

## Felizmente há luar!

Sucessivos governos deixaram que o caminho-de-ferro chegasse a um estado de degradação, que o antigo presidente da CP compara com o da Bulgária e Roménia<sup>1</sup>. Não foi falta de “estabilidade política” ou de maiorias na Assembleia da República. Também não faltaram meios financeiros, porque os fundos comunitários não trazem “rodovia” na etiqueta e se houve “PPP” para os desmandos nas autoestradas e no setor da energia, que absorveram muito mais do que seria necessário para modernizar a ferrovia. O que se passou é o resultado de uma deliberada opção de satisfazer o lobby rodoviário e o capital financeiro que atrás dele se acolhe, em vez de concretizar o que planos e programas propunham e anunciaram com pompa e circunstância, desde o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (aprovado pela Assembleia da República!), até aos diferentes Planos Ferroviários Nacionais (cada vez com nomes mais grandiloquentes e propostas para empâter les bourgeois).

Depois, como se tudo isto não fosse suficiente para destruir o sistema ferroviário nacional, os “idiotas úteis”<sup>2</sup> apressaram-se a aplicar os eflúvios neoliberais de Bruxelas, separando a infraestrutura da operação ferroviária, coisa que os alemães e franceses tiveram o bom senso de nunca fazer. Por fim, a machadada final dos troikistas: a amputação da EMEF e a sua transformação em empresa autónoma a privatizar na melhor oportunidade. O que espanta e entristece, é que parte dos responsáveis por este descalabro aí estão impantes e impunes, a auferir bons salários na UE ou nas administrações das empresas que antes tutelaram.

É por isso que escolhi para esta pequena crónica o título de um livro, depois adaptado ao teatro, do escritor e dramaturgo Luís de Sttau Monteiro. Estávamos em 1961 e, como seria de esperar, o regime ditatorial reinante não gostou e proibiu a peça. Vi-a em 1978, após a revolução democrática no D. Maria II. O texto trata da revolta liberal contra o domínio inglês, após as invasões francesas, e do posterior enforcamento dos revoltosos, à frente dos quais estaria Gomes Freire de Andrade. É por isso um grito de revolta contra a situação vigente, mas também de esperança em a superar, como depois a história veio confirmar. A posse do novo ministro das Infraestruturas está para a ferrovia como esse grito de revolta o foi para o país de então, mas também de esperança em que o caminho-de-ferro retome o papel que é o seu numa política que se quer sustentável. A reintegração da EMEF na CP e o reforço do seu pessoal; o anúncio da separação da ferrovia da rodovia, pondo termo ao disparate que foi a criação do monstro “Infraestruturas de Portugal”; o recuperar do saber fazer (o que resta...) no domínio nacional em detrimento das “modernices” do outsourcing; e a visão realista do que é prioritário reabilitar, modernizar ou construir, são decisões importantes e

revelam três coisas: pensamento próprio, saber ouvir e compreender, e peso político. Que diferença para o passado recente!

-----

<sup>1</sup> Entrevista de Carlos Nogueira ao Expresso do dia 27 de julho passado.

<sup>2</sup> O termo “idiotas úteis” foi utilizado pelo Eng.º João Cravinho numa entrevista a propósito das suas propostas de combate à corrupção, que o seu partido inviabilizou na Assembleia da República, vá lá saber-se porquê ...

*por Fernando Nunes da Silva*

**Por:**

**Fonte:**