



Projeto de Resolução Nº 986/XIV/2ª

EM DEFESA DA LINHA DO DOURO E PELA REATIVAÇÃO DOS RAMAIS

Exposição de motivos

Após mais de três décadas de desmembramento, desinvestimento e abandono da Rede Ferroviária Nacional, que levaram ao encerramento de centenas de quilómetros de via-férrea e à extinção, redução ou privatização dos serviços a ela associados, tanto a nível do transporte de mercadorias, como do transporte de passageiros, uma nova era parece querer despontar!

Nova fase de investimento na ferrovia para a qual Os Verdes deram um contributo inegável com um esforço permanente, tal como uma locomotiva a puxar pela política de transportes, para que esta saltasse do betão para assentar no aço dos carris do futuro!

Contudo, e não obstante a avaliação positiva que o PEV faz das mudanças que se constatarem, estamos conscientes que os quilómetros percorridos são bem menores que os quilómetros a percorrer, para que a ferrovia passe a ser o eixo central da política de transportes e mobilidade, tanto para pessoas como para mercadorias, e um fator estruturante e fundamental para a coesão do território continental, para o desenvolvimento do país e para o combate às alterações climáticas.

Para atingir estes propósitos há dois pressupostos fundamentais:

O primeiro é que o planeamento e programação das futuras intervenções na ferrovia estejam sustentadas numa estratégia clara e amplamente participada e debatida pelo

país, e não em ações e investimentos avulsos. Esse é o papel que deverá assumir o Plano Ferroviário Nacional (PFN) cuja elaboração já deve ter iniciado, como ficou determinado na Lei do Orçamento de Estado para 2021, na sequência da aprovação de uma proposta do PEV que veio concretizar a Resolução da Assembleia da República n.º 148/2015 desencadeada, também ela, por um Projeto de Resolução d' Os Verdes de 2015.

O segundo é que os investimentos e a concretização das obras não podem continuar a avançar à velocidade de um comboio regional, com inúmeras paragens e apeadeiros pelo caminho. É urgente atingir ritmos de "alta velocidade"!

Só assim será cumprido o objetivo da Resolução acima referida e que o Governo também já assume como seu, "a devolução do comboio a todas as capitais de distrito" antes de meados do Século XXI. Só assim o país garantirá uma efetiva descarbonização, visto ser o setor dos transportes o que mais contribui para as nossas emissões de CO₂, só assim conseguiremos promover uma verdadeira coesão territorial.

Mas para que isso aconteça será necessário garantir e direcionar o investimento por forma a que a malha ferroviária alastre para o interior, construindo novas linhas ou simplesmente reabilitando as que foram abandonadas ou desmanteladas. Desta forma será assegurada uma resposta efetiva às necessidades de mobilidade das populações, e criadas condições para atrair investimento reprodutivo e, com ele, emprego e a fixação de população nestas zonas, onde o despovoamento e o envelhecimento populacional se fazem cada vez mais sentir. Só assim, o comboio voltará a reassumir o importantíssimo papel que teve no fim do século XIX como povoador do território, e como pilar estruturante para o desenvolvimento económico das regiões onde chegou.

A Linha do Douro e os seus quatro ramos de via métrica (Sabor, Tua, Corgo, Tâmega) são um exemplo, por excelência, do que acabamos de referir. Estas linhas férreas permitiram facilitar o acesso e encurtar o tempo de distância, dos grandes centros urbanos, nomeadamente do Porto, com zonas do país com uma orografia muito complexa, quando não impenetrável, como era o caso do Vale do Tua.

O comboio permitiu quebrar o isolamento de quem vivia nestas zonas mais agrestes do território e ali fixar novas pessoas, nomeadamente as famílias dos ferroviários e assumiu um papel inegável no desenvolvimento económico das regiões de Trás-os-Montes e do Alto Douro. O comboio veio permitir escoar a menor custos e tempo reduzido os recursos naturais pesados (madeiras, minérios) e produtos endógenos até ali difíceis de comercializar para fora da região. Essa foi uma das razões que levou a que a construção da Linha do Tua tivesse sido financiada pela Associação Empresarial do Porto.

