

O suplemento “Cidades”, que sai aos domingos no *Público*, costuma trazer interessantíssimos artigos sobre os temas que genericamente interessa debater e resolver nas nossas cidades, - Porto incluído . A questão da Ferrovia em Portugal foi abordada a 12 de Setembro. Transcrevo para *A Baixa do Porto* algumas passagens bastante expressivas que ajudam a explicar a *Prática da Copnspiração* ( não apenas *Teoria*, mas *Prática da Conspiração* ) que continua a fazer do Comboio o *Crísto* dos meios de transporte preferidos da nossa sociedade. A acrescentar ao *patinho-feio* Bicicleta, o *patinho-feio* Comboio. Já são dois patinhos – feios.

**SOBRE OS ÚLTIMOS DADOS - PERDAS E GANHOS DA FERROVIA:(...)Apesar da crise, os portugueses continuam a preferir o automóvel. Por pura opção, por falta de alternativa, ou por resposta à aposta governamental nas estradas e auto-estradas, o certo é que a CP perde clientes. (...)**

**A queda acontece quando são cada vez mais os passageiros a viajar no Alfa Pendular e nos Intercidades. E quando a CP Porto não**



**pára de crescer, com cada vez mais gente a usar os suburbanos na periferia da Invicta,(...)Quem está a perder gente é a CP Lisboa e a CP Regional. Porquê? "Temos estado a assistir a um crescimento desenfreado das áreas urbanizadas, o que faz com que muita gente deixe de ter acesso fácil às estações", diz José Manuel Viegas, especialista em Transportes. (...)**

**SOBRE TRANSPORTE FERROVIÁRIO E POLÍTICAS URBANAS:"Independentemente de questões de qualidade de serviço da CP, colocam-se questões de urbanização", diz este professor catedrático do Instituto Superior Técnico. Os antigos utilizadores da Linha de Sintra e de Cascais, e alguns da da Azambuja (que serve estações do concelho do Loures), agora vão de carro para Lisboa e não sobre carris porque já não podem ir a pé apanhar o comboio ou porque não têm estacionamento junto às estações. Em contrapartida, as novas acessibilidades rodoviárias são um convite irrecusável para se pegar no carro e ir a acelerar desde a periferia até aos congestionamentos de entrada da cidade.**

**"A CP sozinha não consegue. É pôr as autarquias a pagar os custos. Elas hoje só têm as receitas das urbanizações. O pagamento das indemnizações de serviço público é feito pelo Orçamento do Estado. Se 50 por cento desse custo tivesse de ser pago pela autarquias, algumas decisões de urbanizações, se calhar, não teriam sido as mesmas". Ou seja, isto só acontece porque é o Governo nacional a pagar a factura, conclui José Manuel Viegas.(...)**

**SOBRE AS "VERDADEIRAS" CAUSAS DO DECLÍNIO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO**

**(...)Manuel Tão, investigador em Transportes da Universidade do Algarve, corrobora estas opiniões e acrescenta que o forte investimento nas redes viárias tem sido acompanhado de um "subinvestimento cumulativo" na ferrovia. Ou seja, o caminho-de-ferro sofre as consequências de anos e anos de não-investimento em grande parte da sua rede, agravado por um subinvestimento conjuntural (decisão recente de travar as obras de modernização na rede convencional).**

**Ferrovia sem rede**

**O certo é que esta empresa se centra também numa oferta assente em itinerários em vez de tirar partido do efeito de rede. A CP deixou de oferecer comboios à escala nacional e centrou-se nas suas linhas de Intercidades e na gestão dos suburbanos de Lisboa e do Porto. O serviço regional foi sendo esquecido, reduzido e até "canibalizado" em favor dos suburbanos e do longo curso. Prova disso é a frequente ausência de ligações entre uns serviços e outros, com as unidades de negócio a trabalhar de costas voltadas em vez de terem uma oferta integrada que tire partido das suas sinergias.(...)**

