

## **7. A GERAÇÃO DE EXPECTATIVAS E AS RESULTANTES DA ALTERAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE**

Servir as áreas de maior intensidade de tráfego, procurando responder aos crescentes valores de procura e alargar a rede para as áreas de menor densidade de ocupação, alegando em cada momento da história que esse será o caminho para a redução dos desequilíbrios regionais, é a dupla de princípios que tem orientado as intervenções em matéria de transportes.

Mesmo reconhecendo a inércia subjacente às dinâmicas territoriais, o aceno desta bandeira permanece no discurso do poder público, porque para a população em geral, os aumentos de acessibilidade representam “ganho”, isto é, comportam conotações positivas associadas à ideia de que conseguirão alcançar espaços mais distantes em menos tempo, espaços esses que podem oferecer oportunidades mais diversificadas.

Assim sendo, se os efeitos das novas e/ou renovadas infra-estruturas de transportes no território nem sempre traduzem os objectivos almejados pelo poder público, dependendo essencialmente das características de cada local e do seu enquadramento territorial, o que aqui se propõe é a observação da alteração dos comportamentos de grupos sociais, induzidos pela modificação das condições de acessibilidade.

Optou-se por utilizar o Jornal de Notícias como fonte de informação, entre 1970 e 1998, por três razões fundamentais: em primeiro lugar por se considerar que os

mecanismos de troca de informação em sociedade são veiculados, essencialmente, via comunicação social; depois, os novos eixos rodoviários na Região Norte surgiram no pós-25 de Abril – época em que estes meios de divulgação da informação passaram a ser mais banalizados (permitindo uma observação mais fina) e, finalmente, porque é o diário de maior tiragem na Região Norte que se apresenta com ampla cobertura de várias secções sub-regionais, o que permite dar voz tanto aos agentes públicos, como aos privados na maioria das escalas de observação.

Assim sendo, em primeiro lugar faz-se uma resenha sobre os processos de veiculação das mensagens via comunicação social, para de seguida se apresentar uma abordagem à evolução do total de artigos editados naquele diário, por tema, por área geográfica e por tipo de palavras utilizadas. Finalmente, proceder-se-á uma leitura de maior pormenor sobre o desenvolvimento dos processos de geração de expectativas e suas resultantes para dois casos: a auto-estrada Porto-Valença (A3) e o itinerário principal Porto-Quintanilha (A4/IP4). Esta escolha prende-se, por um lado, com o facto de corresponderem a dois eixos já concluídos, mas construídos em momentos diferentes (primeiro a A3 e depois a A4/IP4) e, por outro, por apresentarem traçados com orientações diferentes na Região Norte.

## **7.1 MECANISMOS ASSOCIADOS À VEICULAÇÃO DE MENSAGENS PELA COMUNICAÇÃO SOCIAL**

A comunicação social tem por objectivo a transmissão de mensagens, envolvendo um esquema composto pelo emissor, pelo canal de comunicação, que veicula a mensagem, e por um receptor.

As mensagens podem transmitir-se de inúmeras formas, nomeadamente a verbal, a escrita ou através de imagens, utilizando diversos tipos de canais. Têm em comum uma “intenção”, ou seja, uma mensagem comporta uma ideia que, intencionalmente, o

emissor pretende fazer passar para o receptor. Para o caso das mensagens escritas, as que aqui se propõe tratar, a sua forma e conteúdo traduzem a intenção do emissor, pelo que se apresentam com funções diversas (VANOYE, 1973). Se o objectivo é apenas informar sobre determinados factos, a mensagem configura-se de forma objectiva, “seca”, sem comentários nem qualquer tipo de juízos de valor, não se direccionando para receptores específicos. Do mesmo modo, quando o propósito se centra na definição, análise e explicação de ocorrências, a mensagem é bastante objectiva, citando frequentemente fontes de mérito reconhecido mas, neste caso, pode apresentar comentários e interpretações sobre os factos expostos. Pelo contrário, se a intenção é atrair a atenção do receptor, a mensagem comporta elementos que apelam ao julgamento, aos sentimentos do público alvo. Neste caso, quer a escolha das palavras, quer a construção das frases é normalmente bastante cuidada, sendo frequente a utilização de palavras curtas, comuns e de interpretação simples ou, ainda, de frases que permitam uma memorização rápida das ideias chave. A persuasão e a sedução, apesar de utilizarem elementos subjectivos, compõem-se de argumentos sólidos para conseguirem passar com sucesso a mensagem para o receptor.

A implicação directa do leitor no conteúdo da mensagem que se pretende transmitir, constitui também uma forma de atrair a atenção do receptor, tornando-o, de alguma forma, cúmplice do que se está a relatar, utilizando para tal, frequentemente, a segunda pessoa do singular e do plural. Nestes casos, o redactor conhece relativamente bem o público alvo, valorizando no texto aspectos que permitam uma identificação rápida com as características socioculturais dos grupos.

Finalmente, o ritmo, os jogos sonoros e as imagens, constituem técnicas utilizadas nas mensagens que têm por objectivo valorizar o conteúdo, através de frequentes figuras de estilo que remetem o receptor para a reflexão sobre o assunto.

Em qualquer dos casos, as mensagens provocam reacções nos receptores, reacções essas que dependem da forma e objectivos com que aquela foi elaborada, mas também das características de quem recebe. Ora, se há situações em que é possível seleccionar o

receptor, podendo desta forma assegurar-se reacções próximas das desejadas, para o caso das mensagens transmitidas via comunicação social de larga difusão, o mesmo já não se verifica – os *mass media*, ao construírem uma forma despersonalizada de veicular a informação que tende a uniformizar comportamentos, utilizam formas de redacção das mensagens muito variadas, pelo que surtem efeitos/reacções muito diversos, consoante as características e contextos sociais, económicos e culturais dos receptores envolvidos.

A alteração dos contextos territoriais, resultantes de informações sobre a introdução de novos elementos no espaço geográfico exige a reconstrução dos espaços de relação por (re)adaptações sucessivas, ou seja, parte-se do princípio que a informação, no caso presente sobre a alteração das condições de acessibilidade, gera processos de (re)enquadramento dos indivíduos nos espaços em que se inserem, através da alteração da percepção que possuem das distâncias e, conseqüentemente, dos espaços com que desejam relacionar-se. De facto, na concepção de *[la] perception désigne l'ensemble des procédures qui nous permettent de prendre connaissance du monde environnant et de construire nos propres représentations mentales de ce monde*.<sup>1</sup>, e é função das características dos estímulos, os quais para um mesmo indivíduo podem apresentar resultantes diferentes consoante as condições em que se insere. Ou seja, abordar a percepção, implica a consideração do modo como as informações são utilizadas/transformadas na construção das representações dos indivíduos, representações estas que resultam da integração de um conjunto de estímulos, sobre os quais se fazem escolhas, se tomam decisões (em função dos custos e ganhos), sempre condicionadas pelos conhecimentos/experiências anteriores, pelas motivações e pelas expectativas.

A informação veiculada via comunicação social, sendo uma só para um vasto conjunto de indivíduos pode portanto surtir efeitos diversos consoante as representações

---

<sup>1</sup> . BAGOT, 1996: 5

individuais, porque entre eles também são diferentes os interesses e, portanto, o tipo de (re)construções/acções daí resultantes. Daqui se deduz, que sobre a percepção que os indivíduos possuem e/ou vão sucessivamente reconstruindo do território, interferem também outros mecanismos: a mudança dos conceitos sobre os espaços de relação não resulta apenas de processos de estimulação simples derivados da introdução de novos elementos ou da alteração dos existentes, porque ao exigirem processos activos de organização pessoal, incorporam intencionalidade por parte de cada sujeito.

Porém, como refere LEYNES (1994), em sociedade as respostas dos indivíduos tendem a traduzir-se em comportamentos de grupo, isto porque as escolhas se fazem por associação e comparação, em particular quando os indivíduos são confrontados com situações novas. Uma situação nova é frequentemente geradora de ansiedade, porque não são conhecidas as resultantes, pelo que as respostas correspondentes tenderão a assemelhar-se ao conhecido o qual, por sua vez, equivale aos comportamentos de indivíduos que já se confrontaram com o mesmo processo ou, se for realmente novo, conduz à associação dos indivíduos no sentido de apresentar uma resposta válida/de peso em sociedade, ou seja, de grupo. Este autor refere também que esta tendência para responder segundo os padrões da sociedade ou em grupo, diminui significativamente à medida que aumenta o grau de informação/formação dos indivíduos, o que se compreende porque apresentam um conjunto de experiências mais ricas para a composição da resposta.

Nos diferentes tipos de respostas encetadas pelos indivíduos, e segundo os estudos de Zajonc (1967), devem ainda considerar-se mais dois factores fundamentais: por um lado, o efeito de audiência, o qual corresponde ao comportamento resultante da observação de um grupo alargado, ou seja, colocado perante determinado estímulo, os representantes dos grupos sociais apresentam respostas influenciadas pelos seus observadores, consoante o que o grupo espera deles, nomeadamente a defesa dos seus interesses, a angariação de benefícios. Por outro lado, a coacção, associada à necessidade de partilhar emoções, corresponde a um processo que aumenta fortemente a

motivação e, portanto, a probabilidade de resposta a um determinado estímulo (LEYNES,1994).

Tanto num caso como no outro, os indivíduos são confrontados com situações de avaliação dos comportamentos pelos restantes membros do grupo ou da sociedade. Em audiência a resposta dada a determinado estímulo reposiciona o sujeito em causa face aos outros, podendo angariar mais adeptos, ou pelo contrário, denegrir a sua imagem, isto é, tudo depende do conhecimento que possui e da perícia para se enquadrar nos complexos meandros dos desejos do grupo. Em coacção, porque se trata de partilhar emoções num grupo, a não concordância das mesmas pode resultar em competição entre os seus elementos, despertando comportamentos individualistas e, portanto, se em larga escala, o desmembramento dos grupos.

Assim sendo, é sabido que o tipo de reacções/respostas dos indivíduos em sociedade face à introdução de determinados estímulos, nomeadamente através da modificação dos seus quadros de relação no território, não são mais que a resultante de processos de reconstrução, ajuste e adaptação das concepções adquiridas com a sua experiência de vida. O processo básico que gera esta mudança é a imitação – conduta não criativa mas de elevada importância para o processo de aprendizagem. Para BANDURA (1971), o processo de imitação pressupõe duas fases: a fase da aquisição, correspondente à aprendizagem decorrente da observação de modelos de comportamento, e a fase da *performance*, correspondente à reprodução do comportamento pelo indivíduo. Neste processo, intervêm a atenção e registo dos comportamentos; a retenção, que pressupõe a selecção dos elementos pertinentes; a reprodução, correspondente à capacidade de repetir o comportamento de forma sequenciada e, finalmente a motivação, que determina a forma como o comportamento de imitação é efectivado. De facto, a alteração do comportamento apresenta maiores probabilidades de ocorrer se a motivação integrar associações positivas para os indivíduos.

Além de constituir uma conduta não criativa, a imitação corresponde também ao comportamento que apresenta menores riscos, uma vez que, se é verdade que o seu sucesso não ganhará visibilidade no grupo, também não é menos verdade que o seu insucesso não correrá tantos riscos de ser reprovado tão veemente, porque se trata de um comportamento partilhado, isto é, já encetado por outros.

O comportamento dos indivíduos, tende portanto a basear-se nos referenciais das sociedades em que se inserem. As sociedades detêm escalas de referência, isto é, normas que balizam os comportamentos. Assim sendo, os desvios às normas aceites podem apresentar conotações positivas ou negativas consoante os ganhos ou as perdas angariadas, respectivamente. Finalmente, a aceitação das normas resulta em conformismo e/ou obediência (SHERIF e SHERIF, 1969), e será tanto mais evidente em situações de forte hierarquia, bem como quando ocorrem níveis significativos de bem-estar e segurança.

Pelo contrário, a geração de estímulos susceptíveis de alterar os comportamentos pela modificação dos contextos em que os indivíduos se encontram, promove mecanismos de mudança de atitudes que serão tanto mais evidentes quanto maior a motivação para tal. As atitudes mudam via interacção social, por acções de pressão e, entre outras, também pela inovação, ou seja, existe um emissor, que transmite a mensagem de estimulação cujos efeitos dependem, essencialmente, do objectivo com que foi concebida. Dito de outra forma, o emissor é o agente influenciador que tentará persuadir o receptor, dependendo o seu sucesso, essencialmente, da credibilidade, credibilidade esta avaliada pelo receptor.

Deste modo, uma mensagem que pode ter por intenção inicial informar exclusivamente sobre a alteração dos contextos territoriais – redução das distâncias tempo, por via da introdução de eixos rodoviários renovados -, no caso da sua transmissão via comunicação social, terá como receptores um conjunto de indivíduos muito diversificados com interesses igualmente diferentes. Ora perante estes estímulos, mesmo que se admita não haver qualquer intenção por parte do emissor, irão ocorrer

processos de readaptação, por parte dos receptores, às mudanças anunciadas. Assim sendo, o efeito atractivo da notícia, porque associada a elementos positivos – “iremos ficar mais próximos de ...”, gera expectativas sobre as populações alvo.

Cientes destes processos, os responsáveis – governantes das sociedades -, encetarão novas formas de persuadir a população para angariar parceiros que garantam a sua permanência no poder, isto é, para angariar votos em actos eleitorais. Assim sendo, o que poderia ser um mero mecanismo de informação, transforma-se numa arma de geração de expectativas (e de gratidão), através da utilização de elementos atractivos no conteúdo das notícias.

Como é evidente, estes processos de geração de expectativas têm limites no tempo, uma vez que, ao apresentarem-se sob a forma de promessas, os indivíduos aguardam a sua concretização e o não cumprimento das mesmas motiva processos de resistência à persuasão, resistência esta que será tanto maior quanto maior a sofisticação dos receptores, os níveis de interesse e de conhecimento das causas, e o tempo decorrido entre a realização da promessa e a sua (não) concretização.

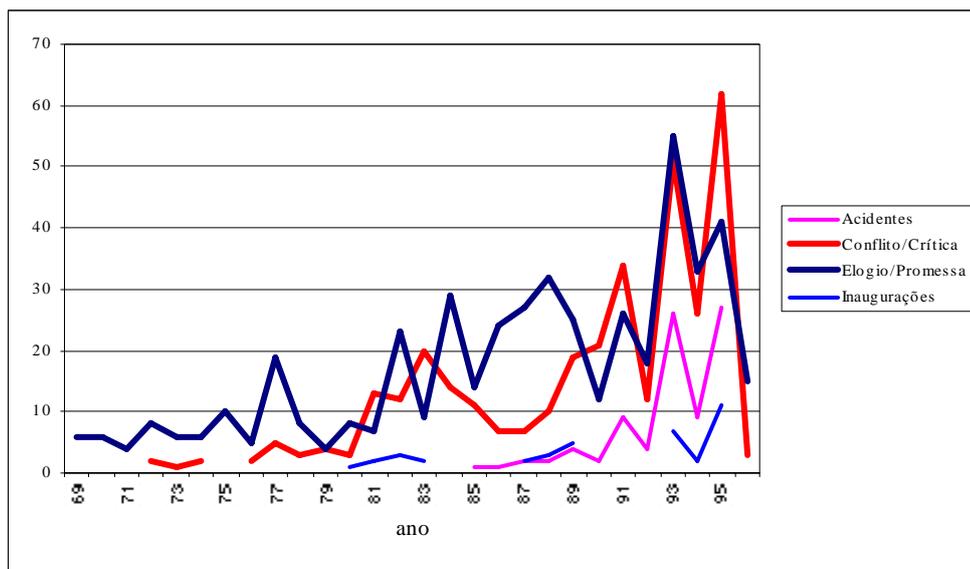
## **7.2 EXPECTATIVAS E RESULTANTES GERADAS PELA ALTERAÇÃO DA REDE RODOVIÁRIA NA REGIÃO NORTE**

### **7.2.1 Evolução do total de artigos**

Tentando agora perceber, para o conjunto de informação recolhida no Jornal de Notícias, como se processou este processo de estímulo/persuasão e resposta face à alteração das condições de acessibilidade rodoviária na Região Norte entre 1970 e 1995, apresentam-se algumas leituras relativas à evolução do número de artigos por tema, à sua distribuição geográfica, e ao tipo de palavras empregues nos títulos dos mesmos.

Numa primeira leitura, do total de artigos ano a ano, por tema, sobre infra-estruturas rodoviárias (figura 7.1), é possível verificar - tal como para muitos outros tipos de obra, tão propagandeados por altura das eleições -, que também as acessibilidades rodoviárias constituem notícia, preferencialmente, nessas datas. Notem-se, a título de exemplo, os valores mais elevados das promessas em anos como os de 1982, 1984 (eleições no ano seguinte), 1989 e 1993. É notório, também, o surto verificado na primeira metade da década de oitenta, o qual corresponde à expectativa gerada com as acções de pré-adesão à União Europeia.

Figura 7.1 – Evolução do número total de artigos do Jornal de Notícias, entre 1970 e 1995, por tema



Também se depreende uma certa mudança no processo informação/acção e resposta/reacção: se até ao início dos anos oitenta prevaleceram os artigos de “promessa”, sendo os registos de reivindicação muito ténues, esse comportamento modifica-se na primeira metade dessa década registando-se uma sequência de picos mais fortes de “promessa” seguidos de “contestação”. Este último período poderá corresponder ao descontentamento face à continuação das promessas feitas, já desde a

década anterior, e que não terão sido cumpridas. Ou seja, parece ocorrer agora um esforço por parte do Governo para manter o nível de persuasão (muito baseado na esperança depositada nos fundos que se viriam a angariar com a entrada na União Europeia a partir de 1985), persuasão esta que, no entanto, já não tem tanto êxito, uma vez que as populações terão passado por experiências (de incumprimento e de efeitos menos desejados, como a divisão de freguesias ou acidentes) que lhes terão criado algumas resistências.

De facto, na segunda metade da década de oitenta, com o Governo de Cavaco Silva, os artigos assumem, essencialmente, o tom de promessa e, a avaliar pelos baixos níveis de reacção, convencendo de alguma forma os receptores. Trata-se de um período de concretização efectiva de muitas das promessas anteriores, isto é, de “obra feita”, o que terá conduzido a um estado de maior conformismo.

Porém, a par e passo com essa onda de “obra efectiva” também se prosseguiu com os mecanismos persuasivos (ou se se quiser, sedutores) no sentido de angariar e/ou assegurar votos para as eleições de 1989, mecanismos esses que nalguns casos terão excedido a real capacidade de concretizar as promessas e, conseqüentemente, resultaram em novo surto de reacção, mas agora com características diferentes dos períodos anteriores, uma vez que, os registos mais elevados para os artigos, quer de promessas, quer de contestação, parecem “ter dado as mãos” desde então até aos dias de hoje. Dito de outra forma, parece evidente que as populações têm vindo a desenvolver, ao longo destes 25 anos, resistências aos mecanismos persuasores por parte dos políticos, resistências estas que não serão mais que o resultado de um processo de aprendizagem resultante da acumulação de expectativas e frustrações.

Tentando apurar um pouco mais estas interpretações, destacou-se a mesma evolução mas agora por temas para os casos da A1 (a mais antiga), da A3 (eixo que liga o Porto a Valença, pelo litoral) e do IP4 (principal eixo rodoviário que penetra no interior, ligando o Porto a Bragança), respectivamente nas figuras 7.2, 7.3 e 7.4, as quais ilustram algumas das ideias atrás avançadas.

Em primeiro lugar, evidencia-se para o caso da A1, já concluída em 1991, a preponderância de artigos de conotação positiva e a relevância dos problemas associados com os acidentes. Para os anos mais recentes sobressaem também as críticas decorrentes de questões relacionadas com os acessos a Vila Nova de Gaia e ao Porto, constituindo exemplo frequente os congestionamentos.

Figura 7.2 - Evolução do número de artigos do Jornal de Notícias, sobre a A1, entre 1970 e 1995, por tema

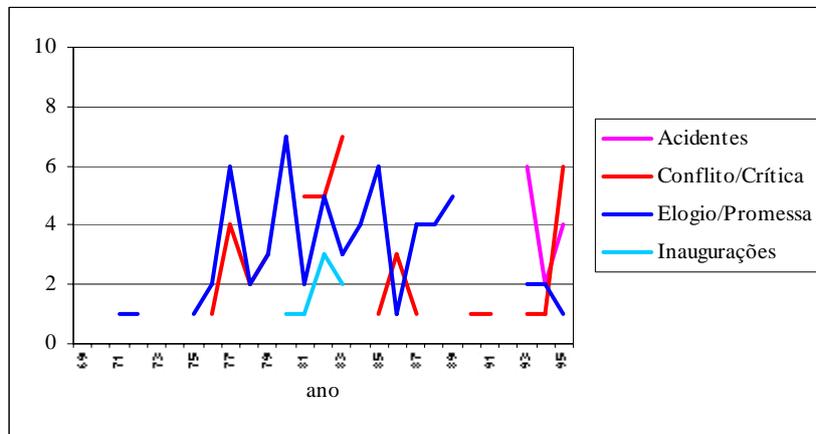


Figura 7.3 - Evolução do número de artigos do Jornal de Notícias, sobre a A3, entre 1970 e 1995, por tema

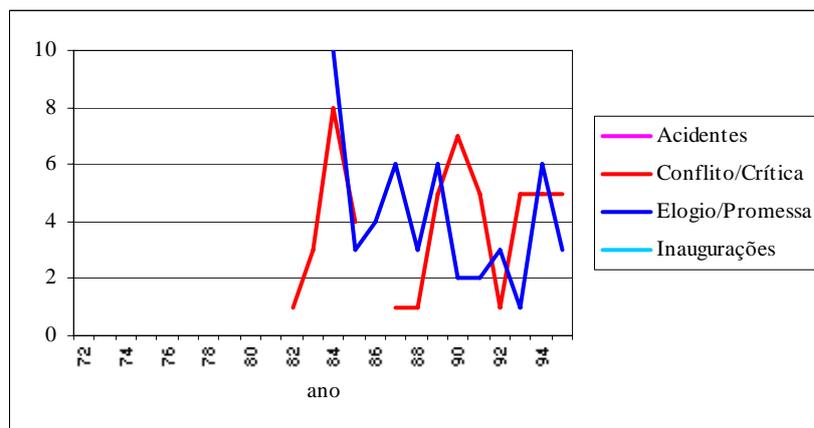
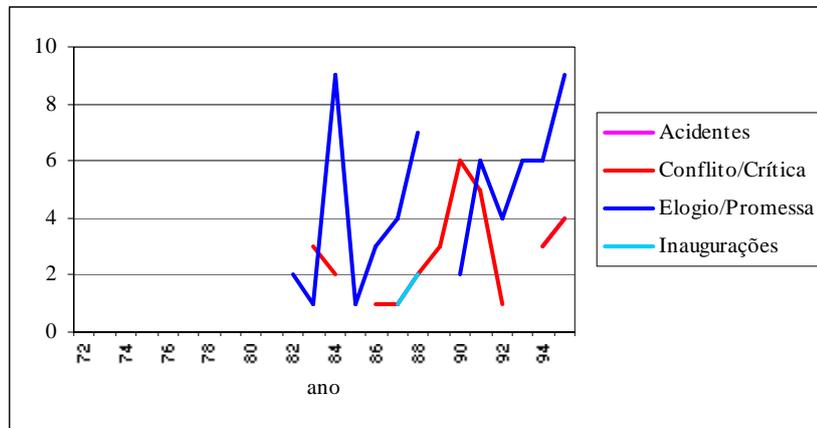


Figura 7.4 - Evolução do número de artigos do Jornal de Notícias, sobre o IP4, entre 1970 e 1995, por tema



No entanto, recuando um pouco no tempo, é possível identificar as fases atrás referidas para o total de artigos: predomínio de artigos de promessa nos primeiros anos da década de setenta; surto de contestações no pós 25 de Abril; aumento do tom das contestações na primeira metade dos anos oitenta; a redução destas com a entrada de Portugal na União Europeia (1985); novo surto de descontentamento o qual só terá abrandado com a aproximação da inauguração da A1 e, finalmente, os efeitos da entrada em funcionamento da totalidade da infra-estrutura que, obviamente, comportam registos por parte da comunicação social de ocorrências menos boas, porque, uma vez a obra acabada, o que sobre ela é referenciado pode assumir três vertentes: as mazelas deixadas em cada local, as obras não acabadas nos nós e o desejo de ter mais ligações.

Os artigos sobre a A3 aproximam-se bastante das tendências registadas no conjunto global e da A1, mas aqui com alguns anos de atraso, porque também foi iniciada mais tarde. Note-se, por exemplo, a ocorrência de significativos níveis de contestação entre 1982 e 1984 sobre a A1, que podem comparar-se com comportamento idêntico sobre a A3, mas agora entre 1984 e 1986. A segunda metade da década de oitenta ficou marcada pelas promessas em ambas, tal como os primeiros anos da de noventa, mas nestes pela contestação.

O IP4 denota menores níveis de reacção na generalidade, aparentando algum conformismo se comparado com os anteriores. Deve, no entanto registar-se para este caso que não terá decorrido tanto tempo desde as primeiras promessas e a sua concretização, bem como a coincidência com os eixos anteriores do comportamento dos anos de 1989 e 1990, durante os quais terão sido as contestações que dominaram este canal de comunicação.

Figura 7.5 – Número de artigos de “promessas” no Jornal de Notícias, entre 1970 e 1995, por concelho da Região Norte

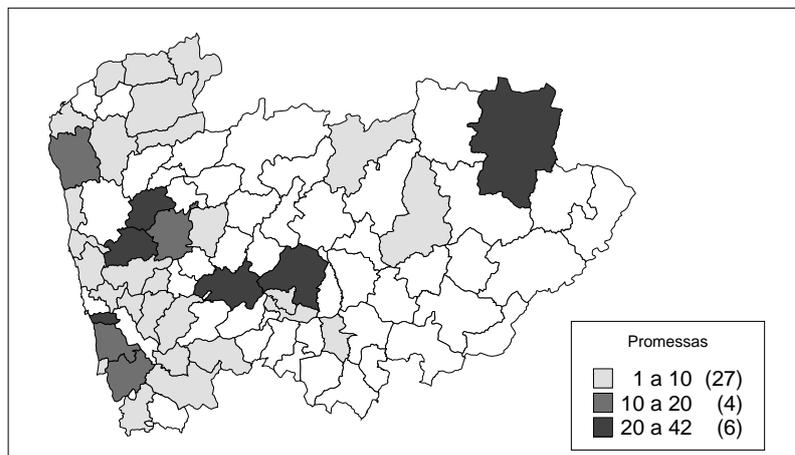
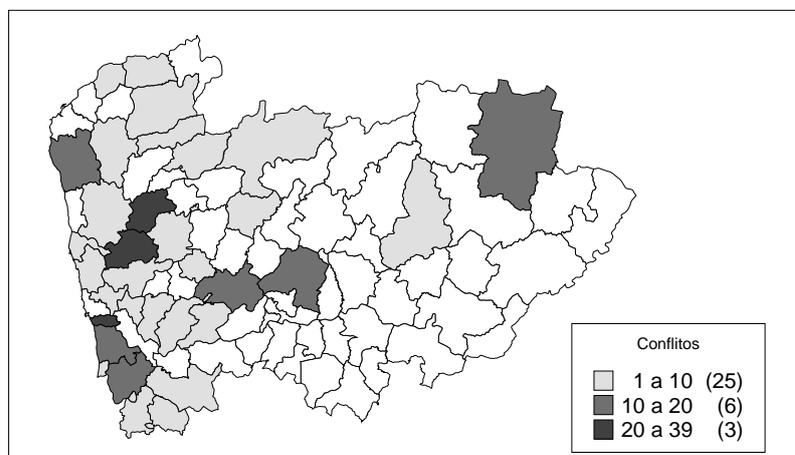


Figura 7.6 – Número de artigos de “conflitos” no Jornal de Notícias, entre 1970 e 1995, por concelho da Região Norte



A este propósito, talvez valha a pena observar as Figura 7.5 e 7.6, nas quais se representa a distribuição dos artigos por concelho alvo directo de promessa ou líder de contestação.

Parece evidente, em primeiro lugar, que são as capitais de distrito e suas envolvências os alvos preferenciais quer das promessas quer dos conflitos, até porque na própria definição dos Itinerários Principais são os espaços que deverão ser ligados, prioritariamente, à escala regional, nacional e internacional. Os restantes concelhos correspondem ao território atravessado por esses eixos, ou que terá sido excluído das almejadas ligações, mas para os quais são feitas promessas no sentido de dotá-los com infra-estruturas renovadas de ligação àqueles. De qualquer forma, parece evidente uma distribuição de artigos que denota um esquema claro de estímulo/resposta, e a presença de espaços em branco correspondente a mais de metade dos concelhos da Região Norte nos quais a aparente inexistência de expectativas, mesmo admitindo que alguns deles se terão associado com os que apresentam registos, pode ter gerado algum conformismo sobre estas matérias.

Como de seguida se verá para os casos da A3 e do IP4, se relativamente ao traçado do primeiro ocorreu alguma disputa entre municípios e, portanto, impasses sucessivos sobre a definição do seu traçado, com particular evidência para os lanços a norte de Braga, para o caso do IP4, praticamente desde o início o seu alinhamento esteve bem definido, não havendo expectativas sobre a possibilidade de ligações alternativas. Dito de outra forma, as áreas onde os mecanismos de estímulo/promessa e resposta/contestação são mais evidentes, correspondem a espaços com elevada densidade de ocupação, que se apresentam fortemente exigentes e reivindicativos face à inserção da A3. Pelo contrário, às baixas densidades de ocupação na ligação Porto-Quintanilha, corresponde uma maior aceitação de um traçado que, praticamente, decalca o eixo de ligação regional anterior – a EN15.

Nestes processos de geração de expectativas e de reacção face às mesmas, ma outro aspecto prende-se com questões semânticas, nomeadamente a escolha de palavras utilizadas nos títulos das notícias. Tentando fazer uma apreciação global, separaram-se

os verbos das outras palavras mais utilizadas (valores superiores a 1) nos artigos de promessas e de contestação, as quais foram ordenadas por ordem decrescente de ocorrência, para o período de tempo em observação, conforme se apresentam nos quadros 6.1 a 6.4.

Uma leitura sobre os registos dos verbos mais utilizados em artigos com uma vertente de “promessa” (quadros 7.1 e 7.2), permite distinguir quatro palavras – “abrir”, “inaugurar”, “concluir” e “arrancar” -, que se destacam de todos os outros por apresentarem ocorrências superiores a 10. Os dois primeiros muito associados à entrada em serviço dos eixos, colocam a informação junto do receptor como um facto consumado, isto é, trata-se de verbos de forte impacto em termos de geração de expectativas. “Concluir” e “arrancar” correspondem, talvez, a uma forma mais ténue de transmitir a mesma mensagem, mas agora implicando um prazo de concretização mais alargado.

Quadro 7.1 – Verbos mais utilizados nos artigos de promessas do Jornal de Notícias de 1970 a 1995

Verbo	nº artigos	Verbo	nº artigos
ABRIR	20	ACABAR	2
INAUGURAR	14	ANUNCIAR	2
CONCLUIR	13	APROXIMAR	2
ARRANCAR	10	DAR	2
ADJUDICAR	6	DEIXAR	2
PROMETER	6	DESEJAR	2
SER	6	DESENVOLVER	2
ATRASAR	4	EQUIPAR	2
BENEFICIAR	4	ESPERAR	2
CONSTRUIR	4	FAVORECER	2
EMPRESTAR	4	FINANCIAR	2
LIGAR	4	GARANTIR	2
AVALIZAR	3	ISOLAR	2
AVANÇAR	3	MELHORAR	2
ESTAR	3	NASCER	2
PODER	3	PRESERVAR	2
PREVER	3	PROPÔR	2
		RECOMEÇAR	2
		SONHAR	2
		TARDAR	2

Quadro 7.2 – Outras palavras mais utilizadas nos artigos de promessas do Jornal de Notícias de 1970 a 1995

Palavra	nº artigos	Palavra	nº artigos
ANO	44	À VISTA	2
MÊS	29	ÀS PORTAS	2
MIL CONTOS	20	BRISA	2
CONCURSO	18	BURACOS	2
DIA	15	CEE	2
PRONTA	11	FEDER	2
KM	9	INDISPENSÁVEL	2
NOVO	9	INTERIOR	2
MAIS	7	JAE	2
JÁ...	6	MENOS	2
ESTRADAS	5	PASSO	2
HORA	4	PLANO	2
MINUTO	4	PORTAGEM	2
PERTO	4	SEMANA	2
REALIDADE	4	TIRINHO	2
ACESSOS	3	VIA	2
OBRAS	3		
PRIORIDADE	3		
PRÓXIMAS	3		
VOLTINHAS	3		

Quadro 7.3 – Verbos mais utilizados nos artigos de contestação do Jornal de Notícias de 1970 a 1995

Verbo	nº artigos	Verbo	nº artigos
CORTAR	8	ACABAR	2
PROTESTAR	8	AGUARDAR	2
QUERER	8	ATACAR	2
AMEAÇAR	6	CARECER	2
ATRASAR	5	CHEGAR	2
ESQUECER	5	CONCLUIR	2
PREJUDICAR	5	CRESCER	2
PREOCUPAR	5	CUSTAR	2
ABRIR	4	DEMORAR	2
ADIAR	4	DERRUBAR	2
CONSTRUIR	4	DESAFIAR	2
CONTESTAR	4	DESASTRE	2
CONTINUAR	4	DESATAR	2
DIVIDIR	4	DESESPERAR	2
EXIGIR	4	ESCONDER	2
FALTAR	4	ESTAR	2
MULTAR	4	EXPROPRIAR	2
PAGAR	4	FAZER	2
ALTERAR	3	FICAR	2
ARRANCAR	3	INDEMINIZAR	2
AVANÇAR	3	INTERVIR	2
BLOQUEAR	3	MOTIVAR	2
DAR	3	PODER	2
DEFENDER	3	PROMETER	2
ESTRANGULAR	3	PROVOCAR	2
IGNORAR	3	RECLAMAR	2
ISOLAR	3	RESPONSABILIZAR	2
PARAR	3	SOLUCIONAR	2
PASSAR	3	SUSPENDER	2

Quadro 7.4 – Outras palavras mais utilizadas nos artigos de contestação do Jornal de Notícias de 1970 a 1995

Verbo	nº artigos	Verbo	nº artigos
ACIDENTES	11	AUTARCAS	2
JAÉ	10	DESASTRE	2
SINALIZAÇÃO	7	DIA	2
CONTRA	6	FARTOS	2
CÂMARA	5	FENDAS	2
PERIGO	5	FUTURA	2
POLÉMICA	5	NOVO	2
PORTAGEM	5	OBRAS	2
CAOS	4	PÉ DE GUERRA	2
MAU	4	PEDRAS	2
MORTAL	4	PROBLEMA	2
MURO	4	PROJECTO	2
AINDA	3	RÁPIDAS	2
ALTERNATIVA	3	SEM	2
GUERRA	3	SOCORRO	2
MAL	3	SOLUÇÃO	2
MÊS	3	TRIBUNAL	2
NÓ CEGO	3	VARIANTE	2
SEGURANÇA	3		
TRÂNSITO	3		

Aliás, como mais adiante se explicará, trata-se de palavras cujo tom vai sendo aligeirado à medida que decorre o processo de troca de informação entre o poder central e os protagonistas locais - as ondas crescentes de contestação face às promessas não cumpridas, terão ocasionado um tipo de discurso mais cauteloso por parte dos órgãos do governo no sentido de cativar as populações locais e seus representantes. Vejam-se outros casos de verbos como “prever”, “desejar” ou até mesmo “propor”, este denotando alguma vontade de parceria, bem como “nascer” ou “recomeçar”, que evidenciam a intenção de reiniciar o processo tentando fazer com que os receptores das mensagens esqueçam um passado de sonhos e desilusões.

Pelo contrário, a observação dos artigos de contestação (quadros 7.3 e 7.4) permite registar uma maior variedade de palavras, sendo que os registos de maior valor, no caso dos verbos, denotam claramente, o estado de descontentamento por parte quer dos autarcas quer das populações, isto é, tratam-se de verbos que traduzem a desilusão, como “atrasar”, “esquecer”, “preocupar”, “adiar”, “faltar” e “ignorar”; a esperança (porque desejam a concretização da obra, e sabem que precisam do poder central para a sua

efectivação), como “continuar”, “aguardar” e “solucionar”; de cariz reivindicativo, como “querer”, “contestar”, “exigir”, “defender”, ou, entre outros, quando o incumprimento das promessas se arrasta por muito tempo, quase de ameaça, como “cortar”, “ameaçar”, “bloquear” ou “atacar”.

No domínio de outras palavras mais utilizadas, destacam-se também para o caso das promessas a referência ao “ano”, “mês” e “dia”, como o método preferencial para fazer chegar a informação sobre um novo eixo rodoviário junto do grande público, integrando, frequentemente, expressões ou palavras como “já...”, “pronta...” e/ou “à vista”. Esta constituiu, talvez, a forma mais eficaz de desencadear a contestação, uma vez que, incorpora a ideia e/ou data de conclusão da obra, pelo que é fácil reter-se em memória.

Também a referência à alteração dos tempos de viagens nas ligações parece constituir preferência por parte dos emissores quando pretendem cativar os leitores ao utilizarem palavras como “hora”, “minuto”, “perto” ou “tirinho”. Já no que respeita aos artigos de contestação são problemas como “acidentes”, “sinalização”, “portagem” ou, entre outros, o tempo de espera pelas obras prometidas (por exemplo: “ainda”, “guerra” e “fartos”), que detêm maiores registos.

Finalmente, e sem entrar em mais pormenor, uma vez que tal irá ser apresentado no item seguinte, cabe ainda sublinhar a presença de algumas palavras cuja utilização frequente revela muitos dos efeitos que as recentes alterações nas infra-estruturas terrestres introduzem (e/ou induzem) no território. De facto, sabe-se que servem para “ligar” pontos de interesse, o que é entendido por todos como uma forma de “aproximar” espaços ao permitir-lhes ficar mais “perto”. Assim sendo, como na concepção geral é o “interior” que se apresenta menos favorecido neste contexto, porque também corresponde aos espaços de menor densidade de ocupação, esta é uma forma eficaz, também na concepção mais comum, de não perpetuar o seu isolamento. Porém, a não aplicabilidade destes princípios ao ritmo das promessas feitas, gera insatisfação local, porque cada vez mais, se está a “isolar”, a “estrangular” as

possibilidades de “desenvolver” os espaços, por não se encontrarem “soluções” “rápidas” que não comprometam o seu “futuro”. Se é verdade que se pode “sonhar” tendo por base as promessas feitas, também é verdade que o território se apresenta com uma diversidade suficiente para justificar a presença de massas humanas também com sensibilidades diferentes: para uns (ou num determinado momento), um novo eixo rodoviário é “indispensável” para o progresso, mas para outros (ou num outro momento), pode ser um “muro” ou, entre outros, poderá ser uma forma de “dividir” territórios.

## 7.2.2 Os casos da A3 e do IP4<sup>2</sup>

### 7.2.2.1 Um processo de construção de respostas face as expectativas geradas com a construção da A3

Em Julho de 1970, numa viagem oficial que efectuou a Lisboa, o ministro das Obras Públicas espanhol informava que *[foi] criada uma comissão para dar por concluído, em breve, o estudo de duas auto-estradas que ligarão os nossos países. A primeira de Lisboa a Madrid; e a segunda de Lisboa à Corunha.*

Decorridos dois anos, fazia-se saber que *em 1977: [as] viagens [seriam] mais rápidas do Porto a Aveiro e a Famalicão. Os automóveis ligeiros pagarão entre \$32 e \$44 por Km<sup>3</sup>. À precisão dos elementos avançados, que por si só sugerem o facto como*

---

<sup>2</sup>. As referências bibliográficas neste item referem-se na íntegra ao Jornal de Notícias, entre 1970 e 1998. Esta recolha foi feita no Centro de Documentação do referido jornal, bem como na Internet para o caso das notícias mais recentes. Sobre a informação obtida no Centro de Documentação, convém referir que a mesma está disponível ao público em *dossiers* temáticos compostos por recortes das notícias relativos àquele período, sendo que em cada recorte foi colocado um carimbo com a data completa. Porém, dado que com elevada frequência apenas se conseguia descortinar o mês e o ano, optou-se por apenas fazer referência a estes elementos no texto. Do mesmo modo, e porque se trata de recortes que raramente incluem o cabeçalho das folhas do jornal, também não foi possível assinalar a página da notícia. De qualquer forma, o conjunto de artigos seleccionados para este trabalho foi fotocopiado, encontrando-se disponível para consulta na Biblioteca Central da FLUP.

<sup>3</sup> JN, Nov. 1972

praticamente adquirido, acrescentam-se alguns detalhes no decreto nº467/72<sup>4</sup> do Ministério das Obras Públicas, que outorga à Brisa - Auto-estradas de Portugal, a concessão da construção de auto-estradas, procurando desta forma credibilizar e reforçar o sentido da informação, a qual viria a ser reiterada no ano seguinte por Rui Sanches, ministro da Obras Públicas e Comunicações<sup>5</sup>.

