

9/18/2018

No news => good news
(Yes) news => bad news

Um dia li que afinal não tinha lido nada do que escrevo, escrevi ou eventualmente escreverei.

Como devem ter reparado já há algum tempo que não me “ouvem” clamar em parte alguma. Apesar disso, este tema já estava pensado há algum tempo e, pasme-se, tanto tempo para escrever uma coisa que não me sai da alma, mas alma que não acalma e não clama, perde a chama.

Pois..., como (supostamente) estamos na altura do “calor” e das nefastas “chamas”, não há como calar este clamor.

Então não é que um dia vejo que “Autarcas propõem ferrovia para ligar Portugal à fronteira com Espanha”, ainda, “maior mobilidade entre territórios” e mais opções “ao nível das mercadorias” – (in Comunicação social especializada – junho, 2018.)

Pois o Governo informa que “cerca de 40 projetos de investimento já listados, metade são ferroviários. Entre eles estão a..., a... e a conclusão da modernização da linha Lisboa-Algarve e a duplicação do troço Bombel-Poceirão (no eixo Sines-Badajoz para mercadorias)”. E então não é que “um estudo da Comissão Europeia sobre ligações ferroviárias transfronteiriças chama a atenção para o potencial da reabertura da linha do Douro em termos turísticos e de coesão social”, sendo que esta “permite ligar a região do Douro com cidades históricas espanholas das regiões de Salamanca, Ávila e Madrid” e através do Douro, adiantando que “é possível ligar (ida e volta) os centros do Porto, Salamanca e Madrid em menos de um dia”. Bem... não é incluído naquela metade, até porque “o Douro é a ligação mais curta desde o Porto de Leixões a Espanha e ao resto da Europa” (in Publico – 19 de junho de 2018).

Não percebo! Estou... embasbacado, atónito e até boquiaberto!

Agora até Viseu quer novamente ter comboio (não tenho nada contra Viseu, mas alguém em tempos teve). Uma das primeiras cidades a acabar com o “bicho-cavalo de ferro”, agora qué-lo de volta.

EM VÁRIOS PAÍSES DO MUNDO
A CARGA "ANDA" DE COMBOIO
PARA DIMINUIR CUSTOS



EM PORTUGAL...



Depois temos todo o Alentejo a querer o mesmo e a bom querer. O Interior, o Algarve, o Oeste... e aí eu pergunto-me: afinal o que é que se passa? Será que finalmente perceberam?

Tenho dúvidas, mas por princípio, vou acreditar, porque continuo a crer que é possível ter um caminho de ferro sustentável – privado e público onde tiver de ser – mas certamente e necessariamente sustentável.

Como a vida não oferece promessas nem garantias, mas apenas possibilidades e oportunidades eis que no meio de todo o mal, volta não volta surgem as boas notícias. Um entusiasta como eu não descarta essas boas notícias e por isso mesmo nunca deixa de acreditar.

Na Revista Cargo de 24/7/18, podemos ler que Portugal, Espanha e França se reuniram para abordar a melhoria das ligações ferroviárias entre a França e a Península Ibérica, em que a Espanha destacou “empenhamento na implementação de critérios comunitários de interoperabilidade”, França venceu vontade de “aumentar a fluidez do tráfego internacional de transporte ferroviário para a Península Ibérica” e Portugal enfatizou “o aumento positivo do tráfego ferroviário de mercadorias entre a Espanha e Portugal”. Pois... então agora só nos resta deixar trabalhar e não atrapalhar quem o faz, pois quando não se atrapalha já se ajuda muito.

Como sabem, num passado recente (seis anos) realizavam-se comboios de mercadorias/semanais entre Portugal e Alemanha mas apareceu alguém a “atrapalhar” e lá se esfumaram os ditos como uma nuvem de CO2 ainda mais poluidora.

Tudo lindo, não é? Só que agora temos o dilema de sempre, o grande dilema dos ferroviários. O desinvestimento em ferrovia nas últimas décadas foi inqualificável. Os comboios, desculpem a expressão, “caem que nem tordos”, avarias, descarrilamentos, falta de manutenção, atrasos, etc.

Quando ainda há bem pouco tempo, o que faltava eram os passageiros e as mercadorias, agora o que falta são os equipamentos, materiais, meios e condições. Estamos perante uma questão esotérica, ou seja, nunca conseguimos ter os “astros” todos alinhados.

Vamos voltar a viver o mesmo problema, mas também não é de admirar, a história faz-se de ciclos e portanto, vamos ao próximo. Degradamos a oferta a tal ponto que os passageiros e mercadorias vão novamente fugir. Daqui a 15/20 anos voltamos a oferecer o melhor, linhas “quase” novas, equipamentos “quase” novos, material “quase” novo e todos os meios necessários, mas para ninguém usar. Pois quando se perde um cliente a sua reconquista é sempre muito complicada, porque não acredita, não recomenda, não afiança e não sugere ou aconselha. Quando todos queremos “desenvolver um roteiro comum” que englobe as “ações a serem desenvolvidas” com o intuito de “melhorar o transporte ferroviário internacional de mercadorias”, então não atrapalhem ajudando, mas deixem trabalhar quem agora tem o “menino” nas mãos. Mais uma vez, em prol da economia nacional, dos exportadores nacionais, do desenvolvimento sustentável, da economia e das gerações vindouras. Uma cadeia de transporte otimizada continua a ser o meio de transporte mais sustentável.

por António Nabo Martins

Por:

Fonte: