

Futuro sobre carris

A competitividade e internacionalização bem como a sustentabilidade e eficiência no uso de recursos servem de guião ao Plano de investimentos da rede ferroviária nacional 2014-2020, enquadrando-se na estratégia de priorizar o investimento e desenvolvimento de projetos transfronteiriços que integrem a rede transeuropeia de transporte, encontrando suporte no *CEF – Connecting Europe Facility 2014-2020*. A IP define assim, com argumentos sólidos, as suas prioridades de investimento até 2020 e a sua estratégia até 2050. São bons argumentos e boas desculpas encapotadas. Desculpas que procuram justificar a inexistência de qualquer ferrovia no distrito de Bragança, no presente e no futuro.

O primeiro troço ferroviário foi inaugurado a 28 de outubro de 1856, ligava Lisboa ao Carregado. No distrito de Bragança o primeiro troço ferroviário foi inaugurado a 29 de setembro de 1887, com a presença do rei D. Luís I, e ligava a foz do Tua a Mirandela. Esta foi a primeira via-férrea a penetrar a região de Trás-os-Montes. Seguiu-se a ligação faseada a Carvalhais, Romeu, Macedo de Cavaleiros, Sendas, Rossas, culminando a 1 de dezembro de 1906 com a ligação a Bragança. Inicialmente batizada de linha de *Mirandella*, ficou com o nome do rio que acompanhava e pelo qual ficou conhecida, Linha do Tua. Eram 134 km de ferrovia, 10 túneis, 4 viadutos e 17 pontes, que permitiam o acesso do resto do país a esta importante região produtiva, a produtos agropecuários, ao azeite, ao vinho, a cereais, ao fumeiro, minérios e a tantos outros produtos locais.

A linha do Sabor viu inaugurado o troço que ligava o Pocinho a Carviçais (Torre de Moncorvo) a 17 de setembro de 1911, seguiu-se a ligação Carviçais Lagoaça (Freixo de Espada à Cinta), Lagoaça Mogadouro, Mogadouro – Duas Igrejas (Miranda do Douro), inaugurado a 22 de maio de 1938. Na origem desta linha estava a necessidade de preencher uma lacuna de comunicação de uma região com forte produção agrícola, nomeadamente pecuária, e recursos naturais como o ferro em Torre de Moncorvo e a mármore e o alabastro de Santo Adrião em Vimioso, servindo os concelhos de Torre de Moncorvo, Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro, Vimioso e Miranda do Douro e ligando-os à restante rede ferroviária nacional pela linha do Douro.

As linhas do Tua e do Sabor, além do transporte de mercadorias ligavam as pessoas de Trás-os-Montes, entre si e ao resto do país, contrariando as deficientes vias

rodoviárias na região, dando Trás-os-Montes a Portugal, mas também e sobretudo Portugal aos Transmontanos.

Em 1900, o número de passageiros no troço entre Tua e Mirandela foi de 33.928, valor que ascendeu a 35.920 em 1901; no mesmo troço, foram movimentadas, em regime de Grande Velocidade, 625 toneladas de carga em 1900, e 694 toneladas em 1901, tendo-se verificado apenas uma redução ligeira no movimento de mercadorias em Pequena Velocidade, de 26.153 toneladas em 1900, para 26.017 em 1901. Em 1902, já tinham sido exportados mais de 4 mil toneladas de cereais por ano.

Em setembro de 1878, o engenheiro e antigo ministro das obras públicas João Crisóstomo de Abreu e Sousa apresentou um relatório sobre o transporte ferroviário em Portugal, onde estava projetada uma linha de Bragança a Beja, passando pela foz do Rio Sabor.

Em 2 de Julho de 1890, a Câmara Municipal de Bragança fez uma representação junto da Câmara dos Deputados, para pedir a continuação da linha de Mirandela e a construção do caminho de ferro do Pocinho até Miranda do Douro, com um ramal até Bragança por Vimioso.

O Plano da Rede Complementar ao Norte do Mondego, publicado por decreto de 15 de Novembro de 1900, previa, além do troço entre Mirandela e Bragança, a construção de uma linha entre Foz Tua e Viseu que passasse por Vila da Ponte. Embora este troço permitisse unir as duas linhas geridas pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, a Linha do Dão e do Tua, previa-se que a sua construção fosse muito difícil e o tráfego reduzido, pelo que teria sido certamente deficitária.

Este projeto voltou a ser considerado em 1924, mas foi suspenso devido à queda da Primeira República.

Em 1987, no ano do centenário da Linha do Tua, o governo e a CP planearam o encerramento de grande parte das linhas “secundárias” em Portugal. Em 1988 a linha do Sabor foi encerrada. Em 1990 foi suprimido o transporte de mercadorias na Linha do Tua, seguindo-se entre dezembro de 1991 e janeiro de 1992 o encerramento do troço entre Mirandela e Bragança. Em 2008, consequência de alguns acidentes, do desinvestimento na linha e da construção da barragem do Tua, foi definitivamente encerrado o troço entre a foz do Tua e o Cachão. A inundação de 16 km da linha do Tua pela albufeira da