Acrescentando apenas um ano à data anteriormente prometida, em Maio de 1975 viria a público, por um porta-voz da Junta Autónoma de Estradas, que *[dentro] de três anos [estariam construídos] 36 quilómetros de auto-estrada entre o Porto e Famalicão*. O Jornal de Notícias, acrescenta a esta informação a sequência de acontecimentos recentes<sup>6</sup> sobre esta matéria, mas refere também, e apesar de não se basear em dados seguros para o dizer que *[supõe-se] que há opiniões divergentes entre departamentos oficiais quanto à urgência ou mesmo necessidade de construção do traçado Porto-Famalicão, devido a ainda não estar assente se deverá ou não ser construída uma auto-estrada com características urbanas. Contudo, só seis quilómetros (de um total de 14,300) terão aquelas características, devido à circunstância de a área mais próxima do Porto se apresentar acentuadamente urbanizada*.

Após ter sido transmitida a informação de que em 1978 estaria concluído o lanço entre Porto e Famalicão, o ano de 1976 arranca com a Secretaria de Estado das Obras Públicas a admitir que esse lanço é considerado “prioritário”, palavra utilizada pelos

---

<sup>4</sup> *Está prevista a construção, em regime de portagem das seguintes auto-estradas: [A1 lanço sul] e do Porto a Braga e Guimarães, entre o Porto (EN 12) e Famalicão - 28 Km (...). A entrada em serviço das novas auto-estradas far-se-á entre o segundo semestre de 1975 e o segundo semestre de 1981. A construção deverá iniciar-se antes de decorridos 18 meses a contar da data da assinatura do contrato de concessão.* (JN, Nov. 1972)

<sup>5</sup> *O sr. engº Rui Sanches, ministro da Obras Públicas e Comunicações, deslocou-se ontem ao Estádio Nacional a fim de apreciar ali os projectos elaborados pelo Consórcio Brisa (...), entre os quais destaca (...) o estudo preliminar de três lanços de outras tantas auto-estradas (Porto-Famalicão, 28Km (...). Uma vez concluída a auto-estrada do Sul (cuja conclusão se prevê para Dezembro de 1975), seguir-se-á a ligação Porto-Braga-Guimarães até Vila Nova de Famalicão (Dezembro de 1977).* (JN, Jul 1973)

<sup>6</sup> *Como se sabe, o reinício dos trabalhos para a construção de uma rede de auto-estradas (...) que fora, em 1972, outorgada à Empresa Brisa, deve-se agora a uma medida aprovada em Conselho de Ministros, sendo dada prioridade à construção de algumas parcelas do empreendimento.(...) [e explica que primeiro serão construídos os lanços da A1 a partir de Lisboa].* (JN, Mai 1975)

órgãos do poder central que, conjuntamente com as questões de tráfego, viria a manter-se durante uma década sem qualquer argumentação complementar de maior detalhe<sup>7</sup>.

Mais realista que os membros do Governo, o presidente da Junta Autónoma de Estradas - coronel Almeida Pina -, aponta *[as] grandes directrizes da JAE*<sup>8</sup>. Aludindo às dificuldades que a Junta que preside está a atravessar, nomeadamente no que toca à falta de pessoal e verbas para avançar com as obras, acredita que os próximos anos serão decisivos apesar dos *[projectos] definitivos das auto-estradas (Região Norte) não [estarem] concluídos*.

Ora, constatado algum atraso e alguma indefinição quanto ao tipo de ligação a efectuar, em particular a partir do Porto, dois estudos apresentam soluções diferentes, os quais são descritos pelo Jornal de Notícias em Junho de 1977. *Auto-estrada (para Famalicão) ou Via Nordeste?* era o mote para *[uma] discussão fundamental [na qual se confrontam], agora dois projectos antagónicos: um da Junta Autónoma de Estradas e outro do Gabinete do Plano da Região do Porto*. Apelando directamente à participação dos leitores nesta discussão na qual este órgão noticioso se assume como intermediário e instigador das reacções<sup>9</sup>, esclarece-se que a JAE defende o traçado da A3 tal como hoje se conhece, enquanto o GEPP, propõe o aproveitamento da Avenida Fernão de Magalhães, a qual deveria ser prolongada para Norte, economizando investimentos ao aproveitar infra-estruturas já existentes e bem sedimentadas na cidade do Porto.

Debate de ideias à parte, a realidade é revelada por Eugénio Nobre, secretário de Estado da Habitação, Obras Públicas e Transportes, quando deixa transparecer em

---

<sup>7</sup> Em nota oficiosa, aquela secretaria de Estado revela em Janeiro de 1976: (...) *adaptar a entrada em serviço dos diversos lanços às reais necessidades e disponibilidades do país. Assim, foi decido executar os lanços onde os níveis de tráfego atingem valores que tornam inadiável a sua execução, dado constituírem zonas críticas da rede viária nacional, definindo-se como prioritárias 125Km dos 250Km previstos no decreto de concessão das auto-estradas. (...) definidos como lanços prioritários: Porto-Famalicão, sobre o qual se está a efectuar um estudo conjunto com vista a determinar a oportunidade do lanço e garantir a simultaneidade de decisão quanto à solução dos acessos à cidade do Porto.*

<sup>8</sup> JN, Fev 1976

<sup>9</sup> (...) *de uma forma sintética damos hoje aos leitores JN os dois projectos em confronto. Pensamos que assim talvez se possa alargar o debate e provocar achegas a esta tão importante questão para o norte do país (JN, Jun 1977)*

Dezembro de 1981 que *não temos dinheiro para auto-estradas. Temos de completar os troços em curso e, depois, parar um pouco*<sup>10</sup>. (...), pelo que, face a algum descontentamento motivado por tal afirmação, primeiro ministro Pinto Balsemão coloca um desafio (...) *à iniciativa privada: incrementar e acelerar, ela própria, o financiamento, construção e exploração da auto-estrada Porto-Famalicão, empreendimento que se dizia, desde já, rentável*<sup>11</sup>.

A parca visibilidade da reivindicação por parte de alguns empresários do norte, é agora relevada pelo Jornal de Notícias ao adoptar um tom mais forte nas palavras que utiliza: *[tal] austeridade tendente a fechar os nortenhos no seu “ghetto”, sem um escoamento fácil para Lisboa, nem os acessos operantes no próprio interior da Região Norte*<sup>12</sup>. Desta forma, amplia a voz dos empresários, (re)introduz no debate o (pré)conceito sobre novas infra-estruturas de transportes e progresso e, instiga uma vez mais a reacção dos protagonistas locais. Aliás, perante alguma indefinição de traçado, as condições em que tanto a JAE como a Brisa se encontravam em termos financeiros e, também, a emergência de algum descontentamento local, no enquadramento feito por este órgão noticioso para informar sobre duas reuniões, que teriam lugar no Porto e em Braga, são retomadas as questões de “desenvolvimento regional” e “transportes”, para chamar as populações ao debate sobre a resolução do problema da construção da A3<sup>13</sup>.

Apenas quatro meses depois de lançado o repto aos agentes locais, e em resposta ao requerimento subscrito pelos deputados socialistas pelo círculo de Braga, surge nova promessa por parte do Ministério da Habitação, Obras Públicas e Transportes, o qual reconhece que *o troço Porto-Famalicão é o que mais falta faz*, mas agora mais cautelosa: *[auto]-estrada Porto-Famalicão - arranque previsto para 1983 (...) e a*

---

<sup>10</sup> JN, Jan 1982

<sup>11</sup> JN, Jan 1982

<sup>12</sup> JN, Jan 1982

<sup>13</sup> (...) *ambas viradas ao desenvolvimento regional, nomeadamente os transportes na Região Norte. Delas poderá vir a resultar a criação de uma sociedade de desenvolvimento regional ou sociedade financeira que possa vir a tomar o encargo da construção e exploração da futura auto-estrada Porto-Famalicão (...).* (JN, Jan 1982)

*conclusão em fins de 1986*<sup>14</sup>, sendo que o início dos trabalhos nunca poderia ocorrer antes de 1984. Ainda bastante cauteloso nas palavras, e sem deixar esmorecer a promessa, o mesmo ministério revela em Setembro seguinte que *[se] tudo correr como prevemos, é bem possível que até ao fim do ano, possa estar desbloqueado o processo burocrático que permitirá o arranque da construção da auto-estrada Porto-Braga em 1983*<sup>15</sup>, mas o uso de reticências no título da notícia (*[ligação] a Braga: talvez em 83...*), deixa à interpretação/imaginação do leitor o que se seguiria neste processo, transmitindo, claramente, a noção da incerteza e do andamento lento da obra.

Face à indisponibilidade financeira para a concretização da A3, em tom de desafio, o ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes, Viana Baptista, dá o mote para uma reunião a realizar no Porto com grupos de empresários nortenhos<sup>16</sup> os quais vinham demonstrando disponibilidade para assumir a empreitada. Lançado o repto, os empresários do norte reunidos, no mesmo mês no Porto com a Comissão de Coordenação da Região Norte e com Viana Baptista, concluem que a *[auto]-estrada Porto-Famalicão poderá estar pronta em 1984*. Além de se referir que o ministro terá anunciado que a concessão à Brisa iria ser revista, acrescenta-se que (...) *a iniciativa privada marcou pontos ao conseguir que o ministro desse resposta positiva à reivindicação saída do Congresso do Conselho Empresarial do Norte (CEN), para a construção da auto-estrada do Porto a Famalicão*<sup>17</sup>, e faz-se o historial das últimas ocorrências sobre a questão, destacando desta forma uma década de promessas não cumpridas que culminaram com a visibilidade conseguida pelo CEN.

Se a *[concessão] à Brisa vai ser revista*, e se as *[auto]-estradas do Norte [serão] abertas ao sector privado*, alteração de que *Porto-Famalicão será o começo*, então, e

---

<sup>14</sup> JN, Abr 1982

<sup>15</sup> JN, Set 1982

<sup>16</sup> *Serão apenas contactos exploratórios. Vamos ver se a iniciativa privada tem realmente coragem e capacidade para andar para a frente (...) É muito possível que a construção das auto-estradas a Norte do Porto seja excluída do contrato com a Brisa e entregue à iniciativa privada* (JN, Out 1982)

<sup>17</sup> JN, Out 1982

segundo os empresários nortenhos, esse lanço deverá ficar pronto em 1984, isto é, dois anos antes do prazo previsto pelo Governo. Assim sendo, anuncia no mesmo artigo o ministro, que (...) *no prazo de 45 dias, será revista a concessão à Brisa para a construção de troços da auto-estrada, deixando aquela empresa pública de ter o monopólio a norte da cidade do Porto.*<sup>18</sup> Ora, face a estes acordos conseguidos, (...) *fica claro que as ligações entre o Porto e Braga ou entre o Porto e Guimarães não são, neste momento, tidas como prioritárias*, conclui o Jornal de Notícias, questionando-se sobre a forma como se definem as prioridades de intervenção nestas matérias.

Decorrido cerca de um ano sobre estes acontecimentos, próximo do término de 1983 – ano anteriormente referido como o previsto para o arranque da obra -, a Câmara Municipal de Braga, solidariza-se com a de Famalicão na reivindicação pela A3 e ambas procuram angariar parcerias de outras Câmaras para estas exigências<sup>19</sup>. Famalicão propõe-se fazer *uma recomendação ao Governo Central sobre a necessidade urgente e imperiosa de se avançar com o processo da auto-estrada Porto-Famalicão, começando de imediato com as expropriações* porque, considera que a não existência daquela auto-estrada *está a asfixiar o desenvolvimento socio-económico do nosso concelho e de todo o Norte do país*<sup>20</sup>, e avisa que os esforços a desenvolver nestas matérias se farão conjuntamente com outras câmaras, como as de Fafe, Guimarães, Braga e Santo Tirso. Ou seja, revela este artigo a adopção, por um lado de um discurso de intimidação do poder central idêntico ao que o Jornal de Notícias utilizou um ano atrás e, por outro, a consumação da ideia também antes avançada pelo mesmo de que a junção de esforços no processo reivindicativo surte efeitos mais eficazes.

Estava instalado o ambiente de contestação. As sucessivas reuniões promovidas pela Câmara Municipal de Famalicão foram sendo noticiadas, quer sob a forma de apelo

---

<sup>18</sup> JN, Out 1982

<sup>19</sup> *Solidariedade com Famalicão na urgência da auto-estrada*, lia-se em título de notícia em Novembro de 1983.

<sup>20</sup> JN, Nov 1983

à participação (aqui, aludindo frequentemente ao historial dos acontecimentos e das promessas não cumpridas), quer informando sobre os sucessivos resultados<sup>21</sup>. Mentor de uma proposta que terá sido aprovada<sup>22</sup>, o presidente da Câmara Municipal de Famalicão sublinha que (...) *o troço da auto-estrada Porto-Famalicão é uma necessidade básica para o desenvolvimento industrial, agrícola e comercial do Norte do país*, e esclarece que (...) *com esta iniciativa não pretendemos entrar em luta com quaisquer interesses legítimos de outras regiões, mas somente alertar para a nossa situação (...) há dezenas de anos que se fala da auto-estrada Porto-Famalicão-Braga-Guimarães (...) a nível de tempo gasto estamos como no século passado, pois no início do século uma carroça com quatro cavalos fazia a viagem mais rápida que hoje os potentes camiões*<sup>23</sup>.

Passados alguns dias, utilizando este meio de comunicação como forma de pressão junto do poder central, relembra-se que *[já] tarda a auto-estrada Porto-Famalicão*. Numa altura em que já deveria estar concluído o primeiro lanço da A3, nem sequer projecto definitivo existia, (...) *situação que, segundo o presidente da Câmara Agostinho Fernandes, tem alguns aspectos escandalosos*<sup>24</sup>.

Assiste-se, nesta fase, a uma situação de franco descontentamento ou, talvez, de desilusão face às promessas não cumpridas, incumprimento este que viria a manter-se durante 1984 e 1985. O primeiro preencheu-se com momentos alternados de novas

---

<sup>21</sup> Em Dezembro de 1983, o Jornal de Notícias informa que *Reunião pública vai pedir auto-estrada*, convocada pela Câmara Municipal de Famalicão *[destina-se] a debater o problema da auto-estrada Porto-Famalicão-Braga...* (...) *A iniciativa inclui-se na série de diligências anunciadas pela Câmara Municipal para reclamar a construção daquela via considerada indispensável e mesmo prioritária a nível nacional, inclusive pela Junta Autónoma de Estradas. Porém, a Brisa (que, segundo o contrato celebrado com o Governo em 1980, previa a conclusão do troço da auto-estrada Porto-Famalicão para o segundo semestre deste ano) nada fez nesse sentido.*

O apelo à participação nesta reunião, mereceu, no dia da mesma, nova notícia, que recorda a hora e local, e, a Câmara Municipal de Famalicão lança o repto à população avançando que esta reunião procura *unir esforços e tomar uma posição firme a comum face ao Poder Central.*

<sup>22</sup> *Autarcas, industriais, comerciantes e agricultores dos concelhos de Famalicão, Braga, Fafe, Guimarães e Santo Tirso, reclamaram ontem a aprovação, no prazo de 90 dias, do projecto definitivo da auto-estrada Porto-Famalicão* (JN, Dez 1983)

<sup>23</sup> JN, Dez 1983

<sup>24</sup> JN, Dez 1983

expectativas e de contestação e, o segundo, marcado pela mudança do Governo e pelo tratado de adesão de Portugal à Comunidade Europeia, pautou-se pela perspectiva de algum desafogo (utilizando as palavras de Mário Soares de finais de 1985) e, portanto, pela possibilidade de concretizar os projectos prometidos.

Assim, o início do ano de 1984 ficou marcado por várias reuniões levadas a cabo pela Comissão de Apoio à Construção da Auto-estrada Porto-Braga. Uma primeira notícia anuncia uma reunião com os objectivos de fazer o ponto de situação sobre a matéria, estudar a hipótese de entregar a uma empresa internacional (franco-alemã) interessada a construção da auto-estrada e calendarizar pedidos de audiência ao primeiro-ministro, ao presidente da República e ao presidente da Assembleia da República para pedir esclarecimentos sobre o mesmo processo. Presentes nessa reunião, além dos elementos daquela Comissão e outros interessados, encontravam-se responsáveis da Brisa, da Junta Autónoma das Estradas e a Comissão de Coordenação da Região Norte<sup>25</sup>.

Constatada a divergência de opiniões entre a JAE e a Brisa e o atraso nos estudos e projectos da A3<sup>26</sup>, o desânimo era evidente: *[triste] conclusão das câmaras interessadas. Só no final da década haverá auto-estrada Porto-Famalicão*. Claramente insatisfeitos, alguns protagonistas locais fizeram intervenções elucidativas da sua apreensão. Entre outros, Amorim Martins, do Conselho Empresarial do Norte, recorda os sucessivos adiamentos para a concretização desta obra, cujo início remonta a 1969, sublinhando que naquela reunião nada permitia sequer prever o fim do processo, e o presidente da Câmara Municipal de Guimarães refere que esta é a área mais industrializada do país, mas com uma rede rodoviária caótica.

---

<sup>25</sup> JN, Jan 1984

<sup>26</sup> *Foi uma reunião que serviu para fazer o ponto da situação sobre os estudos prévios e os projectos existentes, e durante a qual se verificaram diversas discrepâncias entre as duas entidades [JAE e Brisa] quanto aos atrasos que se verificam na evolução dos referidos estudos e projectos (...) não há nem estudos prévios nem projectos-base aprovados e, quanto a expropriações, estas ainda não foram correctamente definidas. Para se ter uma ideia dos atrasos que tudo isto representa, basta dizer que um projecto deste tipo desenvolve-se em três fases distintas: estudo prévio; projecto de base; e projecto de execução.* (JN, Jan 1984)

Neste contexto, a JAE e a Brisa, terão sido instadas a avançar com prazos concretos, tendo chegado ao seguinte consenso: (...) *o projecto base da auto-estrada estará concluído em Outubro de 1984; em Julho de 1985 ficará pronto o projecto de execução; a obra poderá ir a concurso em Abril de 1986 e os trabalhos talvez comecem seis meses depois*<sup>27</sup>. Face a estas previsões, das quais só para o projecto base e para o de execução se apontam datas firmes<sup>28</sup>, o Jornal de Notícias conclui que (...) *só no final desta década é que se poderá contar com uma auto-estrada entre o Porto e Famalicão, lançando o alerta às “forças” locais*<sup>29</sup>, o qual é corroborado pelas palavras do presidente da Câmara de Famalicão que avisa: *este movimento não se deterá jamais, enquanto a auto-estrada não estiver a avançar*.

A resposta por parte do Governo não se fez esperar: poucos dias depois, ainda em Janeiro de 1984, o ministro do Equipamento Social considera a [obra] *absolutamente prioritária*, informando sobre a auto-estrada Porto-Famalicão que está (...) *actualmente, em fase de apreciação na JAE, o projecto-base do sublanço Porto-Maia, e a revisão do estudo prévio do sublanço Maia-Famalicão (...) prevê-se a conclusão do respectivo projecto de execução no fim do ano em curso (...) Outro problema resulta das condições financeiras para a execução da empreitada [e, referindo-se à Brisa, as] difíceis condições financeiras a que essa empresa chegou obrigam, neste momento, a repensar todo o contrato de concessão (...)*, pelo que, na tentativa de obviar esse problema afirma estar em estudo a possibilidade de abrir novos concursos para efectuar outro contrato de concessão.

Na sequência destas informações a Comissão de Apoio resolveu deslocar-se a Lisboa para (...) *dar a conhecer ao ministro [Rosado Correia] (...) o interesse*

---

<sup>27</sup> JN, Jan 1984

<sup>28</sup> Note-se, para a fase de concurso e início dos trabalhos, a utilização das expressões “poderá ir” e “talvez comecem”, respectivamente.

<sup>29</sup> (...) *a Comissão de Apoio já pediu audiências ao primeiro ministro e ao ministro do Equipamento Social e, logo a seguir a estas entrevistas decidirá das medidas a tomar [as quais] podem passar por um alerta às forças sociais, económicas e culturais da região numa grande reunião pública a marcar oportunamente.*(JN, Jan 1984)

*manifestado por diversas empresas nacionais e três estrangeiras em fazer a obra*<sup>30</sup>. Mas terá sido uma fonte próxima do primeiro ministro Mário Soares que referiu, numa visita deste a Vila Nova de Famalicão, ainda nesse mês de Fevereiro, o interesse de uma empresa francesa em construir a auto-estrada, uma vez que a Brisa não tem capacidade para tal a curto prazo. Mário Soares terá sido (...) *efusivamente aplaudido na sessão de boas-vindas na Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, quando no decorrer da sua intervenção improvisada referiu que os estudos da auto-estrada Porto-Braga estão já concluídos.*<sup>31</sup>

Sendo assim, prevista uma intensidade de tráfego suficiente para tornar o investimento rentável (daí o interesse por parte de várias empresas), a Comissão de Apoio à Construção da Auto-estrada Porto-Braga informa o público que a *[auto]-estrada deverá estar pronta em 1989*. Nesse sentido, dando conta da importância das exigências encetadas junto do poder central diz-se também que *Rosado Correia [é] pressionado para retirar concessão à Brisa*<sup>32</sup>.

