



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS  
**Grupo Parlamentar**

Projeto de Resolução n.º 270/XII/1.<sup>a</sup>

Pela modernização e reabertura do troço Covilhã-Guarda  
e prestação de um serviço público de transporte ferroviário  
de qualidade na Linha da Beira Baixa

Ao longo de décadas, o desenvolvimento da rede ferroviária em Portugal potenciou amplamente a ligação entre regiões, entre localidades e a mobilidade das populações. A ligação da região da beira interior a outras regiões do país remonta ao final do Século XIX. Em 1891 ficou concluída a ligação até à Covilhã e a 11 de Maio de 1893, concluiu-se a totalidade da linha da beira baixa, até à Guarda.

Com uma extensão de 239,4 Km, a linha da beira baixa tem conexão com a linha da beira alta e a linha do norte. Possibilitou a aproximação das populações e avanços ao nível do desenvolvimento do país.

Dado o estado geral de degradação em que se encontrava a linha da beira baixa, foram projetadas e executadas, até à Covilhã, obras de modernização e eletrificação, a fim de melhorar o serviço de transporte público ferroviário de passageiros e também para o transporte de mercadorias. Segundo a REFER "o projeto de modernização da linha da beira baixa tem como objetivos fundamentais a redução dos tempos de percurso e dos custos de exploração e de manutenção, a melhoria das acessibilidades às estações e o aumento da segurança ferroviária, permitindo, simultaneamente, constituir este eixo como um itinerário alternativo à Linha da Beira Alta, designadamente, para o tráfego internacional de mercadorias".

Em finais de Julho de 2011 ficaram concluídas as obras de modernização e eletrificação, referentes ao troço Castelo Branco – Covilhã. Para completar na totalidade as obras de modernização e eletrificação da linha da beira baixa, falta somente a intervenção no troço Covilhã-Guarda.

Desde Fevereiro de 2009, isto é, há três anos que o troço entre a Covilhã e a Guarda se encontra encerrado, para a realização das obras de modernização. Em Julho de 2011, o Governo, em resposta à Pergunta do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português sobre a eventualidade de encerramento da linha ferroviária entre a Covilhã e a Guarda, afirmou estarem a realizar estudos sobre a matéria em apreço, que precisam de uma análise profunda e que era prematuro emitir qualquer opinião. Entretanto o sítio da internet da REFER, refere que se encontram em desenvolvimento os projetos para a intervenção neste troço.

No troço entre a Covilhã e a Guarda já foram efetuados investimentos, nomeadamente a renovação da linha entre Caria e Belmonte, a requalificação das estações e o reforço da estrutura de túneis e de pontes. Por exemplo, segundo as informações disponibilizadas pela REFER, no seu sítio da internet, a 5 de Março de 2009 foi consignada a renovação integral da linha entre os quilómetros 178,400 e 188,500, no valor de 4.798.616,00 euros e foi adjudicado a 25 de Janeiro de 2010, pelo montante de 2.119.210,47 euros a reabilitação e o reforço do túnel do Sabugal.

Apesar de já terem sido investidos mais de 7 milhões na requalificação e na modernização do troço entre a Covilhã e a Guarda, não existe nenhuma previsão para a conclusão das obras e a reabertura deste troço para o transporte ferroviário de passageiros e mercadorias. A ausência de respostas claras e concretas, assim como a indefinição dos calendários, conduz ao crescimento da preocupação das populações, quanto ao eventual encerramento permanente deste troço.

No documento da REFER, datado de 30 de Dezembro de 2011, intitulado “Diretório da Rede 2013”, diz-se que o troço entre a Covilhã e a Guarda na linha da beira baixa, estará encerrado em 2013. Isto é, o Governo ainda não assumiu publicamente qual o

futuro para este troço, no entanto, ele permanece encerrado, agora até 2013, ignorando os investimentos públicos já concretizados. Há muitos indícios que demonstram a falta de vontade política para retomar a circulação de comboios em toda a linha da beira baixa.

O encerramento definitivo do troço entre a Covilhã e a Guarda degrada as acessibilidades e mobilidade das populações, numa região onde é praticamente inexistente uma rede de transportes públicos, contribui para o maior isolamento das populações e de muitas localidades, a somar aos encerramentos de serviços públicos de escolas, extensões de saúde ou postos dos CTT e prejudica o desenvolvimento económico dos Distritos de Castelo Branco e da Guarda, já bastante fustigados pelo encerramento de empresas, o aumento de desemprego, os baixos salários e reformas e a desertificação. Esta medida significaria um retrocesso de quase 120 anos e levaria a mais despedimentos na CP e na REFER.

A modernização e requalificação do troço entre a Covilhã e a Guarda é importante do ponto de vista regional e nacional. Retomar o transporte ferroviário na totalidade da linha da beira baixa, potencia o aproveitamento dos investimentos realizados nos restantes troços desta linha, promove o desenvolvimento e o crescimento económico, através do aumento do número de utentes e de mercadorias, da maior mobilidade das populações, num meio de transporte mais eficaz, confortável e barato e uma redução dos níveis de poluição, tendo em conta a redução do tráfego rodoviário neste troço.

