



Presidente do Conselho de Administração
da CP – Comboios de Portugal
Engº Manuel Queiró

CP – Comboios de Portugal
Calçada do Duque, n.o 20
1249-109 Lisboa

Assunto: Venda das automotoras da serie 9500 (LRV 2000) estacionadas na cidade de Peso da Régua

Exmº Sr.

Nos últimos dias alguns órgãos da comunicação social publicaram uma noticia relativa á venda por parte da CP das automotoras Diesel da serie 9500 (LRV 2000) que estavam estacionadas na Livração e na Régua. A confirmar esta noticia estão as imagens públicas das operações de carregamento e saída daquelas que foram as ultimas unidades de transporte ferroviário de passageiros em circulação nas linhas do Tâmega, Corgo e Tua. Algumas dessas fotos também foram recolhidas por membros do MCLC, da Comissão de Defesa dos Utentes da Linha do Tâmega e ainda do MCLT.

A CP (Comboios de Portugal) ao não ter dado conhecimento prévio às autarquias locais, população e até aos movimentos de defesa ferroviária destas linhas regionais de Trás-os-Montes e Douro (movimentos que certamente são do conhecimento da CP), deixou patente uma imagem péssima, de descrédito, de desrespeito, e de algum desprezo para com todos aqueles a quem esta empresa publica deveria estar focada em servir e da melhor maneira possível através da prestação de serviços ferroviários - ou pelo menos em fazer um esforço objectivo na tentativa de tentar encontrar soluções de transporte ferroviário em dialogo com os vários intervenientes interessados (municípios, movimentos/associações e outras entidades). No fundo, a razão de existência da CP.

Por consequência, o Movimento Cívico pela Defesa da Linha do Corgo (MCLC) vem comunicar oficialmente a Vª Exª o seu veemente protesto por esta medida – que a somar a um percurso de medidas destrutivas das vias estreitas Trasmontanas - simplesmente serve para delapidar ainda mais o muito pouco que sobra da histórica Linha Ferroviária do Corgo. Nem sequer a CP admitiu a possibilidade de que estas automotoras pudessem contribuir para exploração de um pequeno segmento turístico nas vias estreitas ou quando muito para alimentar um núcleo museológico “vivo” a situar na Régua, importante cidade entreposto do Douro, digna de tal. Ideias não faltariam certamente. Mas a CP e a respectiva Secretaria de Estado dos Transportes, á semelhança do que quase aconteceu com a vergonhosa tentativa de venda do comboio histórico do Corgo,

mais uma vez mostraram-se desinteressadas pelo património ferroviário português e em querer mantê-lo vivo e em solo pátrio! Ficou assim demonstrado ao país.

A linha do Corgo caso não tivesse sido desclassificada, teria todo o potencial para vir a fornecer um importante serviço ferroviário ao distrito de Vila Real, no transporte de passageiros e mercadorias mas também no segmento do turismo ferroviário onde as sublimes paisagens de montanha do eixo Régua-Chaves e a particular beleza romântica da vasta região termal que vai das Pedras Salgadas até Chaves seriam um motivo mais do que suficiente para uma forte aposta ferroviária. Aposta essa que beneficiaria a toda a região, e como tal Portugal. Assim o quisesse a CP e a tutela dos Transportes, através da reformulação deste eixo ferroviário e com base na elaboração de um novo projecto a relançar para o distrito de Vila Real. E se o não quisesse fazer, ao menos que o tivesse permitido aqueles que chegaram a apresentar ideias e projectos para a Linha do Corgo.

Voltamos a lembrar que o encerramento por “desclassificação” das Linhas do Corgo, Tua, Tâmega e do Ramal da Figueira da Foz nos finais de 2011, terá representado um alívio dos prejuízos da CP de apenas cerca de 6 milhões de euros por ano, o que não deve ter chegado a representar 3% do seu défice. E esta meta está longe, demasiado longe de representar o que quer que seja no objectivo de equilibrar as contas desta empresa pública.

Em 20 anos, os caminhos-de-ferro portugueses perderam 43% de passageiros (um valor inédito na União Europeia e deveras preocupante) mais de um terço da sua extensão, e metade dos seus trabalhadores, tudo em nome do equilíbrio das contas; o resultado é o agravamento do défice para o dobro e da dívida para o quádruplo, juntamente com um agravamento dos custos com administradores de 110%.

No que toca á centenária e histórica Linha do Corgo - que melhor tratamento teria merecido - a sua desactivação em 2011 terá constituído isso sim uma medida de pura incompetência, de desconhecimento das realidades e necessidades regionais e de um verdadeiro terrorismo social sob a tutela dos transportes a que a CP não é alheia. Tudo aconteceu sem sequer ter havido uma discussão alargada com os intervenientes beneficiários da região no intuito de tentar redesenhar uma solução ferroviária cujo resultado seria certamente uma das maiores mais valias para todo o distrito de Vila Real. Com o grande potencial que tem, provavelmente que a Linha do Corgo, noutro país da UE e com outros operadores ferroviários, estaria a ser reactivada (como tem acontecido noutros países, em Espanha por exemplo) e constituiria um caso de sucesso, um grande dinamizador da economia regional, um bem de verdadeira utilidade publica tal como todos pretendemos.

Acreditamos que tal ainda venha a ser possível um dia. E nós queremos fazer parte da solução, e não do problema. Mas certamente não é com medidas como esta que a ferrovia portuguesa fica dignificada: a venda “silenciosa”, furtiva, do que resta do património ferroviário do Corgo.

Estes últimos dias só nos podem trazer á memoria situações e sentimentos de vergonha e revolta como aconteceu com a famosa “Noite do Roubo” em Bragança (linha do Tua), e mais recentemente com o levantamento de carris na estação de Vila Real em Outubro de 2011 numa altura em que a Linha do Corgo ainda não tinha sido desclassificada.

Com os nossos melhores cumprimentos;

Lisboa, 30 de Abril de 2015

Movimento Cívico pela Defesa da Linha do Corgo (MCLC)