Ciente da pertinência da obra e das dificuldades financeiras para a sua concretização, Mário Soares dá conta nesse ainda mês de Fevereiro que *[estamos] a ver se conseguimos dar uma volta a fim de impulsionar a obra*. Porém, o presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão responde que *[a] grande questão que urge resolver - adiantou o autarca - é a da concessão, definindo-se rapidamente quem vai fazer a auto-estrada, passando-se à fase das expropriações, recorrendo-se, em caso de necessidade, à posse administrativa dos terrenos (...) impõe-se passar das palavras aos actos (...)*<sup>33</sup>.

Com forte poder reivindicativo, a propósito de uma reunião que teria lugar alguns dias após a edição desta notícia entre a Comissão Empresarial do Norte o Ministério do

---

<sup>30</sup> JN, Fev 1984

<sup>31</sup> JN, Fev 1984

<sup>32</sup> JN, Fev 1984

<sup>33</sup> JN, Mar 1984

Equipamento Social, Agostinho Fernandes antecipa-se e sugere (tentando induzir as decisões sobre o assunto) que se inicie a construção do lanço da A3 entre o Porto e Famalicão por este último município, para que desta forma se possa introduzir um ritmo célere nos trabalhos que ainda apresentavam alguns impasses nas proximidades do Porto<sup>34</sup>. Sem detalhes sobre esta matéria, resulta desta reunião que *[a] adjudicação das obras da auto-estrada Porto-Braga ficou prevista para meados de Março de 1985* e, dias depois, é apresentada em Famalicão a formação de uma empresa privada, a AENOR (Auto-estradas do Norte de Portugal), sociedade anónima por acções, que contratará empresas nacionais ou estrangeiras para fazer a obra (JN, Jun 1984).

Mais preocupados com a área que será atravessada pela A3, os *[vereadores] maiatos querem saber (...) [que] terras na Maia atravessará a auto-estrada Porto-Famalicão?*<sup>35</sup>. Sub-título de notícia que, apesar de motivar algumas dúvidas sobre o assunto, não deixa de ser esclarecida em corpo de texto com as observações de Vieira de Carvalho, segundo o qual toda a gente sabe que já está reservado, para tal fim, um corredor que atravessava uma boa parte da freguesia de Águas Santas.

Em finais de Setembro de 1984, já se sabia que *um [consórcio] vai concorrer à auto-estrada Porto-Braga*, consórcio esse do qual poderiam fazer parte as Câmaras Municipais impulsionadoras da construção da auto-estrada Porto-Braga. Porém, poucos dias decorridos, em Outubro o tom daquela notícia altera-se, uma vez que a AENOR e a Brisa reclamam a liderança do referido consórcio, situação que em nada agradou aos autarcas locais<sup>36</sup>.

---

<sup>34</sup> *Não tem sido falado, porque parece natural que a auto-estrada Porto-Braga comece pelo Porto. Num país centralista, tudo começa dos centros urbanos para as periferias. Só que, pela primeira vez, queremos lembrar que a auto-estrada Porto-Braga deve começar aqui em Vila Nova de Famalicão, exactamente com um troço até à Maia* (JN, Jun 1984)

<sup>35</sup> JN, Ago 1984

<sup>36</sup> *(...) entraram num beco sem saída as negociações para o estabelecimento de um consórcio em que se comprometessem as autarquias para a construção e exploração da projectada auto-estrada entre o Porto e Famalicão (...) [a AENOR e Brisa] (...) aceitariam participar num consórcio, mas cabendo-lhes a liderança. O que, logicamente, é impossível.*” (JN, Out 1984)

Num processo pautado por vários contratemplos, o mês de Fevereiro de 1985 aproximava cada vez mais a data anunciada para a apresentação da proposta de adjudicação (12 de Março de 1985) sem que nada acontecesse e, assim sendo, é novamente o presidente da Câmara Municipal de Famalicão que vem a público informar que estão atentos aos prazos prometidos, recordando os impasses do processo<sup>37</sup>. Esta terá sido a motivação fundamental para uma série de notícias pautadas pelo descontentamento local. Títulos como *Autarcas preocupados, “Parada” a auto-estrada Porto-Famalicão-Braga?*<sup>38</sup>, ou *Processo começa a arrastar-se*, mantêm a fasquia da pressão para o cumprimento dos prazos atrás referidos. No esperado mês de Março, as *“Forças vivas” do Norte em Famalicão* consideram que o [processo] da auto-estrada não pode ter mais demoras. [Numa] jornada de luta, pois poesia já chega, como faz questão de sublinhar Agostinho Fernandes, ocorre um novo encontro da Comissão para a Construção da Auto-estrada Porto-Braga no qual, após 16 anos de espera, se reitera a importância da A3 dirigindo também palavras de esperança e confiança ao ministro Carlos Melancia de quem, afinal, o avanço dos trabalhos estava dependente.

Mas seria Mário Soares que, reconhecendo que a [auto]-estrada Porto-Braga é das obras mais prioritárias<sup>39</sup>, dá conta da adesão de Portugal à CEE e das suas vantagens, nomeadamente no que respeita, ainda para esse ano, à resolução definitiva do problema. A confiança transmitida, viria a consolidar-se, em Setembro quando as perspectivas da entrada de Portugal na Comunidade Europeia permitiam classificar como mais desafogado o estado da economia do país. Aliás, é o ministro do Equipamento

---

<sup>37</sup> A apresentação da proposta de adjudicação desta auto-estrada, cujo contrato de concessão está previsto para 12 de Março, deveria ter sido efectuada terça-feira. (...) O calendário de datas foi estabelecido por uma comissão interministerial em 5 de Junho do ano transacto. O primeiro decreto que previa a construção desta auto-estrada foi promulgado há 16 anos. Em 1972, a concessão foi outorgada à Brisa e, em Janeiro de 1981, um outro decreto determinava a conclusão do primeiro troço para o fim de 1983. A Câmara de Famalicão sublinha que tudo isto foram promessas vãs e no fim de 1983 nem projecto existia. O Norte esperou 16 anos por esta obra (...) enquanto o Estado teve meios e dinheiro para fazer outras (...) se esta obra estivesse localizada a sul do Tejo, com certeza que há muito estaria realizada. (JN, Fev 1985)

<sup>38</sup> Note-se aqui, a título de exemplo e um pouco como se vinha registando nalguns títulos, a utilização de pontuação intencional indutora de interpretações de admiração, apreensão, de dúvida.

<sup>39</sup> JN, Mar 1985

Social, Carlos Melancia, que informa sobre o empréstimo que o Banco Europeu de Investimentos irá fazer à Brisa, o qual, definitivamente, possibilitará o arranque da auto-estrada.

Vislumbrando o início da construção da prometida auto-estrada, os restantes meses do ano de 1985 pautaram-se por algum conformismo patente na inexistência de notícias de relevo sobre o assunto, o que se pode explicar pela expectativa gerada, não só com a adesão de Portugal à Comunidade Europeia, mas também com a mudança de Governo. De facto, no início do ano seguinte, os *industriais minhotos [estavam] satisfeitos pelo lançamento da auto-estrada*<sup>40</sup>, porque já havia *[doze] empresas na corrida à auto-estrada Porto-Maia*<sup>41</sup>. Em Junho, era certo que a *[auto]-estrada Porto-Famalicão avança na Segunda-feira*<sup>42</sup>, informação relatada numa notícia na qual o ministro da Administração Interna promete, para 1989, a abertura do lançaço Porto-Cruz. Pela mesma altura, também Ferreira Neves (da Brisa) revela no Governo Civil do Porto a quem iria ser entregue a empreitada da A3 entre o Porto e Águas Santas, empresas que se comprometiam concluir o referido lançaço até Setembro de 1988<sup>43</sup>. Consolidam-se, desta forma, algumas expectativas que vinham sendo destronadas.

Garantida a construção da obra, o que se observa de finais de 1986 até 1990, corresponde a um período de concretização de promessas com mais de quinze anos justificando, portanto, a redução do número de registos de contestação. Não significa, porém, que as reivindicações percam significado, bem pelo contrário, centram-se agora na reivindicação de outras obras de amarração da A3 aos concelhos não contemplados directamente, isto é, garantida esta empreitada e, de certa forma, cientes pela experiência

---

<sup>40</sup> JN, Fev 1986

<sup>41</sup> JN, Abr 1986

<sup>42</sup> Como já se teve oportunidade de referir, repare-se aqui na utilização de datas mais precisas, numa altura em que já não havia dúvidas sobre o avanço da obra.

<sup>43</sup> Ferreira Neves vai mais longe, ao referir no mesmo artigo que esta rede de auto-estradas irá estender-se aos distritos de Viana e Vila Real, cobrindo uma área onde residem mais de 2,8 milhões de pessoas que participam com cerca de 26% para o PIB nacional – argumentos que se direccionam para um conjunto mais vasto de populações e que o colocam, de certa forma ao lado dos interesses locais.

anterior de que estes processos podem demorar, e que a rapidez da sua concretização depende em grande parte das reivindicações pelos interessados, começa-se imediatamente a lembrar o que ainda há a fazer para que o sistema funcione.

De facto, na altura em que *Famalicão já vislumbra a almejada auto-estrada*<sup>44</sup>, anunciando-se oficialmente o respectivo concurso, a Câmara Municipal realça o evento, mas não deixa de lembrar os 17 anos de promessas e impasses, pelo que, Agostinho Fernandes vem agora chamar a atenção (...) *para a urgência em fomentar-se a construção das “vias complementares desta auto-estrada”, designadamente, a via rápida Vila do Conde-Famalicão-Guimarães*.<sup>45</sup>, ou seja, estava consolidado o tom reivindicativo, que acompanha até aos dias mais recentes qualquer projecto de construção de infra-estruturas rodoviárias, mas também muitas outras obras públicas.

*Adjudicados dois novos sublanços*, no ano seguinte em visita à cidade de Braga, Cavaco Silva, realça uma vez mais que a *[auto]-estrada Porto-Braga é indispensável à região*, e adopta o discurso até aqui utilizado com maior frequência por quem fazia as exigências, referindo-se à importância do eixo para o desenvolvimento da indústria têxtil e do calçado, bem como para o desenvolvimento das potencialidades turísticas da região<sup>46</sup>. O segundo semestre de 1989, é a data para a entrada em serviço dos sublanços entre a Maia e Santiago da Cruz, assegura o primeiro ministro, informando também que estava já em estudo o prolongamento da A3 até à área industrial de Celeirós e que o lanço entre Braga e Guimarães poderá arrancar em 1989. Consumado o início da construção do lano Porto-Famalicão, é altura de começar a informar sobre a sua continuação para norte nomeadamente no distrito de Viana do Castelo<sup>47</sup>.

---

<sup>44</sup> JN, Dez 1986

<sup>45</sup> JN, Dez 1986

<sup>46</sup> *Se esta obra não fosse feita, a região que dela retirará os correspondentes benefícios perderia o seu dinamismo e cairia na apatia.* (JN, Mai 1987)

<sup>47</sup> *Vão abrir concursos para a ponte de Viana e lanço de auto-estrada* (JN, Out 1987)

Porém, se as *[auto]-estradas: [são] o fim da distância*<sup>48</sup>, também se especifica que os concelhos directamente envolvidos na construção nesse momento, e que já passaram por um processo longo de promessas e desilusões, mantêm-se atentos porque começam a saber agora que qualquer distração pode significar danos no seu território<sup>49</sup> ou algum atraso no andamento da obra<sup>50</sup>.

Com a obra em curso, começa a notar-se o crescente interesse, por parte dos autarcas, pelas áreas envolventes dos nós, em particular pela habitação e indústria. De facto, se a Maia detinha já várias reservas de terrenos, nomeadamente para o parque industrial e para outros projectos de âmbito cultural, Santo Tirso e Famalicão, receosos pela ocorrência de atrasos na continuação das obras, revelam maiores preocupações com a construção dos nós de acesso à A3 e variantes às áreas urbanas, espaços para os quais estavam a fazer estudos de pormenor à data.

Volvido meio ano sobre estes acontecimentos, informava-se que *[em] Outubro entra ao serviço o sublanço Porto-Maia*<sup>51</sup>, sendo que o seu prolongamento até Cruz (Braga) estaria concluído em 1990. Porém, em menos de um mês, a primeira data já era alargada até ao fim do ano. Pelo contrário, tentando colmatar esta informação menos agradável<sup>52</sup> para quem estava na expectativa da sua abertura, Ferreira Neves (da Brisa) antecipa a data de abertura da ligação a Cruz para 1989.

Instado a comentar alguns acessos e variantes em falta, ainda que a cargo da Junta Autónoma de Estradas, problema que a não ser resolvido significa que a abertura da auto-estrada irá ocasionar fortes congestionamentos nas vias de acesso actuais que apresentam reduzida capacidade, Ferreira Neves começa por referir-se aos lanços da

---

<sup>48</sup> JN, Nov 1987

<sup>49</sup> *A maravilha das auto-estradas Porto-Braga e Porto-Amarante pode transformar-se em alguns pontos num grave pesadelo se as autoridades municipais não acautelarem as pressões urbanísticas e industriais* (JN, Nov 1987)

<sup>50</sup> *Maia e Famalicão acautelam-se. Santo Tirso afectado por atrasos* (JN, Nov 1987)

<sup>51</sup> JN, Mai 1988

<sup>52</sup> *Se o tempo se mantiver seco (...) Auto-estrada Porto-Maia concluída no próximo mês* (JN, Out 1988)

auto-estrada a construir para norte, já em fase de estudo, como sendo *as artérias e veias que o corpo não tinha*, e chama a atenção para a necessidade das autarquias se precaverem contra as consequências da abertura dos nós de acesso, entre as quais se contam a valorização dos terrenos adjacentes e ao necessário ordenamento da construção.

Mas os efeitos da construção da A3 não se resumiam à necessidade de acautelar a ocupação dos espaços envolventes dos nós, já que o próprio processo de construção terá ocasionado danos nas infra-estruturas viárias locais. Ora se a *[construção] da auto-estrada prejudica vias municipais*, então a *Edilidade vai solicitar subsídio governamental*<sup>53</sup>. Ou seja, na sequência dos últimos artigos editados pelo Jornal de Notícias onde se começou a chamar a atenção para outros efeitos que não apenas os que se encontravam subjacentes às promessas e reivindicações vagas, nas quais se associaram as infra-estruturas de transportes à imagem de progresso dos territórios, surge agora uma nova vertente de exigências por parte do poder autárquico: *[a] auto-estrada Porto-Braga constitui para Famalicão uma esperança que começa a ser certeza de desenvolvimento e progresso socio-económico. Porém, se um empreendimento desta dimensão tem um impacto globalmente positivo, não podem ser esquecidos nem ignorados os aspectos negativos, quer em termos ambientais, quer no ordenamento físico do território e das vias de comunicação*<sup>54</sup>. Terá sido pedido um subsídio de 57 mil contos ao Governo, não só para reparar as estradas municipais danificadas com a utilização pelos camiões na construção da auto-estrada, mas também para levar a cabo um estudo de impacte, o qual teria feito mais sentido se elaborado antes da construção do eixo, o que revela a necessidade de corrigir alguns erros que só terão sido reconhecidos com a experiência vivida. Aliás, é interessante notar que este processo de aprendizagem, pela experiência e pela associação a situações conhecidas, terá ocasionado alguma repetição e correcção de comportamentos sociais à medida que a auto-estrada avança

---

<sup>53</sup> JN, Nov 1988

<sup>54</sup> Palavras do Presidente da Câmara Municipal de Famalicão (JN, Nov 1988)

para norte. Assim terá acontecido com algumas populações de Vila Nova de Famalicão e Braga. Para os moradores de Sezures e S. Pedro uma primeira avaliação dos efeitos da A3 resume-se da seguinte forma: *[não] querem um “muro” a dividir as suas terras*<sup>55</sup>, nem tão pouco os seus campos de cultivo e algumas propriedades rurais destruídas. Nesse sentido, retomam alguns exemplos anteriores, porque sabem que terão de se unir para se fazerem ouvir, e criam uma comissão de protesto para reivindicar a continuação da obra por um trajecto alternativo que sabem existir e que não merece tanta contestação.

Entretanto, e ignorando as dificuldades financeiras do passado<sup>56</sup> que terão comprometido o avanço de diversas obras públicas e também da A3, em Março de 1989 Cavaco Silva *[inaugura] os primeiros sublanços de uma auto-estrada no Norte*, e avança, num tom bastante mais seguro, com datas sobre o andamento da obra para norte (Porto-Braga em 1993).

Até ao mês de Novembro, altura em que abriua ligação Porto-Famalicão, decorreram acontecimentos pontuais, nomeadamente em Sezures/S. Pedro de Oliveira e em Trofa/Santo Tirso. Sobre o primeiro, o deputado Barbosa da Costa, porta-voz das populações locais, expôs o facto na Assembleia da República, lembrando que a alternativa (de traçado) que utilizava os limites das freguesias, na “vertente do monte”, foi abandonada de forma inexplicável, tendo a Brisa tomado uma opção que maiores danos traria para as populações<sup>57</sup>. Relativamente a Trofa/Santo Tirso, trata-se de *[rivalidades] que já vêm de trás*<sup>58</sup> - ambas reivindicam o nome a atribuir ao nó da A3 naquele município. Do mesmo modo, também Famalicão prossegue com a exigência de

---

<sup>55</sup> JN, Fev 1989

<sup>56</sup> *Não entendo como foi possível que, durante tanto tempo, se esquecesse, em matéria de vias de comunicação, uma região que tanto produz, que tanto exporta e que tanto cresce. (...) [trata-se de um] um passo muito importante para a concretização de um velho sonho das gentes do Norte de terem boas vias de comunicação (...) estamos na passada certa para recuperar do atraso* (Palavras de Cavaco Silva - JN, Mar 1989)

<sup>57</sup> *Mais uma vez uma estreita e fria visão economicista sobreleva interesses legítimos e respeitáveis das gentes que quase têm medo de contrariarem a onipotente vontade de quem pode e manda, pelos vistos mal* (Palavras de Barbosa da Costa - JN, Abr 1989)

<sup>58</sup> JN, Ago 1989

subsídio para a reparação dos danos causados pela construção da A3 - agora 90 mil contos (JN, Ou 1989), e no Porto, mais propriamente na rua Dr. Júlio de Matos os [moradores] “isolados” pelo avanço da auto-estrada (...) pedem apenas uma passagem para peões<sup>59</sup>. Dois dias antes da inauguração do lanço da A3 Porto-Famalicão Agostinho Fernandes manifesta o seu agrado face à ocorrência, mas recorda os problemas que daí resultaram<sup>60</sup> e inicia nova reivindicação: o *Itinerário Complementar (via rápida sem portagem) para Guimarães “deveria estar concluída aquando” daquela auto-estrada e ainda “nem sequer se iniciou”*<sup>61</sup>.

Chegado o dia da inauguração, faz-se saber que [um] sonho de décadas será hoje percorrido pelo prof. Cavaco Silva (...) Acontecerá que uma nova realidade se abre aos nortenhos que vêem, deste modo, encurtar-se uma distância (...) que muito atrasava as constantes deslocações numa zona predominantemente industrial.<sup>62</sup> Mesmo assim, a CDU de Santo Tirso, considerando positiva a abertura da A3, condena o aproveitamento eleitoralista, uma vez que a inauguração teve lugar um mês antes das eleições e apela à necessidade urgente das construção de acessos e variantes, sem os quais a circulação nos municípios será gravemente prejudicada.

No dia seguinte, o Jornal de Notícias resume a ocorrência, chamando para título as palavras do primeiro ministro: [aqui] os empresários não estão à espera do guarda-chuva governamental e, de seguida, retomando algumas questões levantadas pela oposição e por alguns populares, nomeadamente sobre o aproveitamento eleitoralista e os

---

<sup>59</sup> JN, Out 1989

<sup>60</sup> Em lead resumia-se que [o] presidente do Executivo famalicense, Dr. Agostinho Fernandes, “nesta altura de regozijo” não deixa, contudo, de assinalar “alguns problemas graves não resolvidos em Santiago da Cruz” provocados pelos trabalho da auto-estrada. São eles “habitações sem acesso” e “ameaçadas de demolição ou por movimento de terras.” (JN, Nov 1989)

<sup>61</sup> JN, Nov 1989

<sup>62</sup> JN, Nov 1989

danos causados nalguns locais, faz o historial do processo para destacar os esforços que Mário Soares terá encetado para a concretização das promessas<sup>63</sup>.