Mas a existência de transporte ferroviário em toda a linha da beira baixa, permite não só a ligação à linha da beira alta, como pode constituir uma alternativa ferroviária para o transporte ferroviário nacional e internacional.

A CP suprimiu o transporte rodoviário alternativo no troço Covilhã-Guarda a partir de 1 de Março de 2012, criado no âmbito do encerramento provisório deste troço, deixando as populações sem qualquer alternativa de mobilidade. A CP justifica esta decisão na “sequência da suspensão do processo de reativação do troço Covilhã-Guarda na linha da beira baixa, e conforme previsto no Plano Estratégico de

Transportes”, segundo comunicado disponível do seu sítio da internet. E acrescenta que “considerando a atual impossibilidade de prestação do serviço de transporte ferroviário e que a reposição da mesma não irá ocorrer no curto prazo, não deve ser o operador deste transporte a assegurar as alternativas de mobilidade das populações”, remetendo a solução para os operadores locais, inexistentes nas localidades abrangidas quer pela linha ferroviária, quer pelo transporte alternativo.

A decisão da CP revela a sua desresponsabilização pelo serviço público de transporte e de mobilidade das populações, como demonstra o plano estratégico de transportes, que é nada mais, nada menos, um plano de encerramento de transportes e o continuado adiamento da modernização, eletrificação e requalificação do troço entre a Covilhã e a Guarda na linha da beira baixa. Está assim dado mais um passo para o eventual encerramento definitivo deste troço.

A conclusão das obras de modernização e eletrificação na linha da beira baixa até à Covilhã possibilitou a melhoria do serviço intercidades entre Lisboa e a Covilhã e a redução do tempo de viagem. Mas logo após a conclusão destes investimentos, reivindicados pelas populações há anos, em Novembro o Governo decidiu substituir o material circulante do serviço intercidades, por automotoras (unidade tripla elétrica – UTE 2240), “recauchutadas” em modernizações que não garantem as condições adequadas a viagens de longo curso. Estas automotoras não asseguram o conforto aos utentes, com níveis de ruído muito elevados e com tempos de viagem superiores ao comboio intercidades. Acresce ainda o facto de o Governo manter os preços, quando desqualificou o serviço prestado, isto é, o Governo cobra por um serviço intercidades, quando na prática presta um serviço regional.

A substituição do material circulante na linha da beira baixa por automotoras revela uma atitude de desvalorização e de não aproveitamento dos investimentos já realizados. Mais, a introdução das automotoras na linha da beira baixa constitui um retrocesso no transporte público ferroviário, com grandes prejuízos na mobilidade das populações e no desenvolvimento da região.

A falta de resposta do Governo quanto ao futuro da linha da beira baixa, associada à manutenção do seu encerramento para 2013 e a degradação do serviço público de transporte ferroviário, são opções políticas do Governo de prosseguimento da destruição da rede ferroviária nacional. Na sequência das imposições da troika internacional, o Governo PSD/CDS-PP assumiu um plano estratégico de transportes, que visa a degradação dos transportes públicos, o encerramento de centenas de quilómetros de ferrovia e a entrega a privados. O que verdadeiramente move o Governo não é a salvaguarda da mobilidade das populações nem dos interesses do país, mas sim a redução dos transportes públicos e o aumento dos preços, para justificar e tornar mais atrativa a sua entrega aos grandes grupos económicos.

O desenvolvimento da região da beira interior, a melhoria das condições de vida das populações, o incentivo à produção nacional e à criação de emprego, passa também pelo investimento nas infraestruturas de transportes, sobretudo ferroviários, que torne a região mais atrativa e que responda às necessidades de mobilidade das populações e para o transporte de mercadorias, daí a importância e relevância da existência de um serviço público de transporte ferroviário em toda a extensão da linha da beira baixa.

Assim, nos termos regimentais e constitucionais aplicáveis, Os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República adopte a seguinte

#### Resolução

A Assembleia da República recomenda ao Governo, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição:

1. A conclusão das obras de modernização, de eletrificação e de requalificação da linha ferroviária no troço Covilhã-Guarda e a reabertura ao transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias, em todo o percurso na linha da beira baixa.

2. A reposição do material circulante intercidades na linha da beira baixa, que garanta um serviço público de transporte ferroviário de qualidade, com maior conforto aos utentes e menor tempo de viagem.
3. Provisoriamente, até à reabertura do troço Covilhã-Guarda, a CP tem de assegurar transporte alternativo neste troço, passando em todas as localidades privadas do transporte ferroviário.

Assembleia da República, 27 de Março de 2012

Os Deputados,

PAULA SANTOS; BERNARDINO SOARES; BRUNO DIAS; PAULO SÁ; AGOSTINHO LOPES;  
ANTÓNIO FILIPE; RITA RATO; AGOSTINHO LOPES; FRANCISCO LOPES; JORGE  
MACHADO; HONÓRIO NOVO; MIGUEL TIAGO; JOÃO OLIVEIRA