

Um mistério em Vega de Terrón



Manuel Carvalho

● A Junta de Castela e Leão decidiu reactivar a velha linha ferroviária de 78 quilómetros que liga Fuente de San Esteban à fronteira portuguesa nas imediações de Barca de Alva. A visão castelhana é fácil de escrutinar: é através dessa via e do seu prolongamento através do vale do Douro que a meseta espanhola fica mais perto do importante centro logístico polarizado na frente atlântica pelo Porto. Do lado de cá da fronteira, porém, a estratégia espanhola não encontrou qualquer eco. A linha ferroviária vai desembocar no centro logístico de Vega Terrón e, pelo menos até ao Pocinho, as mercadorias e os passageiros que ali pararem terão de prosseguir caminho pela via fluvial

ou através da desolada rede de estradas nacionais até ao litoral.

Nunca ninguém até à data se deu ao trabalho de explicar as razões que levam as autoridades nacionais a desaproveitar a oportunidade de amarrar a meseta ao Douro e ao Porto. Pelo que se sabe, a reactivação da linha entre o Pocinho e Barca de Alva custaria entre 11 e 15 milhões de euros ou, como lembrava num oportuno artigo no *Expresso* de 28 de Abril o especialista Manuel Margarido Tão, o equivalente a apenas dois quilómetros de auto-estrada. Desfeito o problema dos custos, o que sobra para explicar o alheamento nacional face ao investimento espanhol? A ausência de uma verdadeira política regional. Enquanto a Junta de Castela e Leão é capaz de elencar as suas prioridades de desenvolvimento e alocar os recursos indispensáveis para as cumprir, as instâncias de governação do lado de cá continuam a manifestar a sua proverbial incapacidade de pensar os problemas à escala regional.

Que a reactivação da Linha do

Douro entre o Pocinho e Barca de Alva promete ser um factor de desenvolvimento do Norte, poucos poderão duvidar. Porque reforçava o pólo logístico do Porto. Porque abria o mercado turístico do Douro e do Norte ao coração da Espanha. Porque criava alternativas a uma zona do interior do país onde as alternativas quase não existem. Por uma verba irrisória (principalmente para um país que projecta obras faraónicas na Ota), criava-se ao menos uma pequena expectativa a uma região em forte declínio económico e demográfico.

Não estando em causa um investimento avultado, nem se percebendo muito bem que dúvidas estratégicas possa haver, o desinteresse português justifica

*Por uma verba irrisória,
criava-se ao menos uma
pequena expectativa a uma
região em forte declínio
económico e demográfico*

uma suspeita: a de que, para as empresas públicas ferroviárias, a CP e a Refer, quanto pior estiver o caminho-de-ferro acima da Régua melhor estão defendidos os seus planos. Depois de décadas de alheamento e desinvestimento no Douro e no Tua, não lhes interessa explorar os potenciais mercados em torno de Ciudad Rodrigo ou de Salamanca. A diferença entre o Norte e Castela (ou entre o Norte e a Galiza) encontra-se assim neste pequeno e triste exemplo. Enquanto as juntas autonómicas espanholas pensam por si e para os seus territórios e cidadãos, no Norte quem tem a última palavra sobre as prioridades do desenvolvimento em matérias como a rede ferroviária são burocratas que poucos conhecem.

Indiferente a este triste regime, Castela investe e reconstrói os seus 78 quilómetros de linha até à fronteira. Do lado de cá, não há quem na região ou no Governo tenha força para impor a revitalização dos 28 quilómetros que faltam para que os comboios voltem a circular até Barca de Alva.