Após pelo menos duas décadas de espera, e porque *[não] há bela sem senão!*, três dias depois da inauguração *Famalicão e Santo Tirso apontam os “espinhos” da “rosa”*<sup>64</sup>. De facto, se as resultantes se traduziam pela melhoria das condições de acessibilidade, os impactes da nova infra-estrutura começavam a revelar um quadro de geração de expectativas muito longo, o qual não se terá feito acompanhar pelos factores mais pertinentes que pudessem garantir o bom funcionamento dos sub-sistemas territoriais em causa<sup>65</sup>. O ano de 1990 ficou marcado, quer pela reivindicação de arranjos que obviassem os danos causados com a construção da A3 (na primeira metade), quer pela contestação, e nalguns casos mesmo disputa, de traçados (na segunda). Na Maia, *[casas] a ameaçar derrocada foram esquecidas pela Brisa*<sup>66</sup>, a Câmara Municipal de *Ponte da Barca [mostra-se] insatisfeita com as ligações rodoviárias*<sup>67</sup>.

De facto, vislumbrado o avanço da A3 para norte, é natural que, face às experiências do passado, se iniciasse um processo de alerta por parte das entidades locais, só que neste caso, ao contrário do lanço Porto-Famalicão – relativamente ao qual desde sempre se fez saber que iria ligar aqueles municípios -, a falta de informação clara

---

<sup>63</sup> *A auto-estrada “chamada desejo” entre Porto e Vila Nova de Famalicão foi inaugurada ontem (...). No entanto, um acontecimento deste género, que tradicionalmente se rotularia como festivo, acabou por ter latentes certos laivos de contestação. É que acusa-se o Governo de pretender retirar dividendos políticos de uma obra que se libertou do papel ou do campo das promessas quando Mário Soares era primeiro-ministro.* (JN, Nov 1989)

<sup>64</sup> JN, Nov 1989

<sup>65</sup> (...) *Famalicão e Santo Tirso questionam-se sobre o aproveitamento que se tirará de um troço construído sem o devido suporte ao nível de vias complementares. (...) [Para Agostinho Fernandes] “Já se falava nisto no tempo de Marcelo Caetano (...) os governos foram sucessivamente, adiando o projecto (...) as populações já não sentem nada de especial com a concretização do “sonho” (...) Ao contrário do que se possa pensar os movimentos populacionais fazem-se dentro da própria região, ou seja, no triângulo Guimarães-Santo Tirso-Famalicão”.* (JN, Nov 1989), aqui tentando de alguma forma angariar parceiros para uma nova luta, pois sublinha que mais importante que a ligação a Braga seria a ligação a Guimarães.

<sup>66</sup> JN, Mar 1990

<sup>67</sup> *Para Gastão Guimarães, presidente da Câmara Municipal de Ponte da Barca, continua no segredo dos deuses o traçado e a execução da auto-estrada Braga-Valença, com os nós rodoviários às sedes dos municípios - Ponte da Barca, Arcos de Valdevez, Paredes de Coura e Melgaço - cada vez mais longe do país.* (JN, Ago 1990)

sobre o traçado no distrito de Viana do Castelo terá gerado alguns desacordos entre municípios<sup>68</sup>. Pautada pelo pré-conceito de que a auto-estrada seria o caminho para retirar o município do “isolamento” ou até do “subdesenvolvimento”, num processo em que *[cada] município “puxa a brasa à sua sardinha”*<sup>69</sup>, a Câmara Municipal de Arcos de Valdevez avançou com várias reivindicações para que a A3 servisse directamente o seu território concelhio<sup>70</sup>. A resposta a esta exigência não se faria demorar, assumindo um tom um pouco diferente do que até agora se tem vindo a relatar, tanto por parte do Jornal de Notícias, como por parte do Governo. Numa notícia cujo título apresenta laivos de ameaça – *[se] não se entendem o dinheiro vai para outro lado*<sup>71</sup> -, um porta voz do governo apelava ao entendimento, caso contrário iniciariam o investimento no itinerário principal de ligação a Évora.

Temporariamente silenciadas estas vozes, é o traçado por S. Pedro de Oliveira que volta a estar na ordem do dia, mas neste caso por razões contrárias<sup>72</sup>, uma vez que aqui, prevendo o presidente da Junta de Freguesia que a *[auto]-estrada pode “despistar-se” em cima de S. Pedro de Oliveira, a [população] aponta o monte para remissão do “pecado”*<sup>73</sup>. Do mesmo modo, *Brandara quer “empurrar” auto-estrada para o litoral -*

---

<sup>68</sup> *Municípios do interior e litoral disputam o “melhor” traçado [porque] Todos a querem perto de si... É que [o] desenvolvimento futuro do distrito de Viana do Castelo depende, em grande parte da rápida execução de um plano de itinerários principais que facilitem o trânsito dentro da região e a aproximem do resto do país e da Europa. (...) Os municípios do Alto Lima, especialmente Ponte da Barca e Arcos de Valdevez, argumentam com a necessidade de desenvolver os seus isolados municípios e procuram chamar o traçado para a proximidade dos seus concelhos. Ponte de Lima não a quer muito ao largo do concelho e Paredes de Coura espera que ela quebre o ancestral isolamento em que tem vivido. (JN, Set 1990)*

<sup>69</sup> JN, Out 1990

<sup>70</sup> *A (...) Câmara dos Arcos de Valdevez decidiu tornar pública a reclamação de um trajecto que passe perto da sede do concelho, a montante da vila de Ponte de Lima. [Pretendem] (...) um traçado da futura auto-estrada que não os continue a deixar “à margem das vias de desenvolvimento” (...) as regiões precisam de um tratamento de choque para o seu tradicional subdesenvolvimento, para que também elas tenham acesso ao progresso que “motiva a fixação dos seus filhos e o retorno dos que, um dia, corajosamente, partiram recusando a fome mas não o sítio onde nasceram. (JN, Out 1990)*

<sup>71</sup> JN, Out 1990

<sup>72</sup> Note-se que, se por um lado se verifica uma forte vontade por parte do poder municipal em ser contemplado directamente pelo serviço de auto-estradas, o mesmo não se aplica a algumas freguesias de cariz rural. Aliás, no mês de Novembro de 1990, editaram-se algumas notícias envolvendo juntas de freguesia/associações de defesa do ambiente e a Brisa/Consulplano.

<sup>73</sup> JN, Out 1990

terá sido a própria Junta de Freguesia (pertencente a Ponte de Lima) que aludindo a aspectos paisagísticos e arquitectónicos refuta o traçado da A3<sup>74</sup>.

Sem ignorar a justa reivindicação dos seus pares do distrito, o presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo defende que os IP's têm por objectivo ligar as capitais de distrito e servir as áreas mais densamente ocupadas, pelo que, e sem esquecer a competitividade que a A3 pode fomentar face a Vigo e ao Porto, sugere um traçado entre o seu município e o de Ponte de Lima (JN, Fev 1991). Aceite a sugestão, a meio do ano de 1991 faz-se saber que a *[auto]-estrada Braga/Valença já tem traçado definitivo*, mais precisamente, *[passará] entre Viana e Ponte de Lima*<sup>75</sup>, sendo que aos critérios sugeridos pelo Presidente da Câmara de Viana do Castelo se acrescentou também a informação de que seria construída uma via, entre o Porto e este município, com quatro faixas de rodagem<sup>76</sup>.

Deste modo, o que parecia constituir assunto arrumado, estava ainda um pouco longe de se resolver<sup>77</sup>. As Câmaras Municipais de Ponte da Barca e de Arcos de Valdevez continuam a acreditar que uma *[situação] conciliatória ainda pode ser encontrada*<sup>78</sup>. A reivindicação orienta-se agora para o presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, porque sabem que aquele autarca encontra apoio para as suas exigências em vários sectores da sociedade, o que lhe confere poder e, portanto, também

---

<sup>74</sup> Brandara (...) tomou uma atitude de intransigência perante a versão de um novo desvio do traçado da futura auto-estrada entre Braga e Valença, aumentando, desta forma, a polémica em torno dessa importante obra pública.". A este propósito, o presidente da Junta alude a aspectos paisagísticos e arquitectónicos para refutar o traçado, que defende deve passar mais pelo litoral, por Viana "como é seu desejo". (JN, Fev 1991)

<sup>75</sup> JN, Jun 1991

<sup>76</sup> Terão pesado, além de outros factores, para esta decisão os maiores índices demográfico e económico da área litoral (...) [O ICI] deverá ficar em toda a sua extensão com quatro faixas entre [Porto e Viana] perspectiva que anteriormente não era considerada. (JN, Jun 1991)

<sup>77</sup> Prosseguem as movimentações sobre o traçado da auto-estrada Braga-Valença. Insatisfeitas as câmaras municipais do interior do distrito de Viana e uma associação turística sediada em Ponte de Lima, redefinem formas de reivindicação. Porém, [ao] tomar conhecimento de que certas personalidades estão empenhadas em sugerir um traçado da auto-estrada na região a montante de Ponte de Lima, a Câmara Municipal de Viana do Castelo decidiu, por unanimidade, avançar com um processo que demonstre ao Governo a justeza de uma solução diferente, que faça com que o IPI passe próximo da cidade de Viana capital de distrito. (JN, Dez 1991)

capacidade de inverter a situação se assim o desejar. Trata-se de uma reivindicação baseada em argumentos idênticos aos que terão sido usados anteriormente face ao poder central<sup>79</sup>. Na sequência, é o presidente da Câmara Municipal de Viana de Castelo que vem informar que *Viana ganhou a batalha das acessibilidades*<sup>80</sup>, especificando que em 1996 o distrito será servido pelo IC1 e A3 (ambas com características de auto-estrada), bem como por um conjunto de eixos transversais de ligação ao interior, isto porque, esclarece-se cerca de meio ano depois, *Ferreira do Amaral convenceu autarcas*<sup>81</sup>. Ou seja, assiste-se aqui de alguma forma a um diálogo bipartido, em que tanto a Câmara Municipal de Viana do Castelo como o Governo procurar arrecadar os louros do processo de decisão sobre os novos traçados naquele distrito.

Os restantes meses do ano de 1992 e os anos de 1993 e 1994, ficaram marcados, por um lado, por algumas promessas relativas ao avanço da A3 para norte e, por outro, por contestações sobre os impactes mais a sul, onde as obras já se tinham dado por concluídas ou estavam em fase de conclusão, ou reivindicações por parte dos que aguardavam a chegada da A3. Entre outros, contam-se, em 1992, os congestionamentos na EN14, em Santiago da Cruz – Braga (Jul), e a reivindicação de um nó de acesso à A3 pelos autarcas de Vila Verde (Set). Do mesmo modo, no ano seguinte, se era evidente que a *[auto]-estrada do Porto a Braga entrou na recta final*<sup>82</sup>, com conclusão prevista para o próximo ano, Ponte da Barca, prepara a integração na rede de auto-estradas, construindo uma variante de acesso à A3 (Fev). Pelo contrário, no caso de Famalicão, talvez por que não se preparou para os impactes resultantes da alteração das condições de

---

<sup>78</sup> JN, Dez 1991

<sup>79</sup> Dizem sobre o presidente da Câmara de Viana do Castelo: *esfalpa-se a vender a sua filosofia desenfadadamente chauvinista de desenvolvimento perspectivado no sentido de que o Alto Minho é Viana e todo o interior é nordeste do distrito é terra de pedras, em desertificação acelerada e, quando muito, reserva de índios.* (JN, Dez 1991)

<sup>80</sup> JN, Jan 1992

<sup>81</sup> *O presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo deixou de exigir que a auto-estrada Braga-Valença passasse pela sua cidade. Em troca, o ministro Ferreira do Amaral prometeu-lhe outra auto-estrada, uma via rápida, e quatro faixas na via rápida Porto-Valença, em fase de construção.* (JN, Jun 1992)

<sup>82</sup> JN, Jan 1993

acessibilidade, diz-se que o *[trânsito] é caótico numa cidade-encruzilhada*<sup>83</sup>. Numa outra vertente, Barrocelas manifesta o seu descontentamento face à construção de novos eixos, mas agora porque ameaçam cortar a freguesia ao meio (Mar). *Terrenos da auto-estrada com indemnizações atrasadas*<sup>84</sup>, os incómodos às populações associados às obras em curso<sup>85</sup> ou os atrasos nas reparações de vários danos causados<sup>86</sup>, contam-se também entre as diversas contestações que tiveram lugar no ano de 1993.

Mas, nesse mesmo ano, as promessas de Ferreira do Amaral de que a *Ponte Valença-Tuy abre antes do Verão*<sup>87</sup>, sublinhando a sua importância para o intercâmbio e desenvolvimento económico das áreas de fronteira (importância que mais tarde viria a ser questionada por agentes locais); a ligação Porto-Valença estará concluída em 1996; o IC1 em 1997 e, finalmente, que já estão a avançar os trabalhos para a construção da A7 (Famalicão-Guimarães), dá início ao que designa como a *revolução tranquila à portuguesa*<sup>88</sup>.

Terá sido talvez uma tranquilidade excessiva dessa revolução no passado (porque o desejo de ter novas infra-estruturas rodoviárias foi fortemente alimentado sem que existissem meios para a sua concretização), que a par do poder reivindicativo das populações locais, veiculado e fomentado por este órgão noticioso, não viria a permitir

---

<sup>83</sup> *Famalicão foi sempre o centro de um dos principais eixos de acesso ao Alto Minho. Mas, com o aumento do tráfego rodoviário e uma saída da auto-estrada, a situação tornou-se dramática* (JN, Fev 1993).

<sup>84</sup> JN, Jun 1993

<sup>85</sup> *As obras de (...) construção do sublanço entre Cruz e Braga da auto-estrada nº 3 tem, de facto, como imperfeição a insegurança de pessoas e bens (...) as obras acabaram por transportar, afinal, um desassossego constantes às populações aí residentes, numa situação que dura há mais de um ano.* (JN, Out 1993)

<sup>86</sup> *Santiago da Cruz ameaça cortar a auto-estrada, porque, [a] Brisa continua a faltar com a promessa dada à população de Santiago da Cruz, Famalicão, quanto às obras de arranjo de caminhos e condutas de água., pelo que, o presidente da junta (...) fez um ultimato à Brisa: ou arranca com as obras até ao final da próxima semana, ou a auto-estrada Porto/Braga será bloqueada.* (JN, Nov 1993)

<sup>87</sup> JN, Mar 1993

<sup>88</sup> JN, Mar 1993

mais o alcance dos níveis de expectativas geradas no início de todo este processo<sup>89</sup>. Já não bastava avançar com datas de concretização dos sucessivos lanços da A3, porque agora conhecem-se outros efeitos colaterais, entre os quais se contam os congestionamentos (pela falta de preparação prévia dos territórios e de eixos de escoamento<sup>90</sup>), os danos nas vias locais e no dia a dia das populações directamente envolvidas<sup>91</sup>.

Por altura da inauguração da ligação a Braga, os títulos escolhidos pelo Jornal de Notícias davam conta do que se desejava ser uma “revolução tranquila”, mas também os “espinhos da rosa”: a *[auto]-estrada esconde um “muro de lamentações”*<sup>92</sup>; a *[auto]-estrada [chega] às portas da cidade, mas a [abertura] do último troço alivia o trânsito e aflige os expropriados*<sup>93</sup>. Porém, *[depois] de vários protestos de que o JN se fez eco, chegou, parcialmente, a “bonança” às populações que, na área de Braga, foram afectadas pelas “sequelas” deixadas com a construção do sublanço da auto-estrada n.º3 (A3), entre Cruz e a capital do Minho*<sup>94</sup>.

Populações mais calmas, Ferreira do Amaral lembra que a *Via Rápida para o Porto [estaria] pronta dentro de dois anos*<sup>95</sup>, mas aproxima-se das reivindicações recentes e inclui no conjunto das vias prioritárias a ligação transversal a Ponte da

---

<sup>89</sup> A A3 aproximava-se de Braga (...) *com a abertura ao tráfego do sublanço construído desde Santiago da Cruz. Mas traz já na “bagagem” uma série de problemas, devido à falta temporária de melhores condições de escoamento nas suas entradas e saídas a partir da capital do Minho.* (JN, Jan 1994).

<sup>90</sup> Tal como já se tinha verificado por altura da inauguração do lanço até Famalicão, também com a chegada da A3 a Braga se reivindicam as ligações transversais, nomeadamente para Barcelos, sem as quais, a fluidez do tráfego ficaria seriamente comprometida. (JN, Jan 1994)

<sup>91</sup> *As obras do sublanço da auto-estrada Santiago da Cruz/Braga estão a ser um calcanhar-de-aquiles para muitos moradores circunscritos àquele troço da A3. Desta vez populares da freguesia de S. Pedro de Oliveira, às portas da cidade de Braga, queixam-se de avultados estragos na agricultura, em resultado dos trabalhos de remoção de terras.* (JN, Fev 1994)

<sup>92</sup> JN, Fev 1994

<sup>93</sup> JN, Mar 1994

<sup>94</sup> JN, Mai 1994

<sup>95</sup> JN, Jul 1994

Barca<sup>96</sup>, deixa para o segundo semestre de 1996 o lanço Braga-Ponte de Lima e para 1997 a sua continuação até Valença. Pela mesma altura, o Jornal de Notícias recorda o aniversário de uma obra de grande importância, mas sem acessos: *[faz] hoje um ano que foi inaugurada e abriu ao trânsito a nova ponte internacional Valença-Tuy. Foi o princípio do fim do martírio da passagem da fronteira mais movimentada do país. Mas, um ano depois, a ponte continua ainda sem os acessos definitivos*<sup>97</sup>.

Quase em simultâneo, as informações e promessas por parte do governo, as chamadas de atenção por parte do Jornal de Notícias e/ou as reivindicações das populações e do poder local, foram dando lugar a (re)acções cautelosas, traduzindo um processo de propaganda menos eficaz<sup>98</sup>.

Apesar do desmantelamento das vantagens anunciadas com a ligação Porto-Braga, devido aos congestionamentos verificados nos acessos à capital minhota<sup>99</sup>, o ano de 1994 termina com Cavaco Silva a fazer (...) *papel de Pai Natal, levando no saco das prendas muitas estradas e outras tantas pontes*, e um discurso que, mais uma vez, tenta aproximar-se dos desejos das populações, relevando o papel das novas infra-estruturas rodoviárias para o desenvolvimento local<sup>100</sup>. Em 1995, é a Brisa que informa sobre a abertura da A3 até Ponte de Lima no início de 1997, ao que as populações anteriormente

---

<sup>96</sup> *No rol dos acessos, a prioridade vai para a ligação a Ponte da Barca, segundo anunciou o ministro Ferreira do Amaral. Depois de se reunir com os presidentes das autarquias, o ministro das Obras Públicas anunciou os acessos prioritários para a região alto-minhota: via rápida que ligará o Porto a Viana (IC1), dentro de dois anos, IC28, transversal de Viana do Castelo a Ponte da Barca (...).* (JN, Jul 1994)

<sup>97</sup> JN, Jul 1994

<sup>98</sup> Em Setembro de 1994, em reunião com a BRISA, a JAE e a Associação de Municípios do Vale do Lima, definem-se os traçados da A3 e do IC28, mas nesse encontro discutem-se também os efeitos da A3 nalgumas freguesias rurais

<sup>99</sup> *Meia hora é o tempo que se perde de automóvel nas saídas da A3 para a cidade de Braga. (...) É uma "seca" que, afinal, desfaz a grande vantagem...horária que a A3 introduziu nas ligações entre o Porto e a capital do Minho e vice-versa. Tudo porque não chegaram... a tempo e horas os acessos alternativos de e para aquela via rápida, na área de Braga.* (JN, Nov 1994)

<sup>100</sup> (...) *que a grande aposta de desenvolvimento de Portugal se baseia no Plano de Desenvolvimento Regional, que terá a sua aplicação entre 1994/99, o primeiro-ministro sublinhou a importância que a construção das vias de comunicação tem para o desenvolvimento das populações, muitas delas votadas ao esquecimento e ao isolamento durante décadas. Em Valença (...) anunciou que dentro de dois anos estará completa a auto-estrada entre Braga e aquela cidade fronteiriça.* (JN, Dez 1994)

afectadas pelas obras (entre Famalicão e Braga) respondem exigindo a reparação de caminhos<sup>101</sup> e o pagamento das indemnizações pelos terrenos expropriados<sup>102</sup>. Também Ferreira do Amaral considera, por altura do lançamento da obra entre Braga e Ponte de Lima, que *Portugal já não viveria sem as auto-estradas*<sup>103</sup>, ao que um elemento do PS de Braga terá respondido com as dez principais promessas eleitorais feitas pelo PSD em 1991 para o distrito de Braga, recordando que nada tinha sido feito.