A chegada do comboio a estas regiões (o primeiro troço foi inaugurado em 1875 e o segundo chegou até Barca D'Alva em 1887 e abriu a ligação internacional com Salamanca por via La Fregeneda), foi sem dúvida um evento histórico da maior importância, que mudou a vida das populações, assumindo-se como o meio privilegiado de deslocação, para o interior do Vale do Douro, da burguesia portuense, mas também dos trabalhadores jornaleiros no momento das vindimas, como tão bem o retrata Miguel Torga no seu romance "Vindimas".

O comboio foi, em geral, muito bem acolhido pelas populações de todas as camadas sociais, como o retratou Bordalo Pinheiro numa ilustração a propósito da inauguração da Linha do Tua. Mas nem tudo foi pacífico, também se abriram brechas de conflito, nomeadamente na concorrência que o comboio veio fazer aos barcos rabelos, no transporte do Vinho do Douro/Porto. Um drama social, que Alves Redol retrata com grande realismo e sensibilidade em "Porto Manso".

Passado mais de um século, a Linha do Douro vêm a reassumir nova relevância, na região, tanto numa perspectiva histórica, como económica, com a classificação, em 2001, do Alto Douro Vinhateiro como Património da Humanidade, pela UNESCO. Não só, porque a Linha do Douro é um elemento integrante desta paisagem vinhateira classificada, mas também, porque é um dos meios de transporte preferenciais, a par com os barcos, para a visita da mesma. Os turistas passaram, a partir daí, a representar uma percentagem importante dos utilizadores da linha do Douro, tal como do que restava em funcionamento dos ramais do Tua, Corgo e Tâmega. Situação que só não se verificou no Sabor pelo facto da linha ter sido encerrada na sua totalidade, em 1988, no "tsunami

Cavaquista” que levou durante os dois mandatos dos Governos PSD, de 1985 a 1991 ao encerramento de centenas de quilómetros de via férrea, em Portugal.

Para Os Verdes, a reativação do troço da Linha do Douro, do Pocinho a Barca d`Alva e do seu serviço para além fronteiras e a reabilitação, modernização e eletrificação da Linha do Douro em todo o seu percurso, e a sua articulação com os seus ramais, ocupam um lugar de destaque na agenda política, no mínimo desde 2006, data em que o Ministro Mário Lino, do Governo PS, assumiu a sentença de morte dos ramais do Douro, nesta Assembleia, em resposta a uma pergunta do PEV.

Desde então a Linha do Douro e os seus ramais marcaram uma presença constante, na Assembleia da República, por via do PEV. Foram dezenas e dezenas de intervenções, perguntas ao Governo, iniciativas em sede de comissões e propostas parlamentares, sobre este assunto, nomeadamente com propostas em sede de PIDDAC/Orçamento do Estado, para a "reativação do troço da linha do Douro entre o Pocinho e Barca d´Alva", que iniciaram em 2006 e foram repetidas anos a fio.

Por isso, é com muito apreço que o PEV saúda os signatários da Petição Pública, que deu entrada na Assembleia da República "pela completa requalificação e reabertura da Linha do Douro (Ermesinde Barca D'Alva e subsequente ligação a Salamanca)", nomeadamente os seus dois primeiros subscritores, a Liga dos Amigos do Douro Património Mundial e a Fundação do Museu do Douro. Entidades com quem Os Verdes, partilharam opiniões sobre o tema, em reuniões e seminários. Entidades que conhecem os esforços que Os Verdes não se pouparam, a nível nacional e até internacional, agindo junto da UNESCO, não só para salvar o Vale e a Linha do Tua, como também a Linha do Douro e a Classificação do Alto Douro Vinhateiro (ADV) assim como o que restava dos outros belíssimos ramais, a Linha do Corgo da Régua a Vila Real, a linha do Tâmega de Livração até Amarante. Ramais que tal como os afluentes de um rio, são fundamentais para encher o caudal da linha principal. E é importante relembrar que o Estado Português tem obrigações na preservação da Linha do Douro e dos seus ramais, decorrentes dos compromissos assumidos com a UNESCO, no quadro da classificação do ADV.

