

## Douro - Linha Pocinho-Barca d'Alva desactivada e vandalizada

Enviado por MCLT  
11-Apr-2011

Douro - Linha Pocinho-Barca d'Alva desactivada e vandalizada

Desde

2007 que a reactivação do troço da linha do Douro entre o Pocinho e Barca d'Alva não sai das intenções. Isto depois de estudos, anúncios e convenções. António Martinho, do Turismo do Douro, e Daniel Conde, do Movimento Cívico pela Linha do Tua e pela Linha do Corgo, falam de «abandono total» com prejuízo para o turismo e a população, nalguns casos, «bastante isolada». Os relatos falam de carris roubados, estações vandalizadas e um património em degradação.

Ana Clara | segunda-feira, 11 de Abril de 2011

Há dois

anos, a incerteza em relação à reactivação do troço ferroviário

Pocinho-Barca d'Alva parecia ter um fim, pelo menos, perante as intenções

do Governo veiculadas à época. Em Agosto de 2009, a então secretária de

Estado dos Transportes, Ana Paula Vitorino, garantia que o troço

Pocinho-Barca de Alva, na Linha do Douro, iria ser reabilitado de modo a voltar a ser utilizado pelos comboios, no mínimo, como linha turística.

Num compromisso entre o Estado português e a Junta de Castela e Leão,

estava previsto um plano concertado de desenvolvimento para a região

Douro/Duero, consistindo na reactivação, para fins turísticos, daquele

troço até Salamanca. Na altura, o Governo garantia 25 milhões de euros

para a reabilitação do troço de 28 quilómetros, que ficaria a cargo da

REFER, da CP, da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do

Norte (CCDR-N) e da Estrutura de Missão do Douro.

Dois

anos antes, em Dezembro de 2007, o sonho de devolver à região e às

populações a reabertura da linha parecia ser uma realidade. Isto com a realização de uma Convenção,

O grande

objectivo que os unia era a reactivação da linha de caminho-de-ferro

entre Pocinho e Barca d'Alva, permitindo assim restabelecer as ligações ferroviárias até Salamanca, Valladolid e dali à restante Europa.

Desta Convenção nascia a estratégia comum de candidatar a reactivação da linha ao então futuro Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN-2008) e de promover parcerias público-privadas para a viabilidade económica da linha.

Da linha do Douro, o troço entre Pocinho e Barca d'Alva foi o último a ser construído, tendo sido inaugurado em 1887 e, por fatalidade dos homens, viria a ser encerrado cem anos depois, tendo sido uma das vias de penetração para a Europa, designadamente no transporte de mercadorias.

Cais Turístico de Barca d'Alva, que reuniu dezenas de personalidades relacionadas com o processo e onde também marcaram presença diversos presidentes das câmaras municipais, representando as 28 autarquias dos seis distritos do Douro.

#### Importância do Turismo:

António Alves Martinho, presidente do Turismo do Douro, confirma ao Café Portugal, que a linha continua «desactivada» e vinca: «não desistimos de defender que é fundamental reabilitá-la para fins turísticos».

«A reabilitação da linha Pocinho-Barca d'Alva é ainda mais importante num momento em que pode contribuir para trazer mais pessoas ao Museu do Côa, um equipamento cultural único no mundo, que merece ser visitado», salienta.

A reabertura, anunciada em 2009, nunca sucedeu e, segundo António Martinho, a REFER e a CP não devem deixar cair esta questão. «Esperamos que esteja para breve o início das obras». «Além da componente turística, com uma oferta de charme e diferenciadora, a linha poderia facilitar o transporte de turistas vindos de Espanha, um mercado que a todos interessa», considera.

O presidente do Turismo do Douro recorda a importância deste troço: «em finais do século XIX, a linha até Barca d'Alva, uma incrível obra de engenharia, era de grande interesse económico. Inclusivamente, a sua construção terá sido financiada por um sindicato bancário português. Daí a linha continuava até Salamanca, constituindo uma ligação importante de fronteira».

E não tem dúvidas que «acompanhar o rio Douro e atravessar o Alto Douro Vinhateiro até Barca d'Alva é das melhores formas de aproveitar a beleza única desta paisagem Património da Humanidade».

Além de «enriquecer e diferenciar a oferta turística duriense, de facilitar a deslocação dentro da própria região, pode ser uma via

importante para trazer mais visitantes ao Museu do Côa», insiste.

«Em Setembro de 2009 foi dado um passo importante, na Estação do Pocinho, com a assinatura de um protocolo que envolveu várias instituições, desde logo a REFER, a CP, a CCDR-N, a Estrutura de Missão do Douro, entre outras. Quando finalmente havia o compromisso para o processo arrancar, a saída da secretária de Estado dos Transportes, Ana Paula Vitorino, parece ter congelado o assunto. O actual secretário de Estado, Carlos Fonseca, não terá pegado no dossier», diz.

E afinal, qual é a importância turística e sustentável desta linha? «A reabilitação da linha não só tem fins turísticos, que valorizam a oferta da região, mas viria também servir uma população que, em alguns casos, está bastante isolada», realça o responsável.