O arranque do ano de 1996 pautou-se pelo impasse originado pela mudança de Governo. É a própria Brisa que, em Janeiro, apela à necessidade de se tomar decisões, para que a ligação Ponte de Lima-Valença possa estar pronta em 1997/98, decisões essas que deveriam ser tomadas até Março seguinte para que se pudesse cumprir os prazos.

Por altura da chegada da A7 a Guimarães, é João Cravinho, novo ministro das Obras Públicas, que anuncia a conclusão da A3 até Valença em 1998 e, para o ano seguinte o prolongamento da A7 até Chaves (JN, Mai 1996). A garantia de que a ligação a Ponte de Lima estaria concluída em 1997 e a A3 em meados de 1998, é confirmada com a distribuição de tarefas por *uma dezena de empreiteiros*<sup>104</sup>, dando-se início a um frenesim de obras sem precedentes. O ano de 1997 ficou marcado por um ritmo intenso nos trabalhos, de tal forma que se terão silenciado as vozes de protesto. As opiniões expressam-se nalguns títulos de notícias: *Auto-estrada em bom andamento rumo a Espanha*<sup>105</sup>; *A3 até Ponte de Lima abrirá no próximo mês (...) João Cravinho e Fraga Iribarne visitam obras da auto-estrada do Porto a Valença*<sup>106</sup>; *João Cravinho e Fraga Iribarne visitam obras da auto-estrada do Porto a Valença*; *Auto-estrada mais perto de Valença (...) Ministro João Cravinho inaugura hoje sublanço de 20 quilómetros entre o*

---

<sup>101</sup> JN, Abr 1995

<sup>102</sup> JN, Mai 1995

<sup>103</sup> JN, Ago 1995

<sup>104</sup> JN, Dez 1996

<sup>105</sup> JN, Mai 1997

<sup>106</sup> Artigo em que fica claro pela primeira vez que Maio de 1998 é a data limite para a conclusão da A3, porque deverá estar em funcionamento para a EXPO 98 (JN, Jun 1997)

“*nó*” *Martim-Cabreiros e a EN201, já nos limites de Vila Verde com Ponte de Lima*<sup>107</sup>; *Auto-estrada quase a chegar a Ponte de Lima*<sup>108</sup> e, finalmente, *Ponte de Lima e Porto finalmente ligados por auto-estrada*<sup>109</sup>.

O presidente da Câmara Municipal de Ponte de Lima, Daniel Campelo, ter-se-á mostrado satisfeito com a abertura deste lança de auto-estrada o qual considera, (...) *constituir uma oportunidade para o desenvolvimento do Alto Minho*<sup>110</sup>, mas (re)lembra a necessidade de construir acessos complementares e, reconhecendo a importância do pagamento das portagens, lança o alerta dizendo que caso se aprove a sua isenção na Região Oeste, o Minho sentir-se-á no direito de fazer idêntica reclamação<sup>111</sup>.

Um quadro composto por um *[estaleiro] contínuo ao longo de 30Km, entre Ponte de Lima e Valença, [que] procura garantir que a auto-estrada esteja pronta até Maio*”, não suscita reivindicação, porque (...) *toda a gente sabe que a via terá de estar concluída já em Maio, antes do fim do prazo, por causa da "Expo"*<sup>112</sup>. Uma das questões que se coloca agora, relaciona-se com o custo das portagens, ao que João Cravinho responde<sup>113</sup> dizendo que *[reduzir] portagens sobe os impostos e, que [para] mais estradas é preciso dinheiro (...) não está a ameaçar mas apenas a explicar a necessidade de portagens*<sup>114</sup>.

---

<sup>107</sup> JN, Jul 1997

<sup>108</sup>. Aqui é um responsável da Brisa reconhece claramente que (...) *a Exposição Internacional de Lisboa, junto com a pressão galega, parece ter sido o elemento que mais contribuiu para a aceleração verificada nos últimos anos nos trabalhos da A3, obrigando os responsáveis ao lançamento de várias empreitadas simultâneas. Com efeito, o troço a inaugurar no próximo mês, está a ser executado em três empreitadas diferentes, enquanto a restante ligação, entre Ponte de Lima e Valença (...) está dividido em quatro empreitadas de obra geral e outras 16, para outros tantos viadutos.* (JN, Out 1997)

<sup>109</sup> JN, Nov 1997

<sup>110</sup> JN, Nov 1997

<sup>111</sup> Em Janeiro de 1998, Daniel Campelo terá apelado (...) *publicamente ao veto presidencial da lei aprovada pela Assembleia da República, que estabelece a abolição das portagens na A8, por considerar que tal medida representa uma "decisão injusta daquele órgão de soberania, susceptível de prejudicar o desenvolvimento equilibrado do país."*

<sup>112</sup> JN, Fev 1998

<sup>113</sup> Até porque já tinha afirmado anteriormente a este propósito que *correria o custo da pequena impopularidade pelo tempo que for preciso* (JN, Nov 1997)

<sup>114</sup> JN, Fev 1998

Com as obras em bom andamento, e portanto sem motivos aparentes que pudessem fazer notícia, o mote foi encontrado exactamente no artigo em que Cravinho diz estar disposto a correr os riscos da impopularidade, no qual se terá referido à importância da ligação ferroviária entre o Porto e Vigo. Foi então, pelos *Caminhos de Santiago em ferrugem e asfalto*, porque a [ligação] por auto-estrada será gora uma realidade tardia que se lançam algumas farpas ao lento processo de construção da A3, “milagre” da Expo, que vai ser terminada por razões que não a pressão das populações locais, e à velha linha ferroviária de ligação à Galiza<sup>115</sup>.

Próxima do seu término, esta auto-estrada que já vinha exigindo adaptações/precauções no noroeste português umas vezes antes, outras depois de concluídos os sucessivos lanços, começa a revelar efeitos a escalas mais alargadas. De facto, [a] A3, que em Maio ligará o Porto à Corunha, já faz estragos entre os comerciantes de Tui e Valença do Minho, e explica-se que com esta nova ligação e os ganhos de tempo que daí decorrerão, as deslocações far-se-ão entre os centros mais competitivos, nomeadamente o Porto e Vigo.<sup>116</sup> - questão que de resto viria a público no mês seguinte pelo presidente do Eixo Atlântico (Manuel Perez)<sup>117</sup>.

Dois dias antes da abertura da Expo a A3 é inaugurada com a presença de António Guterres e José Maria Aznar, o que terá agradado em especial ao concelho de Ponte de

---

<sup>115</sup> *A passo de caracol, o asfalto português vai avançando para Norte, em forma de auto-estrada. Tem há muito tempo encontro marcado com a Autovia do Atlântico, que espera em Tui a dignificação do eixo rodoviário do Oeste peninsular. Mas a coisa está para breve, o que já não é mau. O mesmo não se pode dizer da ligação por caminho-de-ferro, assente em trilhos de eficácia enferrujada: de comboio nem pensar ir do Porto à Galiza, ou vice-versa, a não ser que se tenha todo o tempo do mundo.* (JN, Mar 1998)

<sup>116</sup> *Os portugueses continuam a ir a Tui comprar chocolates, caramelos e encher os depósitos dos seus carros. E os galegos a atravessar a ponte, que une Tui a Valença do Minho, quase, diariamente, na mira dos candeeiros, têxteis e cutelarias. Mas uma coisa é certa: de um lado e do outro, o negócio está frouxo, por causa da auto-estrada entre o Porto e Valença (A3), que, em Maio levará os portugueses direitinhos a Vigo. Para um responsável da casa Daniel (supermercado originalmente sediado em Tui), era previsível que isto acontecesse, aliás, precavendo-se contra a redução da procura, há já algum tempo redefiniram estratégias de expansão, as quais passam pela difusão de lojas para locais onde essa procura estivesse assegurada, nomeadamente o Porto.* (JN, Mar 1998)

<sup>117</sup> *Com a A3, [a] euro-região constituída pelo Norte de Portugal e a Galiza passará a ser, então, uma grande cidade virtual. [pelo que,] (...) face à abertura de infra-estruturas tão importantes, urge pôr a imaginação a funcionar, cabendo aos autarcas e comerciantes a criação de atractivos, que permitam*

Lima, que aguardava há já algum tempo a sua conclusão, tendo inclusive levado a cabo uma série de reestruturações em termos de ordenamento do território municipal, nomeadamente com a revisão do PDM, o qual prevê a localização de quatro pólos industriais, dado que um estudo levado a cabo por especialistas terá revelado a intenção de vários empresários para aí localizarem as suas unidades (JN, Mai 1998).

Merecendo várias notícias a inauguração desta auto-estrada, que completa a primeira ligação do tipo entre os dois países, foi sempre acompanhada por notas de crítica e contestação, não só pelas expectativas geradas nas populações, nomeadamente no que respeita à calendarização das obras que só foi cumprida agora por causa da Expo, como pela falta dos prometidos itinerários transversais ou ainda a velha questão dos pagamentos aos expropriados. O ano de 1998 terá prosseguido com artigos de promessa e contestação, mas agora com um cariz mais espontâneo (de resto como se vinha observando já desde o início da década), isto é, os trinta anos que decorreram para a construção da A3, terão favorecido mecanismos de aprendizagem social por associação com experiências vividas ou observadas no passado, quer por parte do poder público, quer pelo privado, o que terá resultado na consolidação da segurança e também na banalização das acções de contestação.

#### **7.2.2.2 O IP4 – um processo mais moderado de geração de expectativas e de reacções**

O Itinerário Principal número 4 (IP4) faz a ligação entre o Porto e a fronteira de Quintanilha, a leste da cidade de Bragança. Apresenta-se, em termos de cobertura territorial e processo de efectivação do projecto, com características bastante diferentes se comparado com a A3 dado que o traçado desta percorre áreas de elevada densidade de ocupação em mais de metade da sua extensão. Tendo sido da responsabilidade da

---

*ultrapassar os pequenos inconvenientes da abertura dessas vias rápidas. Afinal, essas auto-estradas irão ajudar-nos a ganhar o futuro.* (JN, Abr 1998)

Brisa parte da sua construção, o IP4, com mais do dobro de comprimento, apresenta-se com características de auto-estrada apenas entre o Porto e Amarante (A4), desenvolvendo-se como via rápida pelo interior transmontano, de menor densidade de ocupação, e até em perda populacional.

Sobre este itinerário conhecem-se algumas referências que remontam à década de setenta, referências estas de parca visibilidade, uma vez que foram editadas pelo Jornal de Notícias em artigos cujo assunto principal, normalmente expresso no título, era o IP1 (A1 ou A3), não merecendo, em regra, mais do que duas ou três linhas de texto, aludindo-se apenas à ligação Porto/Bragança, sem avançar com qualquer tipo de pormenores. De facto, uma das primeiras notícias que terá merecido algum relevo, ocorreu exactamente no início de 1981 quando *[os] Presidentes das Câmaras de Vila Real e Mirandela, (...) decidiram lançar a ideia de constituição de uma associação de municípios cujas sedes são locais de passagem do IP4*<sup>118</sup>, associação esta que pretende abrir o debate sobre a importância do IP4 para o desenvolvimento regional, e reivindicar a sua construção, pois partiam já do princípio que essa seria a via para uma mais rápida concretização<sup>119</sup>. A origem destas movimentações, além do conhecimento da demora em torno da construção da A3 (situação que para já não consideravam grave para este

---

<sup>118</sup> JN, Fev 1981

<sup>119</sup> *Os Presidentes das câmaras do Porto, Valongo, Penaafiel, Amarante, Murça, Macedo de Cavaleiros e Bragança foram convidados para um encontro “a fim de se debater a importância do IP4 no desenvolvimento do Norte de Portugal”. (...) [pretendem] acompanhar mais de perto os trabalhos do IP4, com vista a acelerar o ritmo da sua construção. (...) Os promotores desta iniciativa afirmaram também que “estão conscientes de que o progresso deste espaço geográfico – o Norte do país – está intimamente dependente da rápida concretização deste projecto [e que a] importância do IP4 como estrada internacional, e portanto a receber também o empenhamento da Comunidade, levaria à sua mais rápida concretização e acabamento” (...). [Deste modo, a] criação de uma associação de municípios cuja sede é local de passagem do IP4 poderá assim transformar-se, embora um pouco tarde, na voz forte da região que, até aqui, se diz que tem reivindicado, mas que a maioria das pessoas considera ter sido de uma forma pouco audível. (...) Vila Real, ao ficar no cruzamento dos IP3 e IP4, e portanto no entroncamento dos eixos que ligam às duas principais fronteiras transmontanas, (...) iria transformar-se no local ideal para a criação de um posto de desalfandegamento que serviria aqueles postos fronteiriços.* (JN, Fev 1981)

caso<sup>120</sup>), como explica este órgão noticioso, baseia-se também na denúncia de (...) *que o IP4 deixará de ser um itinerário internacional (...)*<sup>121</sup>.

Só em Janeiro de 1982 Humberto Carvalho, director da delegação da Junta Autónoma das Estradas, anuncia claramente em Vila Real<sup>122</sup>, que *Porto e Bragança vão ficar mais perto*. Mas o Jornal de Notícias acrescenta uma frase que começa a gerar dúvidas: *Via rápida estará concluída em 1985?*. Informação corroborada por Francisco Balsemão (JN, Mar 1982), daria lugar já no início do ano seguinte à reivindicação de meios, por parte da JAE de Bragança, para poder avançar com a obra que vê como fundamental para o desenvolvimento da região<sup>123</sup>.

Apesar de mais escassos os artigos potencialmente geradores de conflitos (se comparados com os que antecederam idênticas movimentações a propósito da A3), na mesma data em que se começavam a ouvir as vozes dos presidentes das Câmaras de Famalicão e Braga, também o autarca de Vila Real diz que *[ou] concluem a estrada ou passaremos à acção – ameaçam municípios do Douro*<sup>124</sup>. Opinião partilhada pelos *Sociais-democratas do nordeste, [que] reclamam acção urgente do governo*, porque consideram que *[o] projecto da via rápida Porto-Vila Real-Bragança tem sido*

---

<sup>120</sup> (...) *este alerta demonstra uma preocupação que, até há bem pouco tempo era considerada como infundada, pois tudo estaria a decorrer com alguns atrasos, mas dentro da normalidade e sem qualquer alteração aos projectos conhecidos.* (JN, Fev 1981)

<sup>121</sup> JN, Fev 1981

<sup>122</sup> *A via rápida Porto-Bragança (...) deve ficar concluída em meados de 1985 [o] custo da obra foi orçado em 1979 em cerca de seis milhões de contos, verba que, deverá ser razoavelmente ultrapassada. (...) o troço Campeã-Parada de Cunhos (...) deve ficar concluído em Agosto de 1983 e a variante de Vila Real (Parada de Cunhos-Borralha, (...) deve ficar pronta em Fevereiro de 1984, (...) o troço de Amarante a Campeã (...) [tem data prevista para] a sua conclusão para o Verão de 1985 (...), [e ainda que na] via rápida Porto-Bragança (...) as expropriações [estão] a ser feitas na previsão de um dia mais tarde a via ser transformada em auto-estrada.* (JN, Jan 1982)

<sup>123</sup> *Será de atribuir à JAE do distrito de Bragança os meios necessários ao prosseguimento das obras que lhe competem, visando o desenvolvimento da região, que continua a ser a mais desfavorecida do país.* (JN, Jan 1983)

<sup>124</sup> *A estagnação da Via Rápida Porto/Vila Real/Bragança “vai ser motivo de uma tomada conjunta de medidas de protesto dos municípios do Vale do Douro” - afirmou ontem à RDP o Presidente da Câmara vila-realense. (...) “ as medidas irão crescendo até que venha a ser feita justiça, porque não nos calaremos. Não compreendemos que haja medidas de austeridade impeditivas de progresso”. (...) Referindo-se às “medidas de força” que não concretizou, Armando Moreira admitiu “o abandono das*

*esquecido ou não encarado com a importância que merece*<sup>125</sup>. Em menos de quinze dias são publicados uma série de artigos que jogam intencionalmente com a sonoridade e semântica com o intuito de chamar a atenção para o descontentamento local, deixando e insinuando ao leitor uma interpretação induzida dos factos: *Estrada do Marão faz perder paciência aos que para lá estão*, ou *Via rápida Porto-Bragança foi promessa eleitoralista?*, são apenas dois exemplos de títulos cujo conteúdo remete para a relação entre desenvolvimento / novos eixos viários / actos eleitorais<sup>126</sup>.

Adoptando uma estratégia negocial, o Presidente da Câmara Municipal de Vila Real é de seguida alvo de críticas pelo presidente do Conselho Empresarial do Norte (CEN) - Amorim Martins, por não se posicionar claramente do lado dos seus parceiros locais<sup>127</sup>.

Em finais de 1983 o Secretário de Estado das Obras Públicas, Eugénio Nobre anuncia (...) *em Bragança, o arranque no próximo ano do troço Quintela de Lampaças-Rossas, da via rápida que liga a cidade transmontana ao Porto (o IP4)*<sup>128</sup>, o que originou uma sequência de notícias com um claro tom de promessa, sequência essa que

---

*suas funções” para chamar a atenção da opinião pública “ para a nossa beneficiação, em prol do bem comum e da nossa região. (JN, Out 1983)*

<sup>125</sup> JN, Out 1983

<sup>126</sup> *Com a estrada de Bragança a Vila Real cheia de curvas e de buracos e com a obsoleta ligação de Vila Real a Amarante, pelo sinuoso trajecto rodoviário pela serra do Marão, a província de Trás-os-Montes está cada vez mais longe do resto de Portugal (...). É que, uma boa via de comunicação, atravessando o coração de Trás-os-Montes, significa a abertura à indústria, ao comércio, ao turismo, enfim ao desejado desenvolvimento regional (...) que a gente laboriosa de Trás-os-Montes e Alto Douro acreditou (...) já que o “o sinal verde” para arranque das obras tinha sido festejado, inclusivamente com “foguetes” autárquicos e governamentais. É claro que se estava em maré eleitoral e talvez daí tanto “estardalhaço” e tanta confiança no “milagre” que, afinal, tanto se arrasta que mais parece uma ilusão e um tormento. (JN, Out 1983)*

<sup>127</sup> *“Bluff” ou não e sem concretizar as “medidas de força” anunciadas, o Presidente da Câmara de Vila Real revelou que numa primeira fase haverá um diálogo com os órgãos de soberania, para que seja cumprido o que foi prometido pelo Governo anterior. (...) Armando Moreira [presidente da Câmara Municipal de Vila Real] e Pinto Balsemão “deram-se as mãos” em promessas, que não estão a ser cumpridas. Por isso o edil transmontano revela a possibilidade do abandono das suas funções, para justificar perante a opinião pública que não está nos cargos para se servir deles. É tempo de cumprir promessas, diz o presidente do Conselho Empresarial do Norte (CEN) por isso reclamamos que é urgente fazer sair esta região do isolamento actual. É tempo de dar cumprimento às promessas dos sucessivos governos [e] (...) Sidónio Cabanelas, um industrial de camionagem que ameaçou cortar as carreiras de ligação entre Vila Real e o Porto (...). (JN, Out 1983)*

iria prolongar-se pelo ano seguinte. Nesse mesmo artigo, percebe-se a maior convicção do Estado baseada, em grande parte, na esperança depositada com a entrada de Portugal na Comunidade Europeia<sup>129</sup>. Logo no início de 1984, convencido de que a adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia teria lugar já em Julho desse ano, o ministro do Equipamento Social afirma que *até finais do corrente ano a auto-estrada Amarante-Campeã, será uma realidade*<sup>130</sup>. Na sequência de mais uma promessa a resposta do Jornal de Notícias faz-se através do relato do historial do processo, no único artigo do género encontrado nesse ano, chamando a atenção dos leitores para os trâmites de uma obra que indiciava algum impasse<sup>131</sup>.

Mantendo o tom da intervenção, os membros do governo, defendem que o IP4 contribuirá para a redução das assimetrias regionais<sup>132</sup>, que *Portugal não é, nem pode ser, só Lisboa*<sup>133</sup>, que as obras do lanço Amarante-Campeã iriam começar no ano em curso<sup>134</sup> e, mais tarde, *[avançam] expropriações para a construção do IP4*<sup>135</sup>.

