

**Petição pela completa requalificação e reabertura da linha do Douro tem 5000 assinaturas**

# 48

**A ligação ferroviária transfronteiriça Barca de Alva-La Fregeneda é uma das 48 que a Comissão Europeia considera ter potencial para gerar mais-valias para a economia e para o território**

## Quando o Douro era uma linha internacional

**Carlos Cipriano**

**Barca de Alva é um monumento à incapacidade do Estado em preservar o património. Está tudo ao abandono**

Chega-se ao Pocinho e a linha do Douro acaba ali. É a estação ferroviária mais a nordeste de Portugal. Os comboios invertem a marcha e regressam ao Porto. Mas apeetece continuar. No Verão, a maioria dos passageiros que ali demandam não se dirigem a lado nenhum. Vêm passear. Ver o vale do Douro pela janela do comboio. Os socalcos, os desfiladeiros, as quintas do vinho do Porto, uma paisagem que começa por ser verdejante e humanizada, com aldeias alcandoradas nas encostas, e se transforma, à medida que avançamos para o interior, numa terra inóspita, granítica, mas sempre bela.

A própria linha do caminho-de-ferro é uma obra de engenharia ímpar, com aterros, trincheiras, pontes, túneis, por onde os comboios deslizam num namoro constante com o rio. Impressiona a comparação com imagens antigas, de um tempo em que não havia barragens e o rio, visto do comboio, ficava lá muito em baixo, no fundo da ravina ou do precipício, rodopiando entre as rochas. Hoje os carris estão ao nível de um espelho de água, domesticado, que acompanha docilmente o caminho-de-ferro no mesmo percurso.

Chega-se ao Pocinho e já só resta o rio, que continua navegável e por onde deslizam navios de cruzeiro. A linha continuava à sua beira e dela ainda hoje restam os carris enferrujados e os edifícios abandonados do apeadeiro de Castelo Melhor e das estações do Côa, Almendra e Barca de Alva. E um conjunto de pontes metálicas e túneis, construídos a pica-reta e pólvora nos finais do séc. XIX.

Barca de Alva, a estação fronteiriça, é um monumento à incapacidade do Estado em preservar o seu património. O complexo ferroviário já foi pertença da CP, depois passou para a Refer e é hoje propriedade da Infraestruturas de Portugal, que possui uma empresa instrumental – a IP Património – destinada a rentabilizar e valorizar o edificado histórico. Desde que o comboio ali deixou de apitar, tudo foi deixado ao abandono. E, no entanto, umas décadas antes, aquele era um dos locais mais cosmopolitas do Nordeste do país, um microcosmo onde trabalhavam e viviam dezenas de ferroviários, guardas fiscais, funcionários da alfândega, agentes da Pide. Ali entravam e saíam portugueses e espanhóis que faziam transbordo do comboio português para o espanhol. A imponente ponte internacional sobre o rio Águeda, afluente do Douro, está ao fundo da estação. Desde ali até La Fregeneda, a primeira paragem do país vizinho, distam 18km de uma via férrea impressionante, com 20 túneis e vários viadutos.

### O rápido de Medina

Embora nos primeiros anos após a inauguração fosse necessário mudar de comboio na fronteira, ainda nos

finais do séc. XIX foi inaugurado o famoso rápido de Medina que ligava directamente São Bento a Medina del Campo, onde se apanhava outro comboio para Madrid. A viagem tinha início pelo meio-dia no Porto, para se chegar por volta das 3h da madrugada a Medina e às 9h à capital espanhola. Para a época era uma viagem rápida e nela viajava, em confortáveis salões almofadados, uma clientela abastada. A composição tinha ainda uma carruagem-restaurante.

Esta ligação terá durado até ao início da I Grande Guerra e não voltaria a ser retomada. As duas guerras mundiais e os problemas decorrentes da falta de carvão para as locomotivas ditaram um serviço fronteiriço irregular. Durante a guerra civil espanhola, a zona de La Fregeneda foi palco de dramáticos combates entre as duas partes em conflito. Nos anos 1940 não havia comboios directos do Porto para Espanha, mas uma simples carruagem que, viajando atrelada à composição portuguesa até à fronteira, era depois engatada num comboio espanhol para Salamanca.

O Douro foi um dos últimos reduetos do vapor em Portugal. A chegada da tracção diesel dá-se em 1967 com a introdução de automotoras que reinauguraram um serviço directo Porto-Salamanca. As UDD (unidades duplas diesel) tinham motores Rolls Royce e eram equipadas com cozinha e bar. Este serviço desapareceu em 1975 e com ele as ligações directas entre os dois países naquela fronteira. Passou a haver um transbordo em Barca de Alva do comboio português para uma decrépita automotora espanhola, que dava continuidade à linha do Douro até La Fuente de San Esteban (onde passa a linha Vilar Formoso-Salamanca). Em 1985 os espanhóis encerram o troço até La Fuente de San Esteban. Barca de Alva só se manteria activa mais três anos. O último comboio apitou naquela estação em 18 de Outubro de 1988.



**Barca de Alva, estação transfronteiriça em abandono**