

Portugueses já podem comprar viagens ao espaço

O fundador e presidente do grupo Virgin, Richard Branson, inaugurou ontem, no Porto, a Caminho das Estrelas, a agência

de turismo espacial do grupo do empresário Mário Ferreira, que vai comercializar em Portugal as viagens ao espaço da Virgin.



Veja os vídeos do PÚBLICO www.publico.pt/videos

CP desiste de comboio panorâmico na linha do Douro

Carlos Cipriano

Investimento de um milhão de euros jaz estacionado em Contumil, depois de ter deixado de vigorar acordo com o Instituto do Vinho do Douro e Porto

● A CP decidiu acabar com o comboio turístico da linha do Douro, também conhecido por “comboio do Vinho do Porto”, devido à sua fraca procura. As carruagens estão encostadas num ramal da estação de Contumil, depois de terem sido alvo de um investimento de um milhão de euros em 2004, destinado a pôr como novo material com mais de 50 anos de idade.

O objectivo era ter uma composição de topo para serviços *charter* e por isso as Shindler (como se designam estas carruagens que vieram para Portugal entre 1948 e 1950) foram inteiramente remodeladas e adaptadas a serviço de *catering*, passaram a ter sistema sonoro e até um “espaço garrafeira” para venda de vinhos da região. Logo nesse ano, em sete meses, foram feitas 99 viagens. Mas em 2005 só se realizaram 41, número que subiu para 98 no ano seguinte e 10 em 2007. Este ano, a composição só saiu uma vez.

Segundo a CP, a rentabilidade deste projecto “assentava num contrato com o Instituto do Vinho do Douro e Porto (IVDP) para angariação de publicidade junto das empresas produtoras e comercializadoras de vinho que se consubstanciava na afixação de publicidade no exterior e interior das carruagens”. A empresa explicou que o contrato só durou um ano por



As carruagens só foram utilizadas uma vez este ano

que “o IVDP manifestou desinteresse na sua continuação, pelo que a rentabilidade destes comboios passou a ser assegurada pelos bilhetes vendidos”.

Publicidade “diminuiu”

Jorge Monteiro, presidente do IVDP, disse ao PÚBLICO que aquele instituto era apenas o interface entre a CP e as empresas de vinho do Porto. “A partir do momento em que estas se manifestaram menos interessadas, retirámo-nos do projecto”, disse. Uma das razões para esse desinteresse terão sido as fusões que se verificaram entretanto entre as várias casas do Douro, e que se traduziram na diminuição do número de empresas interessadas em financiar a publicidade afixada no comboio.

Entretanto a CP optou por realizar os comboios *charter* na linha do Douro com vulgares carruagens So-

refame, de aço inox, “que possuem mais capacidade em lugares sentados e têm custos bastantes inferiores”, explicou Carlos Madeira, responsável da Comunicação da empresa. Por outro lado, enquanto o “comboio do vinho do Porto” era um projecto da CP Longo Curso, a realização destes serviços especiais é da responsabilidade da CP Regional. Uma distinção que pode fazer muito sentido internamente, na empresa, mas que escapa à maioria dos clientes.

Agora, quatro anos depois de terem sido remodeladas, as carruagens Shindler “carecem de importantes trabalhos de manutenção que implicaria o recurso, para as repor ao serviço, de montantes equivalentes aos inicialmente gastos na sua reabilitação” (um milhão de euros). E por isso, conclui a CP, através do portavoz, “se decidiu a sua desafecção do serviço”.

Igespar admite exagero nas ambições

Empresas podem ajudar

● No Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico (Igespar) há uma total abertura para escutar e atender as pretensões das populações, garante o subdirector, João Pedro Ribeiro. “Temos que ter com as autoridades locais uma relação de concertação, pois estas riquezas culturais e paisagísticas encontram-se localizadas na área onde habitam e fazem a sua vida.” Contudo, lembra, as gravuras do vale do Côa foram classificadas Património da Humanidade pela UNESCO, em 1998. “O Igespar tem a obrigação de divulgar e ao mesmo tempo preservar todo este conjunto de arte rupestre”, afirma.

Pedro Ribeiro lembra que em finais de 1995, quando o governo de António Guterres decidiu suspender a construção da barragem da foz do Côa, para salvaguardar as gravuras,

foi avançado que o local poderia vir a ser visitado por cerca de 300 mil visitantes por ano. “Creio que, na época, esses valores foram inflacionados ou serviram apenas para acalmar algumas consciências”, frisa. Para Pedro Ribeiro, o número de visitantes pode e deve aumentar, mas não se pode avançar qualquer cálculo porque a especificidade dos bens culturais e da topografia da região não permite uma explosão de visitantes.

Defende um modelo de gestão sustentável e diz que o Igespar estuda várias possibilidades. “Se por ventura aparecerem entidades privadas, melhor preparadas para oferecer programas de visitas, tanto em termos técnicos como de segurança na salvaguarda do património, não teremos qualquer dúvida em apoiar essa iniciativas”, refere.

O serviço

CP usa no Douro as automotoras mais antigas da frota

Os verdadeiros comboios, as composições compostas por uma locomotiva vermelha a rebocar um conjunto de carruagens por entre o verde do vale do Douro, estão a acabar. Em seu lugar, a CP prefere assegurar o serviço com automotoras que não precisam de manobras nas estações terminais para inverter o sentido da marcha e consomem menos do que os comboios. O problema é que para a linha do Douro a empresa reserva o material de passageiros mais antigo da sua frota. As UTD (Unidade Tripla Diesel) foram construídas pela Sorefame entre 1979 e 1989 e nunca foram modernizadas. A CP possui 25

unidades destas automotoras e é democrática na sua distribuição pelo país: circulam no Douro, entre o Barreiro e Setúbal e no Algarve.

Leves e ruidosas, com índices de vibração elevados, estas automotoras podem circular a 120 km/hora, embora raramente atinjam essa velocidade porque a linha do Douro não dá para tanto. Têm, contudo, uma vantagem que muitos passageiros apreciam – as janelas podem-se abrir para melhor contemplar a paisagem, o rio em permanente namoro com a via-férrea, os vinhedos e as quintas de uma região, cujo

desenvolvimento muito deve à chegada do comboio no séc. XIX.

Sendo a exploração assegurada por automotoras, não é fácil reforçar a oferta com uma ou mais carruagens na composição quando a procura aumenta. Ou se atrela mais uma UTD inteira ou os passageiros vão em pé, como frequentemente acontece no Verão.

Para melhorar a qualidade do serviço a CP precisava de novos comboios, mas não tem dinheiro para os comprar e aguarda autorização da tutela para avançar com um concurso público internacional destinado ao “rejuvenescimento da frota do regional”, de acordo com o presidente da empresa, Cardoso dos Reis.