---

<sup>128</sup> JN, Nov 1983

<sup>129</sup> (...) o secretário de Estado afirmou que o Governo “está a tentar pôr de pé o processo que permita ainda no ano que vem lançar o troço definitivo que tornará irreversível o IP4. (JN, Nov 1983)

<sup>130</sup> *Despachei, Quinta-feira, o processo tendente à resolução da concretização da referida auto-estrada”, revelou Rosado Correia [e também] que o “Governo espera a entrada de Portugal no Mercado Comum em Julho de 1984” (JN, Jan 1984)*

<sup>131</sup> *A subida de alguns deputados até às terras altas de Trás-os Montes e as reuniões aí havidas com as autoridades regionais, trouxeram de novo para as páginas da Imprensa diária o problema da construção da via rápida Porto-Bragança. Largamente apregoada na campanha eleitoral que levou a AD ao poder, esta promessa terá decerto espevitado a esperança das gentes transmontanas que terão começado a acreditar que o seu isolamento tinha os dias contados. Dizia-se mesmo que em 1985 a obra estaria de todo concluída: (...) a prometida via rápida não é coisa tão fácil de fazer como foi de prometer. (...) Bragança, por incrível que pareça, está mais próxima de Madrid e de França do que do Porto e de Lisboa. (JN, Fev 1984)*

<sup>132</sup> Diz o ministro do Equipamento Social: *[esta] auto-estrada irá proporcionar um maior acesso às regiões do interior, nomeadamente às de Vila Real e Bragança (...) é com obras desta envergadura que se deixa de ter as assimetrias existentes entre o Litoral e o Interior (JN, Fev 1984)*

<sup>133</sup> (JN, Mar 1984) Aqui, mais uma vez o emissor procura utilizar argumentos que, de alguma forma, o coloquem numa posição de partilha dos interesses locais – é sabido que esta expressão é frequentemente utilizada na defesa dos interesses das populações do interior do país, pelo menos, já desde o século passado (veja-se a este propósito o capítulo 3).

<sup>134</sup> É o director da Junta Autónoma de Estradas de Vila Real, quem o diz, e (...) *prevê também [que] em finais de Agosto possa já utilizar-se o troço entre Campeã e Parada de Cunhos, nesta cidade. (...) Esta obra é muito importante para os transmontanos que, sem boas vias de comunicação com o litoral, não podem aspirar a grande progresso e desenvolvimento. (...) A concretização da Via Rápida entre Porto e*

Deve registar-se nestas notícias a geração de expectativas, associadas não só à aproximação conseguida ao Porto, mas também, à própria alteração das dinâmicas territoriais, ao afirmar-se constituir o IP4 factor de desenvolvimento e de redução de assimetrias entre o litoral e o interior. De resto, também com a A3 se terá utilizado o mesmo tipo de argumentação. De facto, à semelhança do que tinha acontecido na primeira metade do ano de 1984, quando se noticiava uma reunião dos municípios servidos pela A3, em Outubro, era a *[auto]-estrada Porto-Amarante [que unia] autarcas*, mas neste caso, pelo que o Jornal de Notícias deixa perceber, encetando um processo reivindicativo mais leve<sup>136</sup>, o que pode atribuir-se a duas razões fundamentais: o processo de geração de expectativas sem que nada acontecesse não terá sido tão longo e a repartição das obras entre a Brisa e a JAE terá permitido o avanço dos trabalhos em várias frentes.

Prosseguindo com um discurso em que a questão do isolamento do interior e o confronto deste com o litoral constituíam a tónica dominante, diz-se que o *Marão vai ser “dobrado” no próximo troço do IP4*, segundo revelou o ministro Rosado Correia<sup>137</sup>,

---

*Bragança constitui “autêntica espinha dorsal” e é um factor de desenvolvimento da Região Norte do país, encurtando as distâncias actuais entre o Porto e aquela cidade brigantina, em cerca de 50 quilómetros.* (JN, Mar 1984)

<sup>135</sup> *O ministro do Equipamento Social, Rosado Correia, declarou de utilidade pública os terrenos do troço rodoviário Vila Real-Vila Verde, da via rápida Porto-Bragança (IP4), numa extensão de 20 quilómetros.* (JN Jul 1984)

<sup>136</sup> *Os presidentes de vários municípios da região do Douro, Basto e Trás-os-Montes, reunidos em Amarante, consideraram “urgente” a necessidade de se avançar com a construção da auto-estrada Porto-Amarante. (...) Os munícipes presentes [Paredes, Penafiel, Lousada, Felgueiras, Marco de Canaveses, Celorico de Basto, Cabeceiras de Basto, Ribeira de Pena, Régua, Mesão Frio, Vila Real e Amarante] deliberaram criar uma comissão executiva composta pelos presidentes das câmaras de Amarante, Paredes, Vila Real, Régua e Celorico de Basto com vista à defesa, junto do Ministério do Equipamento Social, dos pontos de vista e interesses da região. Aqui, são os autarcas que pegam na expressão anteriormente utilizada pelo director da JAE de Vila Real, argumentando (...) que a referida via “é a espinha dorsal para o desenvolvimento da região do Douro e Nordeste” (...) (JN, Out 1984)*

<sup>137</sup> *O ministro especifica que “A importância da iniciativa é múltipla, uma vez que o IP4 visa reduzir o isolamento do interior transmontano face ao litoral, concretamente em relação ao porto de Leixões e duplamente em relação à Europa, por se constituir na ligação mais rápida à estrada internacional de Bruxelas” - salientou o ministro. (...) Cumprir-se-á, deste modo, uma das “máximas” repetidas vezes invocadas pelo responsável do MES quando afirma “sem vias de comunicação não há desenvolvimento. (...) Na verdade, por mais sedimentado que esteja o aforismo - “Para lá do Marão, mandam os que lá estão” - a rota que se pretende traçar poderá tornar-se uma conquista importante, quer pela instalação de*

sendo que a adjudicação do lanço Amarante-Campeã viria a ser, poucos dias decorridos, presidida pelo vice primeiro-ministro Mota Pinto, pelo que o *[sonho] dos transmontanos começou a ser uma realidade bem viva*<sup>138</sup>.

No ano de 1985 registou-se um menor fluxo de informação sobre estas matérias (também verificada sobre a A3), até porque, ao que parece no caso presente, pouco haveria a contestar. Em Janeiro anuncia-se que a *BRISA ganha concursos de novas auto-estradas* e, no mês seguinte, é o ministro do Equipamento Social, Rosado Correia, autorizou a celebração de (...) *contratos através da Junta Autónoma de Estradas para a construção, por diversas empresas, do troço da estrada Porto-Bragança, entre Quintela de Lapaças e Rossas*. Recorde-se que, pela mesma altura, os ânimos não estavam tão calmos em torno da A3, uma vez que, apesar do reduzido número de notícias, não deixaram de vir a público as contestações pela parte do que designaram de “forças vivas” do Norte.

Entretanto, vão-se dando alguns pormenores sobre o andamento das obras entre Amarante e Campeã<sup>139</sup>. Mas, o maior destaque vai para as palavras trocadas entre o presidente da Câmara Municipal de Vila Real e o primeiro ministro Cavaco Silva. Enquanto o primeiro toma como referencial de progresso, entre outras iniciativas mais globais, a necessidade de estimular a iniciativa privada local<sup>140</sup>, Cavaco Silva prefere

---

*indústrias, quer pela fixação de populações ao longo da via. “Quebrar o mito do Marão” é a meta; anular, se possível, o estigma da “interioridade” a aposta.* (JN, Nov 1984)

<sup>138</sup> *O vice primeiro-ministro, Mota Pinto, [que] presidiu ontem em Vila Real à adjudicação do troço entre Amarante e Campeã, (...) tendo afirmado que, “com este passo irreversível, a penetração para o interior transmontano significará um surto de grande progresso”, [e ainda que] “ a nação só se afirma e só se desenvolve ou progride dentro de uma adequada perspectiva de correcção de assimetrias regionais, dentro de um tratamento equitativo das diferentes partes do território”. Sublinhando esta perspectiva, o presidente da Câmara de Vila Real acrescenta (...)que “o Marão é o principal factor de estrangulamento do nosso desenvolvimento: o seu traçado sinuoso, a sua insegurança e a sua incomodidade são factores repulsivos do trânsito e consequentemente impeditivos da fixação das pessoas, de técnicos e dos capitais no interior do país”* (JN, Nov 1984)

<sup>139</sup> JN, Mar 1986

<sup>140</sup> *A (...) região “procura acertar o passo, com as suas congéneres do litoral um pouco mais avançadas, em termos de índices de ocupação e de formas de vida”. Trata-se – frisou – de uma “região que procura afanosamente as formas e os processos de integração na CEE não obstante o nosso atraso em agricultura, o nosso nulo ou incipiente sector secundário, os nossos escassos e pouco aproveitados recursos naturais. (...) a Administração Local tem de responder “com equilíbrio, sentido das responsabilidades, numa acção*

referir-se aos novos eixos rodoviários como a oportunidade para o desenvolvimento regional<sup>141</sup>.

O tom noticioso mantém-se nos anos de 1986 e 1987. Não fossem os protestos das populações de Gondar<sup>142</sup> (em Amarante), poder-se-ia dizer que foi um biénio pacífico em matéria de construção do IP4: em breve conhecer-se-iam as propostas para o concurso do lança Campo-Paredes (JN, Nov 1986); garante-se a conclusão do projecto em 1988 de um eixo de ligação ao IP4 para os concelhos de Baião, Marco de Canaveses, Resende e Cinfães<sup>143</sup>; avança-se com várias previsões sobre a conclusão dos lanços em curso<sup>144</sup> e, entre outros artigos do género, tecem-se comentários de agrado sobre a nova infra-estrutura<sup>145</sup>.

---

*concertada com as Grandes Opções do Plano para a Política Regional, procurando entusiasmar os agentes locais e designadamente a iniciativa privada*” (JN, Mar 1986)

<sup>141</sup> As (...)soluções exigem grandes verbas, muito trabalho e muito tempo. Na sua opinião, acabou a fase em que Trás-os-Montes vivia com se fosse uma ilha e a navegabilidade do Douro, assim como a via rápida Porto-Bragança, abrirão novas possibilidades ao desenvolvimento regional. (JN, Mar 1986)

<sup>142</sup> Em Julho de 1986, fazia-se saber que a [via] rápida no Marão está a “estrangular” caminhos”, pelo que as “Gentes de Gondar protestam contra o “cerco”. De facto, não parece decorrer (...) da forma mais pacífica a construção da via rápida Porto/Bragança (IP4), principalmente na zona do Marão, onde as populações acusam a Junta Autónoma de Estradas (JAE) de lhes causar grandes prejuízos ao não restabelecer as antigas vias de comunicação. (...) Os problemas mais graves, chegados ao conhecimento do JN, verificam-se no concelho de Amarante, mais precisamente na freguesia de Gondar [onde um] Viaduto reduzido na largura [não possibilita a circulação] Nem de tractor.

<sup>143</sup> O [projecto] deverá estar pronto em meados de 1988 – garantia dada pelo secretário de Estado das Vias de Comunicação aos quatro municípios da área de Ribadouro (Baião, Marco de Canaveses, Resende e Cinfães). Foi “(...) o próprio secretário de Estado que, (...), reconheceu o isolamento destes municípios ao afirmar que “efectivamente, estes quatro concelhos ribeirinhos do Douro têm necessidade de ligações ao litoral Norte e à fronteira, melhores do que aquelas de que dispõem agora (...) sem [a nova ligação proposta], estes concelhos ribeirinhos do Douro ficariam mais isolados ainda com a construção do IP4. (JN, Nov 1986)

<sup>144</sup> Em Agosto de 88 vão acabar as “voltinhas” do Marão. De facto, diz-se em lead, que [o] itinerário Principal (IP4) é, actualmente, um dos principais motivos de esperança no desenvolvimento regional. Dos troços que agora se encontram em construção destacamos, pela importância que têm para a capital transmontana, a ligação a Amarante e a variante da cidade. (...) começando pelo aspecto que nos dá a fazer esquecer as incomodidades e dificuldades que a velha e degradada estrada do Marão ainda provocam, sentindo-se o viajante um pouco aliviado na esperança que, em breve, deixará aquele “martírio. (...) Em termos previsionais, todo o percurso até à fronteira de Quintanilha deveria estar concluído até Dezembro de 1992, estando um ano antes terminado o percurso Penaafiel-Amarante e, em 1990, o de Campo (Valongo) até Paredes., e prossegue-se fundamentando a importância deste itinerário utilizando objectivos expressos no Plano Rodoviário de 1985: [para] a definição deste itinerário foi entendida a necessidade do desenvolvimento interior do país, permitindo uma ligação rápida e eficaz à rede europeia, devendo assegurar o crescimento económico. A redução dos custos que tornem mais competitivas as actividades económicas, a eliminação dos bloqueios desta actividade e a possibilidade de

Note-se que, nesta sequência de notícias, apesar de se referir frequentemente que os novos eixos rodoviários são importantes para reduzir os efeitos do isolamento, também se considera que os espaços que não beneficiam directamente dessas melhorias de acessibilidade podem ver agravado o seu reposicionamento no contexto regional. Ainda sobre o tão propalado isolamento, deve destacar-se a alusão, tanto por órgãos do governo como do poder local, à resolução deste problema na óptica da aproximação ao litoral e/ou à Europa.

Já a caminhar para o fim do ano de 1987 [*abre*] ao trânsito a via rápida entre Alto de Espinho e Campeã<sup>146</sup>. Como tem sido costume por altura de praticamente todas as inaugurações, o ministro das Obras Públicas, Oliveira Martins, e o secretário de Estado das Vias de Comunicação, Falcão e Cunha, aproveitaram para avançar com mais alguns prazos de finalização de obras, nomeadamente, a variante à cidade de Vila Real e a variante do Alto de Espinho a Amarante que, segundo prevêem, possam entrar em funcionamento nos finais do ano seguinte.

Pautado por promessas, manifestações de satisfação relativamente ao que muitos consideravam ser uma barreira psicológica de atravessamento para o interior – o Marão, mas também pela contestação, particularmente em Valongo, o ano de 1988, ao contrário do que se verificou com a A3, foi muito rico em notícias sobre o IP4. Dava-se, desta forma, início a uma vaga de reivindicações, até agora relativamente silenciadas pela dispersão das obras (e também da informação sobre as mesmas) que iam avançando por pequenos lanços em pontos diversos do seu trajecto.

---

*desenvolvimento dos centros urbanos, bem como o estabelecimento de um urbanismo menos concentrado e a melhoria das condições de vida foram outros dos objectivos na sua definição.* (JN, Fev 1987)

<sup>145</sup> *Equivale isto por dizer que dentro de um ano, como se espera, as gentes da serra deverão ficar mais perto do litoral. Através do IP4 e da sua continuação, em direcção ao Porto. Sem isso, a obra ficaria meia pronta e meia por fazer. É que o progresso desta região, como de qualquer outra, passa pela melhoria das suas ligações. De outra forma, a região amarantina continuará condenada ao isolamento, por muitas belezas que tenha para oferecer a quem a visita, como diria ao JN José Vieira Pinto, vereador da Câmara e coordenador da ADEFORMA.* (JN, Jun 1987)

<sup>146</sup> JN, Nov 1987

Concentrada a atenção na totalidade do IP4, começava a questionar-se *[para] quando o IP4 no Nordeste?*<sup>147</sup>. É o Jornal de Notícias que vem dar conta do estado em que se encontra a EN15 assumindo-se como porta-voz das populações<sup>148</sup>.

Feita a chamada de atenção, poucos dias depois dá-se conta dos *[trabalhos] em “velocidade” entre Águas Santas e Valongo*<sup>149</sup>, mas também que o *[projecto] da auto-estrada semeia inquietação*, porque uma *[muralha] de cimento ameaça “cortar” Valongo ao meio*<sup>150</sup>. Ou seja, se à escala regional a auto-estrada, como dizem, é um meio para quebrar isolamentos, à escala local e em particular em áreas de maior densidade de ocupação, uma vez a obra em curso, tal pode não acontecer, nomeadamente quando não são asseguradas as ligações tradicionais entre populações. De facto, enquanto *Valongo não deixa um “muro” dividir as suas gentes*<sup>151</sup> ou Pedrouços (no concelho da Maia) considera que a *[construção] de auto-estrada*

---

<sup>147</sup> JN, Jan 1988

<sup>148</sup> *Mais parecendo um caminho florestal que uma estrada de primeira categoria, o troço da EN15, entre Vila Real e a ponte do Franco, no limite do distrito de Vila Real, numa extensão de 52 quilómetros, encontra-se num estado de conservação altamente degradada.. (...) com esta achega, estamos a ser porta-vozes do sentimento de milhares de portugueses, que deparam com este lastimável estado de coisas, (...)* (JN, Jan 1988)

<sup>149</sup> *Iniciaram-se e prosseguem a bom ritmo as obras de construção da auto-estrada que liga Águas santas a Campo, mais propriamente no alto da serra de Valongo e em Balseilhas, onde os trabalhos estão em fase de grande incremento, e avança-se com a data de Julho de 1989 para a sua conclusão.* (JN, Jan 1988)

<sup>150</sup> *A auto-estrada Porto-Paredes está a desenvolver um complexo de isolamento em Valongo. A via larga e o trânsito rápido não foram, pelos vistos, considerados em função dos interesses locais. Com efeito, projecta-se “emparedar” a vila, “cortando-a” ao meio, através de uma muralha de cimento. As denúncias começaram já. (...) A CDU entende ser urgente alertar a opinião pública, em especial, a população de Valongo, para as consequências que podem advir da “errada” implantação desta infra-estrutura. A Câmara Municipal de Valongo reclama por não ter sido ouvida por altura do anúncio público da adjudicação, pelo que agora várias obras no concelho estão embargadas, de resto, como fazem questão de recordar os autarcas, o mesmo terá acontecido com a A1.* (JN, Jan 1988)

<sup>151</sup> *A Assembleia Municipal de Valongo aprovou quatro moções de “protesto pela forma autoritária” como as entidades governamentais estão a tratar da construção do lanço de auto-estrada entre Águas Santas e Campo. Os textos aprovados, em que a AM se solidariza no processo com o Executivo camarário, são da autoria da CDU, do PS, do CDS e do partido do Governo, o PSD. Os sociais-democratas, em Valongo, propuseram mesmo levar a sua posição, por escrito, ao primeiro-ministro. (...) Os quatro partidos apresentaram “repúdio” generalizado pela tentativa de “partir” a vila de Valongo ao meio.* (JN, Fev 1988)

*bloqueia qualidade de vida*<sup>152</sup>, a Região de Turismo da Serra do Marão inicia uma campanha de divulgação sobre as potencialidades da área, dado que o *Marão “rasgado” de fora a fora suscita facilidades para o turismo*<sup>153</sup>. Mas seria Valongo que sobressairia no conjunto das notícias: primeiro ameaçam derrubar o “muro” que estava a dividir freguesias, nomeadamente a de Susão, muro esse que entretanto passou a designar-se da “vergonha”<sup>154</sup>, depois, com a obra suspensa, gera-se um clima de suspeição<sup>155</sup> e crítica ao governo que viria a ter como parceira nesta luta a Câmara Municipal do Porto<sup>156</sup>.

São invariavelmente desta índole as notícias até ao final de 1988: as freguesias e respectivos municípios localizados a ocidente, em particular na Área Metropolitana do Porto - de maior densidade de ocupação, compõem os artigos de contestação<sup>157</sup> e, para oriente as obras apresentam um carácter mais pacífico em termos de reacção das populações locais e, quando isso não se verifica, regra geral, são os jornalistas que incitam a reflexão e o comentário de posições diferentes.

---

<sup>152</sup> *As obras da auto-estrada Porto-Amarante estão a atrasar a vida dos moradores da Rua de Teibas em Pedrouços, Águas Santas, Maia, ao ponto de causar sérios transtornos à circulação pedestre e automóvel nessa via.* (JN, Jan 1988)

<sup>153</sup> JN, Fev 1988

<sup>154</sup> *Se o governo não ceder “muro da vergonha” é hoje mesmo derrubado.* Trata-se aqui de uma (...) luta que tem por fulcro o paredão da auto-estrada Porto-Amarante, que dividirá, principalmente na freguesia de Susão, o município em duas metades. Desde cedo chamado “muro da vergonha”, a projectada “obra de arte” suscitou um movimento de contestação que acabou por transformar-se em verdadeira revolta (...). (JN, Mai 1988)

<sup>155</sup> *Um estranho desfecho de uma reunião em Lisboa entre o presidente da Câmara de Valongo e a Administração da Brisa domina neste momento a situação (no papel) da construção do sublanço Águas Santas-Campo da já polémica auto-estrada Porto-Amarante, Com efeito, os administradores da Brisa não só acabam de concordar e dar razão às posições assumidas por Valongo, como se mostraram espantados com o ponto da situação das obras no terreno. O que, neste caso concreto, leva a pensar em interesses alheios aos objectivos da obra e – o que é pior – a “poderes paralelos” em todo o processo.* (JN, Ago 1988)

<sup>156</sup> A polémica sobre o “muro da vergonha” estava longe do fim: a braços com um problema urgente a resolver com a EDP, a Câmara Municipal de Valongo é pressionada pela JAE, a entregar o protocolo da travessia da auto-estrada, protocolo que deveria ser entregue “(...) (quer estivesse assinado ou não) [situação que terá sido] considerada como um “ataque político do Governo à Câmara Municipal”, opinião partilhada pela Câmara Municipal do Porto naquilo que considera ser uma “injusta ofensa às populações.” (JN, Nov 1988)

<sup>157</sup> Apenas dois títulos mais: *Auto-estrada preocupa valonguenses* (JN, Mar 1988) e em Águas Santas (Maia), *Auto-estrada Porto-Amarante regista os primeiros “choques”* (JN, Abr 1988).

