

## O COMBOIO EM PORTUGAL

Departamento de Informática  
Universidade do Minho  
Campus de Gualtar  
4710-057 BRAGA  
Telefone: 253.604457  
Fax: 253.604471

<http://ocomboio.net>

### 025 A PROPÓSITO DO ENCERRAMENTO DE VIAS-FÉRREAS... - A OPINIÃO DE ALBERTO AROSO



© Dario Silva, 2005

**A existência de um plano estratégico de médio prazo – Plano Líder 2010 – que define a estratégia da CP para os próximos anos e cujo objectivo é o saneamento financeiro e recuperação daquela empresa, é de louvar e é inédito, uma vez que, nas últimas décadas, o sector tem sido gerido sem estratégia e condicionado a decisões políticas de curto prazo, que só serviram para o seu descrédito. »»**



© Dario Silva, 2006

No entanto, basear esse plano em medidas de gestão com predominante incidência na redução de custos é deveras preocupante, já que assim, as decisões de gestão continuam a ser viradas para dentro da própria empresa e não para o seu exterior e mercados que serve, tratando-se apenas de pura “quimioterapia” e não de um tratamento definitivo.

Se o encerramento de linhas é uma das orientações estratégicas do re-

ferido plano, pode-se correr o risco de repetir o erro cometido no final dos anos oitenta, início dos anos noventa, período em que foram encerrados mais de 700km de vias-férreas, e que, passados estes anos, a conclusão é óbvia: o problema do deficit do sector não é a existência de linhas deficitárias, mas sim uma ineficiência generalizada na capacidade de gestão do mesmo e dos interesses que gravitam à volta dele, bastando para isso analisar os prejuízos que não pararam de crescer.

Associando ainda a ausência de objectivos de longo prazo sólidos e a inexistência de uma política de responsabilização na gestão do sector, o resultado é, por si só, conclusivo: o actual sistema de transporte ferroviário é, no seu todo, excessivamente caro para os contribuintes portugueses. E se o problema das linhas deficitárias é a falta de mercado, então o que é que falta às linhas do Oeste, Vendas Novas e de Leixões para serem devidamente

rentabilizadas? Mercado?

Nesse sentido, a única forma de inverter esta situação passa pela adopção de uma dinâmica mais agressiva na captação e exploração de novos mercados e dos existentes, sobretudo nos sectores da economia em que os transportes ferroviários podem gerar externalidades positivas, como é o caso do turismo. Caso contrário, os erros do passado manter-se-ão.



© Alberto Aroso, 2003





© Dario Silva, 2004

© Fim de Linha

A situação mais pertinente é a Região do Douro cuja exploração do mercado turístico passa obrigatoriamente pelo Caminho-de-ferro e abertura deste ao mercado espanhol através da ligação ferroviária por Barca D'Alva que, mais uma vez, voltou à condição de esquecida...

É por estes motivos que o encerramento puro e simples de vias deficitárias pode não ser o caminho certo, na medida em que, a médio prazo, tal decisão pode-se tornar mais dispendiosa do que a manutenção das mesmas em condições sustentadas, nomeadamente as que, apesar do prejuízo de exploração a elas associado, trazem be-

nefícios indirectos para a economia das regiões que servem.

Por último, se a decisão de encerramento da Linha do Tua surge na sequência da construção de uma barragem hidroeléctrica na foz do Tua, é de repudiar tamanha mediocridade e estupidez, não só pela beleza do vale do rio Tua que ficará definitivamente ferida, como também pelo desaparecimento do mais bonito troço da Linha do Tua e de toda a Rede Ferroviária Nacional que, dada a sua grandiosidade e importância na história da engenharia ferroviária portuguesa, já deveria ter sido elevada há muito a Monumento Nacional