**O resultado de uma gestão baseada em "mini-CPs", especializadas em segmentos de mercado distintos, leva à multiplicação dos transbordos, não por motivos técnicos, mas sim comerciais, o que faz algumas viagens parecerem autênticas odisseias. Irá alguém do Bombarral para Espinho, tendo de apanhar cinco comboios? Ou de Vilar Formoso para Valadares, se tiver que viajar em quatro composições? Ou do Barreiro para Portimão, com dois transbordos e três comboios?**

**A isto junta-se um tarifário labiríntico, que penaliza quem faz transbordos: cada troço é pago como uma viagem isolada, em vez de ser considerado uma parte de um trajecto mais longo desde a estação de origem até ao destino final. E há, claro, a ausência de bilheteiras universais, que faz com que, por exemplo, na estação de Oeiras não se possa comprar um bilhete para o Porto. Ou que na região urbana da Invicta a maioria das estações não venda um simples bilhete para Coimbra. (...)**

**SOBRE O QUE PENSA A C.P. DE SI PRÓPRIA EM PARTICULAR E DISTO TUDO EM GERAL (...)***Em suma, "a CP tem perfeita noção de que há uma quebra de passageiros, que a preocupa e que está a monitorizar e a analisar em permanência". Essa análise, explica, incide sobre "diversas ordens de factores sociais, económicos, demográficos e culturais que podem esta a contribuir para esta situação". Ou seja, aparentemente o problema será sempre exterior e não da própria empresa.(...)*

Existe uma origem ideológica óbvia para que o Caminho-de-ferro em Portugal perca linhas e serviços, ano após ano, governo após governo. Está no entanto mais que provado que a expansão da ferrovia em Portugal é do que mais precisamos para nos desenvolvermos enquanto Portugal ( e enquanto "Europa"). A razão ideológica é o Liberalismo de Estado. O Liberalismo de Estado é a tendência para a criação de "capelinhas" nas empresas públicas. A multiplicação de empresas dentro da empresa ou "nichos de mercado" ou "nichos de negócio". Às vezes com vista a uma futura Privatização "por partes", privatização "à peça", digamos...ou pela totalidade.. A CP está há anos em processo contínuo de Esquartejamento - tortura adaptada da Santíssima Inquisição. Ou pura e simplesmente como a assunção do desleixo que justifica o abate. Votar uma empresa ao desleixo acelera o seu abate...E como a ideologia triunfante (apesar de tantos e tantos "velhos – ecologistas – do Restelo" ) é mais autoestradas, mais estradas, mais automóveis, mais petróleo, mais acidentes, mais poluição...está tudo bem quando acaba bem...e assim morre a Ferrovia – que é mais confortável, mais barata, mais fiável, mais ecológica para o ambiente e melhor para Portugal e para todos"Os cavalos também se abatem". A Ferrovia idem.



Trata-se também da adaptação das teorias de Marketing que reduzem o SERVIÇO a um PRODUTO. Um serviço é uma “coisa” que se concebe e desenvolve como um todo, com uma visão global. Tem-se uma visão solidária entre serviços, onde os que efectivamente dão lucro suprem as necessidades dos serviços qe não dão lucro. E quando um serviço não dá lucro, o dever do Estado é investir nesse mesmo serviço – usando as forças “criativas e inteligentes” de que tem que dispôr . Aliás – como em qualquer empresa privada, também há “sectores” que dão lucro e outros que não dão, e uns “pagam” os outros ( é por isso que apenas “Privatizar” não é, claro, a arte mágica que faz com que os serviços passem a ser “rentáveis” de imediato..). Só que o “Privado” é livre de acabar com o ue não dá lucro. E o Estado tem deveres para com os seus accionistas, - nós, os cidadãos...A divisão do PRODUTO em PEÇAS facilita, claro, o corte dos braços, a amputação dos membros, a supressão de serviços, evitando a visão de conjunto. Não é, senhores senhoras que percebem de marketing?

