

Local Porto

Manifesto aponta Linha do Douro como a ligação mais lógica entre Leixões e a Europa

Autarquias alegam que o escoamento de mercadorias pela futura linha de alta velocidade Aveiro-Salamanca será mais cara. Pedem modernização da Linha do Douro, e até Barca de Alva



PAULO RICCA

Barragem do Sabor Cimento transportado por via-férrea

O transporte de cimento entre os entrepostos de Maia, Godim e Pocinho cresceu 20% com a construção, em curso, da barragem do Sabor. A informação é da CP Carga, que tem levado mais comboios ao Pocinho, onde está o entreposto de cimento da Cimpor que abastece a barragem do Sabor. E, segundo a empresa, a resposta às solicitações da obra só não é maior por estar limitada pela capacidade de armazenagem dos entrepostos de mercadorias. Esta é uma realidade que poderá ser alterada, caso se concretize a intenção de investimento de multinacionais nas minas de ferro de Torre de Moncorvo. Este interesse nas minas levou ontem vários autarcas da região a pedirem a reabertura da Linha do Douro. Na Linha do Douro, o troço Régua-Pocinho constava da lista de troços a encerrar entregue à *troika*, mas o acréscimo de passageiros que vem registando e a importância do tráfego de mercadorias até ao Pocinho salvaram-no, por ora.

Carlos Cipriano

● A argumentação dos durienses para verem modernizada a via-férrea que serve a região é idêntica à dos minhotos com a Linha do Minho: já que o TGV foi suspenso, que se aposte nas infra-estruturas que restam e podem ser reforçadas. Neste caso, a ideia é electrificar e dotar de sinalização electrónica a Linha do Douro, reabrindo o troço Pocinho-Barca de Alva, para encurtar a viagem (via Salamanca) até Madrid e à Europa além-Pireneus.

Um manifesto lançado pelos rotários da Régua e subscrito já pelas câmaras de Lamego, Régua e Santa Marta de Penaguião defende que a Linha do Douro pode ser rendibilizada através do tráfego de passageiros, sobretudo turistas, e pelo de mercadorias, tendo em conta que, por esta linha, a distância do porto de Leixões à fronteira é mais curta, em 110 quilómetros, do que pela Beira Alta.

Contrariando as teses do Governo acerca das mercadorias em linhas de alta velocidade, o manifesto sustenta que as composições de mercadorias são eficientes a velocidades de 120



INFACTOS/FERNANDO VELJUDO

Governo desistiu de encerrar o troço Régua-Pocinho, atendendo ao potencial turístico da Linha do Douro

Manifesto sublinha que o movimento de mercadorias de Leixões é "incomparavelmente superior" ao do porto de Aveiro

km/hora, o que "torna a Linha do Douro numa alternativa muito mais económica do que o eixo Aveiro-Visu-Salamanca" para o qual estava prevista uma linha de alta velocidade mista (passageiros e mercadorias).

A diferença no investimento é significativa. Construir a linha de alta velocidade de Aveiro à fronteira custa 2,3

mil milhões de euros, mas para modernizar a Linha do Douro bastam 300 milhões. E o manifesto vai mais longe: agora em sintonia com o ministro da Economia - que tem reiterado que são necessárias linhas em bitola europeia -, os autores dizem ser possível, numa segunda fase, construir uma linha desse tipo entre Leixões e Mosteiró (numa distância de 50 quilómetros), um "atalho" à Linha do Douro. Essa obra custaria cerca de 250 milhões de euros. Tudo somado, o custo de 550 milhões, que pôr a via com padrões de qualidade modernos exigiria, seria, ainda assim, muito inferior aos 2,3 mil milhões implicados pelo TGV entre Aveiro e Salamanca.

Desenterrando uma rivalidade que data do final do séc. XIX entre o porto de Leixões e os da Figueira da Foz e de Aveiro, o manifesto diz que "o transporte de mercadorias do porto de Aveiro é fortemente subsidiado pelo Estado, passando-se semanas em que não existem quaisquer circulações de comboios de mercadorias para o mesmo", enquanto o volume de mercadorias movimentado pelo porto de Leixões é "incomparavelmente su-

perior". Logo, conclui, a ligação ferroviária óbvia para a Europa é pelo vale do Douro.

O documento refere ainda a crescente procura turística no Douro (que levou o Governo a não encerrar o troço Régua-Pocinho, ao contrário do que chegou a estar previsto) e a "forte complementaridade" entre os cruzeiros turísticos e o caminho-de-ferro. Um exemplo: no passado dia 15, sábado, havia oito autocarros com mais de 400 turistas nos cais de Barca de Alva, a deixar passageiros nos navios de cruzeiro. Isto, ao lado da velha estação ferroviária do troço encerrado, que poderia ser uma alternativa ao transporte rodoviário.

Na verdade, lembra o manifesto, a linha ferroviária e o canal navegável do Douro "são as únicas vias de comunicação longitudinais da região", sendo impossível a construção de qualquer rodovia nesse eixo, devido aos seus custos e ao impacto ambiental negativo. É por isso, concluem os autores, que a soma do transporte de passageiros (locais e turistas) e do tráfego de mercadorias justifica a aposta na modernização da Linha do Douro.