Porém, Os Verdes não se ficaram por aqui! São bem conhecidas da população duriense, as inúmeras ações que desenvolvemos para sensibilizar as mais diversas entidades públicas e privadas da região do Douro, entre as quais se integram a Unidade de Missão para o ADV, a CCDR-N, a Direção Regional de Cultura do Norte, os Governadores Civis de Bragança e de Vila Real, os Municípios servidos pela Linha do Douro e pelos seus ramais para que reforçassem a nossa pressão e impedissem o encerramento dos ramais, que apenas iriam contribuir para gerar a morte lenta da linha do Douro e para que, por outro lado, pressionassem a modernização da linha e reativação do troço Pocinho a Barca D'Alva e a sua abertura a Espanha.

Apresentamos, então, uma proposta para criação da Rota ferroviária dos patrimónios classificados pela UNESCO que a petição refere.

A estratégia de agonia da linha do Douro e a sentença de morte dos ramais foi cuidadosamente premeditada, ela assentou no argumento da falta de passageiros. Ora a verdade era bem outra, os passageiros estavam a ser "chutados" dos comboios para as empresas de transporte rodoviário, através de várias estratégias nomeadamente a mudança de horários, as avarias constantes com supressão de serviços, entre outras, deixando assim o comboio de ser uma alternativa fiável para as necessidades das populações. Mas mesmo assim, existiam passageiros, até por existirem aldeias e lugares que não tinham outra alternativa, como por exemplo Alvações do Corgo. E na primavera, no verão e no início de outono, não faltavam os turistas! Mas o lóbi rodoviário falou mais alto!

Tal como no passado, com a apresentação deste Projeto de Resolução, Os Verdes pretendem reafirmar a importância da Linha do Douro e dos seus ramais para o desenvolvimento da Região, garantindo a mobilidade das populações, das mercadorias e não só dos turistas. Pretendemos reafirmar a urgência da sua modernização e da reativação do troço Pocinho a Barca D'Alva abrindo portas à retoma do serviço internacional.

Os Verdes reafirmam que é necessário reabilitar os ramais do Corgo e Tâmega e reavaliar a abertura do ramal do Sabor, sendo também necessário estudar uma nova solução

ferroviária para o Tua, que venha a devolver o comboio a Mirandela e a Bragança, e tudo farão para que a reabilitação da Linha do Douro, que agora já parece ser consensual, começando pelo Presidente da CP que também a defendeu há poucos dias numa Conferência Internacional, não seja desligada da reabilitação dos dois ramais ainda recuperáveis, a linha do Corgo e do Tâmega, e que esta reabilitação não tenha como único objetivo o turismo.

O PNI é um dos instrumentos para garantir a concretização desta reivindicação, mas não é o único. O PNF tem de ser rapidamente elaborado para estar refletido nas verbas do Plano de Resiliência destinadas à Ferrovia.

Face ao exposto, o Grupo Parlamentar Os Verdes apresenta este Projeto de Resolução.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, a Assembleia da República resolve recomendar ao Governo que:

1. Garanta o mais rápido possível a concretização da empreitada de modernização da Linha do Douro até ao Pocinho;
2. Garanta que nessas empreitadas seja integrada uma avaliação da segurança dos pilares da ponte ferroviária que se situam na foz do rio Tua, através de vistoria submarina;
3. Garanta o planeamento e a programação da intervenção de modernização da Linha do Douro entre Pocinho e Barca D'Alva, na sequência dos troços anteriores;
4. Planeie e programe, no quadro do PNF, a reabilitação e reabertura dos ramais da Linha do Corgo e do Tâmega e garanta a integralidade dos tabuleiros e dos corredores ferroviários;
5. Avalie a possível, no quadro do PNF, a reabilitação e reativação do ramal do Sabor, com as devidas e necessárias readaptações;
6. Apresente e planeie, no quadro do PNF, uma solução para voltar a ligar Mirandela e Bragança pela ferrovia à Linha do Douro;
7. Garanta que no concurso que está a ser lançado para aquisição de novo material circulante, esteja garantido o material de tração elétrica adequada à oferta nas diversas secções da Linha do Douro;

8. Leve a efeito contactos com o Governo Espanhol e com o Governo Regional de Castela e Leon para a reabertura da ligação ferroviária internacional a Salamanca e à sua continuidade para o centro da Europa.

Assembleia da República, Palácio de S. Bento, 18 de fevereiro de 2021

Os Deputados

Mariana Silva

José Luís Ferreira

