

11/19/2018

O colapso do caminho de ferro

Desde o final do século passado que não há investimento digno de registo no caminho de ferro em Portugal. Com a concretização da travessia ferroviária do Tejo através da Ponte 25 de Abril (em 1998) e a sua posterior ligação ao Pinhal Novo e Setúbal, parece que acabou a era do investimento na ferrovia em Portugal.

De então para cá, o que se assistiu foi exatamente ao inverso: fecho de linhas (algumas transformadas em pistas cicláveis, outras substituídas por serviços em autocarros); projetos megalómanos que não passaram de “powerpoints” de propaganda do Governo em funções (de que são exemplos a multiplicação de linhas de velocidade superior a 350 km/h; uma nova travessia do Tejo, que teria de ser também rodoviária (?), tornando assim o seu custo incomportável e descarregando ainda mais automóveis na área central de Lisboa; ou a mudança integral da rede para bitola europeia, sem que houvesse qualquer acordo firme com Espanha e garantias de apoio da União Europeia); o permanente adiamento de ligações essenciais para o comércio externo de Portugal (como seja a ligação do complexo portuário-industrial de Sines à fronteira de Caia); ou ainda a não criação de uma alternativa à Linha do Norte através da Linha do Oeste, permitindo deste modo concluir a lenta e caríssima renovação da primeira, em menor tempo e com menos investimento, porque seria possível o prolongamento dos períodos de trabalho sem graves consequências na exploração da principal ligação ferroviária do país.

Por outro lado, seguindo uma política de progressiva redução de custos operacionais e de não investimento em infraestrutura e material circulante, os sucessivos governos (envolvendo, em nefasta continuidade, o PS, o PSD e o CDS) preparavam deste modo o almejado processo de privatização do serviço ferroviário nacional, criando as necessárias condições para “vender barato” mais uma infraestrutura estratégica do país, a somar às já concretizadas com a rede eléctrica nacional, a produção e fornecimento de energia, as telecomunicações e as autoestradas.

Por fim, fruto deste “labor” político, chegámos agora ao verdadeiro colapso do caminho de ferro em Portugal. Desde comboios que não se realizam por falta de material circulante (10 dos 64 comboios das linhas de Sintra e Sado estão imobilizados, enquanto na Linha de Cascais se sucedem as supressões de horários e paragens), aos que se avariam a meio do percurso e os passageiros esperam horas (sem qualquer informação e apoio e sob temperaturas insuportáveis) para serem transferidos para autocarros, aos aluimentos de taludes que impedem a circulação por dias, passando pela degradação do vetusto material

circulante por falta de manutenção adequada.

Com três anos em funções, este Governo (apoiado na AR pelo PCP e BE) não conseguiu sequer encontrar uns escassos 300 milhões de euros e contratar 100 técnicos para a EMEF (quando 64 já foram dispensados até meio deste ano) para responder às solicitações mais urgentes, enquanto ganhasse tempo para repensar o futuro do caminho de ferro no país. É que, além do colapso descrito, não se vislumbra qualquer estratégia para este setor essencial ao sistema de transportes nacional, além do retomar das intervenções há muito planeadas e previstas para as linhas da Beira e do Minho. O Governo limita-se a correr atrás do prejuízo e a lançar culpas para o governo anterior (que obviamente as tem, tal como os que o antecederam), tentando fazer esquecer que nestes três anos nada fez para remediar a situação. É que, como dizia Medeiros Ferreira, “os políticos devem ter capacidade de proposta e não só de resposta”¹ .

Neste caso, nem uma coisa nem outra.

Que saudades de Crisóstomo Teixeira, Manuel Frasquilho, Martins de Brito e Castanho Ribeiro, administradores da CP que nunca deixaram de combater corajosamente os dislates dos governantes da altura em relação ao serviço ferroviário e sempre souberam defender a CP da sua extinção anunciada!

por Fernando Nunes da Silva

¹ Entrevista com Maria João Avillez no Expresso de 16 de junho de 2001, citada no livro “Memórias Anotadas”, José Medeiros Ferreira. Temas e Debates e Círculo de Leitores, Lisboa 2017.

Por:

Fonte: