



Presidente do Conselho de Administração da
CP – Comboios de Portugal

Eng.º Manuel Queiró

CP – Comboios de Portugal

Calçada do Duque, n.º 20

1249-109 Lisboa

Exmo. Sr.

Fomos confrontados com um diálogo na vossa página do Facebook, intitulada “Lugar à Janela CP”, que nos merece uma tomada de posição clara de repúdio.

No vosso *post* de 7 de Fevereiro último, partilharam uma ligação da rubrica “Fugas”, do jornal Público, que dá conta de um empreendimento turístico na localidade de Pedras Salgadas, que terá ganho um prémio de hotelaria num conceituado site de arquitectura de craveira mundial.

Para melhor compreender a gravidade da situação, consideremos primeiramente que:

1. Pedras Salgadas possui uma estação na Linha do Corgo, mais especificamente ao seu PK (Ponto Quilométrico) 61,268. Com início na estação da Régua, e término em Chaves, a Linha do Corgo liga assim as Pedras Salgadas ao Alto Tâmega e ao Baixo Corgo – e daqui ao restante território nacional, através da rede ferroviária nacional;
2. Desde 1 de Janeiro de 1990 os comboios não mais circularam pelas Pedras Salgadas – nem por Chaves, nem por Vidago, nem por Vila Pouca de Aguiar – até hoje. Ademais, desde 25 de Março de 2009 deixaram de circular também entre a Régua e Vila Real, completando assim a patriótica tarefa de desbaratar completamente o serviço ferroviário em todos os 96 km da Linha do Corgo.

Estes, lembre-se, atravessam 5 concelhos trasmontanos, lar de 130.000 habitantes, num eixo refém de uma auto-estrada de utilização muito onerosa, e de uma antiga estrada nacional com troços muito sinuosos e de intenso tráfego.

Em aditamento, um investidor flaviense estabelecido nos Estados Unidos quis reabrir parte da Linha do Corgo do seu próprio bolso; a CP e a REFER terão levantado vários entraves para a sua concretização – este projecto contemplaria o regresso dos comboios às Pedras Salgadas;

3. O último encerramento supra mencionado foi da responsabilidade da REFER, mas tanto o primeiro encerramento (num total de 71 km) como o estado de abandono e desinvestimento na via e nas estações até à formação da REFER em 1997 foram da responsabilidade da CP.

Os diálogos assinados pelo administrador da página em questão surgem em resposta à interpelação de dois cidadãos, em justa revolta pela ofensiva sugestão do *post*, fundamentada como a seguir explanaremos. Foram eles os seguintes:

- *Em face da nova rede rodoviária que começou a ser construída em Portugal, foi entendido que o transporte rodoviário se encontra mais vocacionado para assegurar o transporte de passageiros nas localidades anteriormente servidas pela rede ferroviária de bitola métrica.*
- *A estação ferroviária mais próxima é a estação da Régua onde circulam comboios de Porto até ao Pocinho.*

Acrescentamos a estes factos, o inusitado acontecimento de Dezembro de 2010, quando surgiu na cidade de Vila Real um cartaz da CP, no qual se perfilava o CPA (Alfa Pendular) e os dizeres “Mude a sua vida, vá de comboio” – cronologicamente, lembre-se que a Linha do Corgo já estava completamente privada de circulações ferroviárias, havia mais de ano e meio, sem perspectivas sérias de reabertura, e servida por autocarros de substituição em viagens de grande precariedade.

As considerações a tecer à volta destes tristes eventos podem ser várias, mas resumem-se às seguintes:

1. Com que refinado sentido de hipocrisia é que a empresa, única ou maioritariamente, responsável por privar 130 mil trasmontanos do seu direito consagrado na Constituição à mobilidade, neste caso ferroviária, se dá ao desplante de os invectivar a viajar no comboio que lhes foi roubado num acto de terrorismo social, e de recomendar aos potenciais visitantes da região uma viagem a um local de onde esse mesmo serviço ferroviário foi desonrosamente subtraído?
2. Quem é o responsável por estas declarações sem nexos e de péssimo gosto na vossa página do Facebook, e em que informações se baseia, para sancionar tamanha barbaridade como a “nova” rodovia (o grosso dos encerramentos deu-se com a “velha” rodovia ainda) servir melhor as populações atravessadas pelas Vias Estreitas em Portugal?

Prestaremos aqui um serviço de informação geral sobre estas declarações ofensivas. Para começar, sugerimos um enriquecimento das sugestões do programa “Lugar à Janela CP”:

- Visita à Sé de Miranda do Douro (perdeu o comboio em 1988 – a estação do Pocinho é a mais próxima, a 105 km pela Linha do Sabor);
- Visita ao castelo de Bragança (perdeu o comboio em 1992 na Noite do Roubo – a estação mais próxima ainda ligada à rede ferroviária nacional é a do Tua, a 134 km pela Linha do Tua);
- Visita às Termas de Chaves (perdeu o comboio em 1990 – a estação mais próxima é a da Régua, a 96 km pela Linha do Corgo);
- Visita ao Monte da Senhora da Graça em Mondim de Basto (perdeu o comboio em 1990 – a estação de Livração é a mais próxima, a 40 km pela Linha do Tâmega);

Isto só para mencionar alguns exemplos nas ditas Vias Estreitas, na malha ferroviária do Douro; penso que fomos claros quanto ao que pensamos da fundamentação do *post* em análise.

Prosseguindo: actualmente, uma viagem de comboio entre a Régua e Chaves custaria – bilhete inteiro – 8,20 euros, em pelo menos 5 horários por dia (num regime de horários minimamente salutar e recomendável). O mesmo percurso feito de autocarro custa 8,90 euros (só serve mais 3 localidades, em 2 horários por dia), ou 9,80 euros (só serve mais 3 localidades, num único horário por dia); de automóvel, o custo final situar-se-á nos 15 euros, numa viagem pela A24 (apenas combustível e portagens incluídos), ou nos 9 euros, se se preferir seguir toda a EN 2 (apenas combustível contabilizado).

De autocarro a viagem demora cerca de 1h40; de carro, pela A24 leva-se 1h00, pela EN2 1h30; tudo isto, lembre-se, com apenas 3 paragens no caso do autocarro, ou de nenhuma, no caso do carro. O comboio, considerando uma VMA (Velocidade Máxima Autorizada) de 50 km/h no troço Régua – Vila Real, e de entre 60 a 70 km/h entre Vila Real e Chaves, levaria à volta de 1h40 (tanto quanto o autocarro, considerando o mesmo número de paragens, mas mais barato que este).

Sublinhe-se que a comparação de preços entre a utilização de um passe para o comboio, ou a utilização diária do carro durante 1 mês pela A24, para deslocações entre as principais estações da Linha do Corgo e, por exemplo, Chaves, chega a ser de 400 euros (origem na Régua), 300 euros (origem em Vila Real), 200 euros (origem em Vila Pouca de Aguiar), 100 euros (origem nas Pedras Salgadas), e de 50 euros (origem em Vidago), mais caro que o respectivo passe ferroviário.

Uma vez que:

1. A utilização do carro se afigura mais rápida – ou apenas marginalmente mais rápida – mas mais cara que a utilização do comboio (chegando a custar o dobro para uma única deslocação, e dezenas ou centenas de euros para uma utilização mensal);
2. A utilização do autocarro é tão rápida quanto a do comboio, mas mais cara;
3. O comboio consegue no seu percurso servir um vasto número de habitantes, que nem o autocarro nem o automóvel conseguiriam servir nas mesmas bases, nem tão rápido nem de forma tão economicamente acessível (nem prolongaremos este ofício com comparações entre a mobilidade e o respectivo custo para o transporte de mercadorias entre a rodovia e a ferrovia neste eixo);

então, em que maravilhoso mundo encantado a CP foi descobrir que a população trasmontana ficou melhor servida pelas estradas do que pelo comboio?...

Como consideramos que o povo trasmontano não é nenhum bombo da festa do centralismo desinformado do desmando que emana de Lisboa, este mesmo ofício seguirá em cópia para o senhor Secretário de Estado dos Transportes e para o senhor Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, no intuito de se esclarecer se a CP está deliberadamente a fazer pouco destes cidadãos, ou se pura e simplesmente contrata pessoal não qualificado para ocupar postos de trabalho relacionados com a sua actividade de Publicidade e Relações Públicas, os quais promovem barbarismos ofensivos sem quiçá saber sequer onde fica Trás-os-Montes e Alto Douro e a Linha do Corgo – ou o que o caminho-de-ferro realmente é.

Com os nossos melhores cumprimentos;

Lisboa, 17 de Fevereiro de 2014

MCLC