimbra, no Porto...

Então, por que não o ***Metro de Vila Real***?

Em Vila Real, 2004-07-24

* Engenheiro, mestrando na UTAD.



Dar um melhor aproveitamento ao troço ferroviário entre Vila Real e Abambres-Gare...