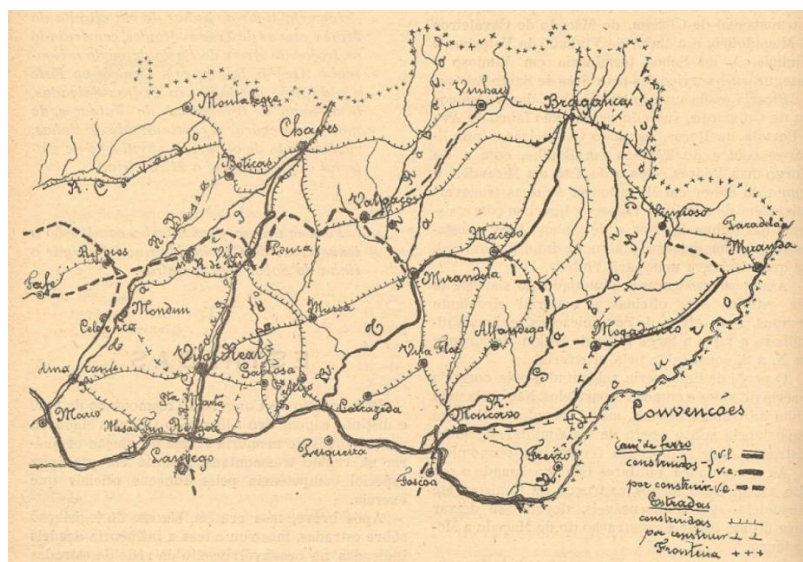
barragem coloca um ponto final na possibilidade de reaproveitamento e ligação da linha do Tua à rede ferroviária nacional. Com o encerramento das linhas do Sabor e de parte da Linha do Tua, o nordeste transmontano viu encerradas praticamente todas as ligações ferroviárias de que dispunha.

A maioria da linha encontra-se encerrada e está em funcionamento apenas um troço com 16 quilómetros ao serviço do Metropolitano de Mirandela.

O plano de investimentos ferroviários 2016-2020, que se funda no PETI₃₊, tem como prioridades compromissos internacionais, incluindo os bilaterais com Espanha e os que resultam do Corredor Atlântico, o fomento do transporte de mercadorias e em particular das exportações e a articulação entre os portos nacionais e as principais fronteiras terrestres com Espanha. Subsiste mais uma vez o abandono infraestrutural do distrito de Bragança, o distrito mais próximo da Europa, que pela sua localização e proximidade europeias deveria ser a porta do Portugal Europeu.



Já em 1927 se propunha a *Transversal de Trás-os-Montes* que previa uma rede de troços entre Caniços, na Linha de Guimarães, até Mogadouro, na Linha do Sabor, passando por Baúlhe, na Linha do Tâmega, Pedras Salgadas, na Linha do Corgo, e Mirandela, na Linha do Tua. Neste plano, todos os caminhos de ferro na região de Trás-os-Montes ficariam unidos entre si e à Linha de Guimarães, que era parte da rede de via métrica do Minho, ficando por isso ligadas ao Porto de Leixões e à cidade do Porto.



Quando se fala em coesão territorial espera-se que as iniciativas de investimento do Estado, venham no sentido de atenuar e/ou compensar as assimetrias existentes e não de as acentuar. Deixar o distrito de Bragança sem qualquer troço ferroviário, no presente, e nem equacionar a sua realização, no futuro, é repetir a história de esquecimento a que esta região tem sido subjugada.

Quando o IP4 começou a ser construído, no início da década de oitenta, foi apregoado como a principal ligação do Norte de Portugal a Espanha. Demorou quase 30 anos a estar concluído. Quando foi finalmente terminado em 2009, o tráfego e a sinistralidade tornavam óbvia a necessidade de uma autoestrada. Mais de meio século depois da primeira autoestrada portuguesa, no início da década de 60, em Lisboa, o distrito de Bragança deixou de ser o único sem um km de autoestrada. A A4 – Autoestrada Transmontana foi praticamente concluída em 2013, mas a sua efetiva ligação ao resto do país só ocorreu a 7 de maio de 2016 com a abertura do Túnel do Marão.

Décadas de atraso na construção de infraestruturas no distrito de Bragança, que tiveram impactos demasiado nefastos no seu potencial desenvolvimento, entravando investimento, obstaculizando abertura de novas empresas e deslocalizando as existentes,

levando ao desemprego e ao despovoamento hemorrágico. O distrito mais próximo da Europa, aquele que devia ser a porta de Portugal para a Europa e a Porta da Europa para Portugal, estava isolado e assim foi mantido. Um Marão imponente de um lado e uma ponte por construir do outro. Foi assim com a autoestrada.

Foi e é assim com a ferrovia. Na década de 1990 enquanto modernizava-se ferrovia, construíram-se importantes infraestruturas, a Ponte de São João, no Porto, a Gare do Oriente, em Lisboa, e se punham nos carris novas locomotivas série 5600 e novas automotoras série 4000, entre Lisboa e Porto, as centenárias linhas férreas transmontanas, centenárias também na falta de manutenção, modernização e investimento, eram encerradas.

Mais de meio século depois da primeira autoestrada, depois de décadas e décadas de potencial perdido, a história repete-se.

As dissertações e as intenções sobre o interior acumulam-se, mas, no fim, o interior continua entregue a si mesmo.

Pelo exposto a JSD compromete-se a:

1. assumir durante o próximo mandato a coesão territorial e o interior como um dos focos da sua ação política;
2. inquirir, através dos seus deputados à Assembleia da República, a falta de investimento público nas regiões mais necessitadas, nomeadamente no que concerne à ferrovia;
3. denunciar o desmantelamento ferroviário e o abandono a que se veta o distrito mais europeu de Portugal, condenando-o ao isolamento de acessibilidades, castrando o seu potencial de desenvolvimento e acentuando as assimetrias.
4. defender um plano nacional ferroviário que integre todos os distritos de Portugal continental, numa efetiva interconexão e coesão ferroviária.

1.º subscritor

Comissão Política Distrital de Bragança da JSD

Aprovada em Conselho Distrital a 24 de março de 2018, em Vila Flor