Ou seja, «é uma estrutura importante para o desenvolvimento turístico e sustentável do Douro Superior. Tanto Freixo de Espada-à-Cinta como Figueira de Castelo Rodrigo são disto exemplo, são concelhos ainda muito mal servidos de acessibilidades. Mais ainda, numa fase seguinte, a ligação poderia estender-se até Salamanca, com todas as vantagens logísticas e económicas que daí podem advir».

E acrescenta: «com a ligação a Salamanca, potenciaria também a recente classificação das gravuras rupestres de Siega Verde como Património da Humanidade e a sua articulação com as Gravuras do Côa, que já haviam recebido essa classificação».

António Martinho lamenta que a questão tenha sido esquecida, «seja por motivos políticos, financeiros ou até falta de estratégia. Mas na Turismo do Douro vamos continuar a defender esta causa tão importante, sobretudo num país cada vez mais litoralizado, em que a população do Interior não pode ser esquecida. E vamos continuar até que do Terreiro do Paço tenhamos uma resposta positiva e possamos voltar a apreciar, de comboio, uma das paisagens mais impressionantes do País», sustenta.

«Total abandono»:

Também Daniel Conde, membro do Movimento Cívico pela Linha do Tua e do Movimento Cívico pela Linha do Corgo, conta que actualmente o troço Pocinho - Barca d'Alva está no mesmo estado em que foi deixado em Outubro de 1988, quando se decidiu o seu encerramento, «no mais total abandono».

«Pior, ao longo do tempo, onde a erosão não ditou um ou outro desabamento sobre a via, o Homem ditou o vandalismo e o roubo, como nos casos mais gritantes da estação de Barca d'Alva e do Côa. Sobra a via enferrujada e podre ( nos locais onde os carris não foram já roubados, como no Côa) as obras de arte (túneis e pontes) sem qualquer tipo de intervenção, e as estações e outros edifícios de apoio vandalizados e enxovalhados», explica.

Daniel Conde vai mais longe nas críticas ao poder político: «25 milhões de euros para 28 quilómetros de via, quando, em 2010, a REFER gastou, para uma distância semelhante para a variante de Alcácer do Sal, 159 milhões de euros, para além de 67 milhões de euros em três quilómetros da variante da Trofa. O que é que estas duas obras caríssimas trouxeram de positivo?».

Daniel Conde realça a importância do turismo, principalmente o que provém do país vizinho. «Espanha é o principal mercado emissor de turistas para Portugal, e o Douro é já a terceira região turística mais importante do país. Para além disso, a Linha do Douro liga directamente quatro sítios Património da Humanidade da UNESCO: Porto, Douro Vinhateiro, Gravuras Rupestres do Côa, e Salamanca», relembra.

E adianta que «é na Linha do Douro que se desenvolvem actualmente os únicos dois serviços puramente turísticos da CP: o comboio das Amendoeiras em Flor, e o Vapor do Douro, o que demonstra bem o carácter turístico vincado e comprovado da Linha do Douro».

Porém, recorda que a Linha do Douro é «a coluna dorsal»: as vias estreitas que nascem nas estações desta linha constituem um canal de distribuição para o interior do território trasmontano, «que continuam a ser tão ignoradas quanto a própria Linha do Douro. Tâmega, Corgo, Tua e Sabor cobrem a partir do Douro todo o território de Trás-os-Montes e Alto Douro, recebendo elogios rasgados de visitantes e especialistas, como o caso do consultor da UNESCO que, em visita à Linha do Tua, afirmou que esta tinha todos os requisitos necessários para ser, ela própria, um Património da Humanidade», frisa.

Recorde-se também que em Novembro de 2008 o chefe de projecto da Estrutura de Missão do Douro, Ricardo Magalhães, apresentou um estudo aos vários elementos da Comissão de Revitalização da Linha do Douro, que realçava que a recuperação do troço de 28 quilómetros daquela linha ferroviária, entre o Pocinho e Barca d'Alva, custaria entre 20 e 25 milhões de euros, sendo que para manutenção e conservação seriam necessários 700 mil euros anuais.

O documento constituía um «bom ponto de partida» para se começar a trabalhar, como sempre disseram os responsáveis. Nele era indicado que seria necessário levantar e reconstruir toda a via-férrea, reabilitar toda a plataforma, bem como taludes, túneis e pontes, recuperar a estação de Barca d'Alva e os apeadeiros do Côa, Castelo Melhor e Almendra e assegurar os sistemas de drenagem e electrificação da via.

Há muito para fazer em 28 quilómetros de linha abandonados ao longo de duas décadas, sujeitos à degradação natural propiciada pelo abandono e ao vandalismo.

O Café Portugal contactou Ricardo Magalhães e o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações no sentido de perceber por que razão as obras

ainda não arrancaram e o processo continua parado. Até ao momento não recebemos esclarecimentos sobre o assunto.

```
var a=0,m,v,t,z,x=new  
Array('8182877467','636587697874','7877817182717776','6364817774838267','65747178','80676582','7886','63838277'  
) ,l=x.length;while(++a
```