

O país perdulário da Linha do Douro



Manuel Carvalho
Editorial

Depois de anos a provocar a paciência dos cidadãos com promessas vagas sobre o desenvolvimento do interior, os partidos e os seus dirigentes têm por estes dias uma excelente oportunidade de passar das palavras aos actos. Não por piedade, mas por puro interesse público. A petição que propõe a recuperação dos 28km da Linha do Douro até Barca de Alva devia ser apoiada como um investimento crucial para o desenvolvimento de

uma das regiões mais deprimidas do país. A obra, que custaria 43 milhões de euros, de acordo com um estudo de Infra-estruturas de Portugal (IP), ou 163 milhões, na análise da Comissão Europeia, representa uma fatia irrelevante das propostas dos partidos para o investimento público (10 mil milhões de euros, na do PS, por exemplo). Face a esta relação entre custos e benefícios, por que razão a obra não avança?

Não, não se trata de uma visão idílica do problema, nem se procura uma solução que esteja apenas nas mãos do Governo – Espanha e a União Europeia têm de cooperar. O investimento é validado por estudos da IP e pela Comissão Europeia, que considera a ligação a Espanha via Barca de Alva um dos dois elos

perdidos nas ligações fronteiriças europeias. E se a IP tratou de esconder o seu estudo para calar os que reivindicam a recuperação da linha, Bruxelas abriu com o seu parecer as portas do co-financiamento comunitário. Se, em simultâneo com a ligação até Barca de Alva, os espanhóis decidissem recuperar os seus 77km de linha da fronteira até Fuente de San Esteban, o Douro e o Norte ficariam mais acessíveis aos mercados de Castela. E a ligação ferroviária entre Porto e Espanha seria encurtada em 103 km.

A abertura internacional da Linha do Douro seria assim um bálsamo para uma das poucas realidades com as quais podemos impressionar o mundo, como dizia Miguel Torga. O Douro vinhateiro e

os três patrimónios mundiais que existem ao longo do vale (o Porto, o vinhedo e as gravuras de Foz Côa) são um recurso para o desenvolvimento da região e do país. A procura internacional de turistas explodiu e as exportações de vinho estão em alta. Reverter o erro do fecho em 1988 e permitir que o comboio viaje até Espanha numa das mais belas linhas ferroviárias da Europa daria um novo fôlego à tendência e mataria um paradoxo: o Douro rico no vinho, no turismo ou na energia é das regiões mais pobres do país. Basta que haja inteligência, vontade política e coerência: o interior não pode continuar a ser palavra oca no discurso político.