A este propósito cabe destacar a entrevista feita a Falcão e Cunha, na qual foi instado a comentar várias questões relacionadas com a A3, A7 e IP4. Entre elas refere o jornalista que *[há] receio, contudo, que o IP4 constitua simplesmente uma via de circulação rápida entre o Porto e a capital nordestina, (...) Receia-se mesmo que, ao contrário do que se pensa, a entrada em serviço do IP4 vá acentuar desequilíbrio entre o litoral e o interior e vai mesmo desertificar um conjunto de povoações à margem daquela via.*, ao que o secretário de Estado das Vias de Comunicação respondeu: *Não conheço qualquer caso que venha a verificar isolamento. (...) No momento em que se quer acabar com a interioridade, não podemos reeditar a polémica entre Oliveira Martins e Fontes Pereira de Melo (...) É impensável que Bragança permaneça a seis horas do Porto!*<sup>158</sup>.

Ficou talvez por levar um pouco mais a fundo esta reflexão, de resto como terá contecido também com Oliveira Martins e Fontes Pereira de Melo no século XIX, quando o primeiro chamou a atenção para o facto de, na altura, se ter suposto que *(...) todo o progresso económico estava em construir estradas e caminhos de ferro (...)*<sup>159</sup>. Isto é, parece ter-se omitido em ambos os momentos uma discussão pública clara sobre a necessidade de também saber como aproveitar as oportunidades geradas pelas novas infra-estruturas de transporte.

Entretanto preparava-se o enquadramento da inauguração de mais um lanço do IP4 que teria lugar no dia 17 de Dezembro. Considera-se que a *Via rápida rompe a fronteira que fechava o nordeste*- aqui aludindo ao Marão e às potencialidades que o novo itinerário encerra não só para o desenvolvimento da região, mas também como eixo principal de ligação à Europa<sup>160</sup>.

---

<sup>158</sup> JN, Mai 1988

<sup>159</sup> ALEGRIA, 1990: 50 (ver sobre este assunto o capítulo 3)

<sup>160</sup> *O dia 17 de Dezembro vai marcar um novo passo na história da região transmontana, com a inauguração do troço do Marão do Itinerário Principal nº4 (IP4), não tanto pelo que esta parte da obra em si representa no total do itinerário, mas pela carga simbólica que o Marão, barreira durante tantos anos transponível a grande custo, tem na irreversibilidade deste projecto e nas consequências de desenvolvimento que, potencialmente, ele encerra. Nada terá sido tão decisivo até hoje para Trás-os-*

Aberta a discussão em torno deste tema pelo Jornal de Notícias, seguir-se-iam mais dois artigos. O primeiro revelaria a posição do presidente da Câmara Municipal de Vila Real (Armando Moreira), segundo o qual *o IP4 é para Vila Real um motivo de esperança*, sublinhando, uma vez mais, o importante papel das acções locais no sentido de aproveitar as oportunidades geradas com as novas condições de acessibilidade<sup>161</sup>. O segundo traria a público as posições dos presidentes das Câmaras Municipais de Chaves, Mirandela e Bragança: *[aberta] a porta ao interior há que rasgar os corredores*<sup>162</sup>, revela bem o agrado de todos relativamente à obra em curso, mas também as preocupações específicas de cada um. De facto, Chaves lembra a necessidade de avançar com a construção do IP3<sup>163</sup>; Mirandela deseja a conclusão rápida do IP4 que acreditam poder atrair mais investimento e ocasionar mais oportunidades para as populações<sup>164</sup>; finalmente Bragança assume-se como ponto intermédio de passagem na ligação à Europa<sup>165</sup>.

---

*Montes como a aprovação e lançamento do projecto Itinerário Principal nº 4 (IP4), obra grandiosa que, no seu total, representa um dos maiores rasgos da engenharia portuguesa dos últimos tempos, talvez comparável, no seu impacto, à demarcação pombalina da região do Douro – embora aqui num campo mais vasto e que a poderá englobar. Foram várias as vicissitudes por que passou o empreendimento, até à definição das características e do seu traçado. Acabou por ficar assente o seu perfil de auto-estrada do Porto a Amarante e, depois, como via rápida até ao seu termo, na fronteira. Recentemente, ganhou o estatuto de ligação principal à Europa. Pois, sem dúvida, será o percurso mais curto e rápido, se atendermos às condições e distribuição geográficas.* (JN, Dez 1988)

<sup>161</sup> *Acordada agora para a realidade daquele caminho aberto, a cidade bem depressa esquecerá o sonho que muitas vezes mitigou o seu sofrer, a solidão e isolamento, e o atraso de muitos séculos, em promessas de grandes obras. (...) os nossos investidores têm de estar atentos e disponíveis para os primeiros passos do desenvolvimento. Se não forem eles a apostar, depressa aparecerão outros, de fora, que lhes virão ocupar o lugar e desempenhar o papel que, naturalmente, lhes estaria destinado.* (JN, Dez 1988)

<sup>162</sup> JN, Dez 1988

<sup>163</sup> *É (...) urgente que este empreendimento seja de imediato seguido da realização do IP3, para que se possa viabilizar o terminal TIR previsto para a fronteira de Vila Verde da Raia* (JN, Dez 1988)

<sup>164</sup> *[O] arrastamento por mais alguns anos no lançamento dos troços em falta seria, para o Poder Central, continuar a sonegar o desenvolvimento a que a região tem direito. Sem o IP4 (...) não há investimento, nem empresários que arrisquem. E sem estes não poderá haver candidaturas às verbas dos fundos comunitários. [Diz ainda] acreditar na capacidade, competência e justiça do actual Governo em proporcionar a todos os cidadãos uma igualdade de oportunidades.* (JN, Dez 1988)

<sup>165</sup> *(...) com a ligação feita a Espanha “nós passaremos a estar no meio de um percurso da maior importância para o país. (...) As pessoas até agora só vinham a Bragança se tivessem um objectivo, mas, daqui para a frente, tendo de passar por aqui a grande via europeia, poderemos sensibilizar os viajantes a visitarem-nos mais vezes, pois ficamos no meio do caminho”.* (JN, Dez 1988)

Note-se que hoje, decorridos mais dez anos desde essas tomadas de posição, esta continua a não ser a principal via de ligação à Europa porque não apresenta continuidade do lado espanhol. Além disso, já concluído o IP4 há algum tempo, este tem continuado a constituir o mote de reivindicação por parte dos autarcas, clamando agora por melhores condições de segurança e pelo alargamento do seu perfil.

O ano de 1988 termina com a inauguração do lanço do IP4 no Marão e da variante à cidade de Vila Real com a presença de Cavaco Silva, ou seja, as “*Voltinhas do Marão*” *passam a ser apenas uma cantiga*<sup>166</sup>.

A euforia da inauguração, viria a terminar cerca de meio ano depois: havia [dezenas] de quilómetros sem telefone de emergência, razão pela qual [atravessar] o Marão é uma aventura arriscada (...) só agora, passado meio ano após a inauguração, é que estão a ser feitos os desvios de emergência para os camiões !!! (...) depois da inauguração do troço que acabou em definitivo com as “*voltinhas do Marão*”, muita mais coisa ficou por fazer, no capítulo da segurança<sup>167</sup>.

Ao contrário do que aconteceu no ano anterior, em 1989, o escasso número de notícias registado sobre o IP4, contrastando com um número significativo das mesmas sobre a A3, as quais terão culminado também com a inauguração de um lanço, naquele caso Porto/Famalicão. Porém, em 1990, tanto num caso como no outro, o número de artigos já foi bastante significativo, mas agora fortemente marcados pela insatisfação.

Às querelas instaladas em Valongo que levaram a autarquia a embargar uma vez mais a obra<sup>168</sup> e que colocaram a freguesia de *Susão em pé de guerra contra “pilar da*

---

<sup>166</sup> JN, Dez 1988

<sup>167</sup> JN, Jun 1989

<sup>168</sup> A câmara municipal de Valongo “zangou-se” com a Brisa, entidade que está a construir a auto-estrada que atravessa o concelho. Em causa está o desordenamento territorial e o perigo de inundação futura que poderá afectar a vila. Isto caso a Brisa insista em levar por diante o projecto de abertura de uma vala. A obra contraria as linhas de água existentes e cria um conseqüente aumento de volume de caudal que o rio suportará. “A Brisa fez tudo isto sem dar conhecimento à Autarquia, violando, deste modo, o protocolo previamente estabelecido”, acusa o presidente João Moreira Dias. E, por isso, a Câmara Municipal de Valongo elaborou já o auto de embargo da empreitada. (JN, Mar 1990)

*vergonha*”<sup>169</sup>, junta-se a reivindicação de Vieira de Carvalho (presidente da Câmara Municipal da Maia) para que sejam repostas as condições de vida das populações quartejadas com a construção do IP4<sup>170</sup> e a exigência de Amarante da construção do nó do mesmo itinerário, bem como outros eixos de grande importância em falta<sup>171</sup>, a que se soma a divulgação de informação obtida junto do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de que a A4 só ficaria concluída em 1994<sup>172</sup>.

Estava desta forma instalado o desassossego, o qual ultrapassa o território nacional com o Governador Civil de Zamora a juntar-se ao Presidente da Câmara Municipal de Bragança para explicarem que estão a desenvolver projectos conjuntos no

---

<sup>169</sup> *Primeiro foi o “muro da vergonha” o pomo da discórdia. Todo o município valonguense se levantou contra o morro que a Brisa ia levantar em Susão para a construção da auto-estrada Porto-Amarante. E povo e Câmara unidos, conseguiram “dobrar” a concessionária das auto-estradas portuguesas, que alterou o projecto, conforme as reivindicações da autarquia. A solução foi substituir a estrada em aterro por um viaduto sobre pilares, acabando com o “muro da vergonha”. Contudo, soube-se agora, o novo projecto trouxe consigo um herdeiro do muro - “o pilar da vergonha” - que corresponde à sentença de morte da mais importante estrada de Susão. A população ameaça pegar em armas para impedir a construção do pilar.”, e o tom de ameaça agudiza-se quando nas palavras dos moradores se apela: ““Cuidado, que a população está pronta com bombas e caçadeiras para rebentar com o pilar. (...) Não vamos em promessas, Se estão previstos acessos alternativos, que os façam primeiro e que cortem a estrada depois.” (JN, Mar 1990)*

<sup>170</sup> *A Brisa – Auto-estradas de Portugal, SA está a ser fortemente contestada na Maia, por autarcas e pela própria população. O motivo são os prejuízos sociais e ambientais resultantes das obras das auto-estradas Porto-Braga e Porto-Amarante. Em Pedrouços, a mais jovem freguesia do município maiato e em Águas Santas, erguem-se vozes de repúdio pela acção da Brisa, que se considera de “negligência, desrespeito, mutismo e prepotência”, face aos acessos a restabelecer e rectificações a efectuar, que devolvam aos locais a qualidade de vida anterior e garantam a segurança de pessoas e bens. (...) Para Vieira de Carvalho, a dificuldade de diálogo com a Brisa resulta de “interessar muito pela sua obra, a sua estrada, e pouco ou nada pela resolução dos problemas causados às pessoas e às suas actividades por essa mesma obra” (JN, Mar 1990)*

<sup>171</sup> *A construção do nó de Amarante do IP4 e a sua ligação ao de Padronelo continuam por concluir, 15 meses depois da inauguração pelo primeiro-ministro do troço Amarante-Vila Real. (...) Francisco Assis vai contactar os outros presidentes das câmaras da região de Basto (Cabeceiras, Mondim e Celorico) para se formar uma delegação que represente os quatro municípios numa audiência com o Ministro das Obras Públicas, Oliveira Martins (...) “é essencial que se estude com o ministro o arranque das obras da variante à EN 210, que ligará Amarante a Arco de Baúlhe”. Este troço de estrada arrasta-se há vários anos e quase não passou da fase inicial. (...) esta estrada foi declarada prioritária e alternativa à linha de caminho de ferro do Vale do Tâmega, desde o tempo em que Rosado Correia foi ministro do Equipamento Social. (JN, Mar 1990)*

<sup>172</sup> *A auto-estrada entre as cidades do Porto e Amarante só ficará concluída no segundo semestre de 1994, de acordo com uma informação prestada pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, a que o JN teve acesso. (...) O substancial atraso da construção desta importante infraestrutura rodoviária, incluída no Itinerário Principal nº4 (IP4), advém da transformação do projecto inicial previsto para via rápida entre a cidade do Tâmega, em auto-estrada com portagem. (...) Em relação ao plano inicialmente traçado para a construção do Itinerário principal nº 4, o atraso é de dois anos (...) de forma sequencial, e de quatro anos, para o lanço até Amarante. (JN, Mar 1990)*

sentido de potenciar as oportunidades que o IP4 trará para ambas as regiões, daí a apreensão relativamente ao lento andamento da obra<sup>173</sup>.

A única notícia de informação/promessa pelo governo no ano de 1990, terá ocorrido [numa]sessão deveras participada a que presidiu o ministro das Obras Públicas Ferreira do Amaral<sup>174</sup>, por ocasião da adjudicação de mais um lanço entre Mirandela e Macedo de Cavaleiros, na qual o ministro terá referido que no mês seguinte seria inaugurado um lanço da A4.

De facto, em finais de Novembro é inaugurado o lanço Águas Santas-Campo com a presença de Ferreira do Amaral e do presidente da Brisa. O primeiro refere-se ao avanço da A4 para leste dizendo que (...) *o facto de estar inserida numa via interior contribui para o desvanecer e para a quebra de desequilíbrios. Até 1991 contamos ter lançado o percurso completo, até Bragança*. O segundo lembra o esforço feito desde 1985 no sentido de recuperar os atrasos<sup>175</sup>. Esforços à parte, e porque de um discurso político se tratava, poder-se-ia também ter feito referência às dificuldades financeiras do país antes daquela data, as quais só foram suplantadas com a adesão de Portugal à Comunidade Europeia.

---

<sup>173</sup> *O governador civil de Zamora fez sentir aos autarcas portugueses as apreensões das autoridades espanholas pelo facto do IP4 estar a andar a um ritmo muito lento, quando, segundo afirmou, a estrada que vem ao encontro da nossa até à fronteira de Quintanilha estará concluída até ao fim do ano. Também o presidente da Câmara de Bragança se mostrou preocupado com o atraso nas obras, uma vez que, segundo diz (...) “existe em Espanha uma procura muito grande dos seus investidores para apostarem nesta região nordestina”. Daí que o novo executivo haja elaborado um projecto para 84 hectares de zona industrial e que será entregue em Bruxelas até 31 de Março. (...) O interesse do relacionamento entre as duas regiões fronteiriças vai ao ponto de no próximo dia 2 de Abril, se inaugurar em Bragança uma linha diária de transportes rodoviário de passageiros que ligará Valladolid, Zamora, Bragança e Vila Real.* (JN, Mar 1990)

<sup>174</sup> (...) no Auditório Municipal de Mirandela, teve lugar a cerimónia oficial de assinatura do contrato de adjudicação com vista à construção do troço do Itinerário Principal nº4 (IP4) entre Golfeiras (Mirandela) e Pontão de Lamas (Macedo de Cavaleiros). (...) Ferreira do Amaral (...) anunciou que, no final do mês de Novembro, vai ser aberto ao trânsito o troço da auto-estrada entre Águas Santas e Campo (Valongo), estando de igual forma previsto que o troço entre Campo e Penafiel seja inaugurado no final do mês de Julho de 1991. (JN, Out 1990)

<sup>175</sup> *O presidente da Brisa (...) referiu-se ao “enorme atraso que, até há poucos anos, caracterizava as vias de comunicação no nosso país. Desde 1985 que tem sido feito um grande esforço e isso permitiu que recuperássemos do retrocesso”* (JN, Nov 1990)

Como vem sendo comum, as reacções não se fizeram esperar: habituados a *[avanços] e recuos dos itinerários principais*, concluiu-se que *[a] todas as promessas de futuro opõem-se os atrasos do passado*<sup>176</sup>. Aqui, o Jornal de Notícias comentando as promessas não cumpridas, utiliza as contas feitas por elementos do PCP de Vila Real, para relevar a propaganda que envolve o IP4, visível nas sucessivas inaugurações de que tem sido alvo, e o atraso que se prevê para a prossecução da obra<sup>177</sup>.

Entre alguma polémica sobre a classificação do IP4 como ligação internacional, levada a cabo pelo presidente da Câmara Municipal do Porto,<sup>178</sup> e escassas críticas ao andamento das obras, o ano de 1991 revelou a satisfação generalizada das populações transmontanas. Aliás, como se tem vindo a verificar, as contestações mais evidentes registam-se sobretudo nos concelhos pertencentes à Área Metropolitana do Porto.

A expectativa era grande, porque o *Itinerário Principal nº 4 faz que anda mas não anda*, isto é, *[tarda] que os nordestinos cheguem ao Porto em duas horas*<sup>179</sup>. De facto, assim parece ser, quando as opiniões divergem sobre os benefícios que o novo eixo rodoviário poderá trazer para a região: uns defendem que poderá acarretar mais investimento e progresso; outros preferem abordar esta obra como o meio para o reforço das tendências verificadas até então<sup>180</sup>. Aliás, as referências ao IP4/A4, pautaram-se

---

<sup>176</sup> JN, Nov 1990

<sup>177</sup> *A construção da rede viária que atravessará e servirá a região transmontana tem conhecido diversas promessas e adiamentos que, embora agora tenham a garantia das afirmações dos responsáveis governamentais, continuam a ser consideradas como ténues e pouco arrojadas, pois não acompanham, no seu andamento, as necessidades e anseios da região. (...) Há duas semanas o ministro do Planeamento e administração do Território, prof. Valente de Oliveira, afirmou em Vila Real que “até 1992 estarão concluídas ou em vias de conclusão todos os trechos do IP4 de Matosinhos a Quintanilha” (...) – contas feitas, tendo por base os montantes do Orçamento do Estado previstos para aquela área, por uma organização regional do PCP de Vila Real “(...) as tão propagandeadas e multi-inauguradas estradas vão marcar passo no próximo ano, o que quer dizer que Trás-os-Montes e Vila Real continuam a ser uma região adiada.” (JN, Nov 1990)*

<sup>178</sup> *O presidente da edilidade portuense, decidiu reabrir as hostilidades com o Poder Central. A razão desta vez, é defendida com ardor por vários autarcas da Área Metropolitana do Porto e da Região Norte, e prende-se com o facto de o Governo ter decidido “riscar do mapa” o Itinerário Principal nº 4 (IP4) da rede europeia de estradas. (JN, Fev 1991)*

<sup>179</sup> JN, Mar 1991

<sup>180</sup> *O Itinerário principal nº4 (IP4), que vai ligar o Porto a Bragança, constitui a grande esperança para o desenvolvimento do Nordeste Transmontano. O ritmo lento da sua construção é todavia contestado na*

sietematicamente pela ideia da aproximação que o mesmo viria permitir em relação ao Porto. Veja-se, por exemplo, que quando se veicula a informação sobre a abertura de mais um lanço da A4, agora em Penafiel, o Jornal de Notícias escreve em chamada de título que *[com] a A4 o interior “desce” até ao litoral*<sup>181</sup>, o que obviamente ocasiona várias interpretações, mantendo acesa a dúvida sobre os impactes da nova infra-estrutura.

O ritmo lento das obras acompanhado pela observação atenta do que se passava com a A3<sup>182</sup>, nomeadamente no que respeita à necessidade de servir áreas sem ligação directa ao IP4<sup>183</sup>, e a questão da reclassificação do IP4 como itinerário internacional, motivou a assinatura de um protocolo entre os municípios servidos directamente por esse eixo, numa iniciativa que viria a dar origem à Associação de Municípios do IP4<sup>184</sup>.

---

*região. Porém, [as] autoridades locais consideram que esta via pode vir a ser vital, mas não deixam de reconhecer que pode aumentar o êxodo populacional para o litoral e para a Europa.. Para [o] Governador Civil de Bragança, (...) o IP4 vai trazer aos transmontanos o desenvolvimento que eles merecem e vai tornar mais acessível o litoral e o Norte da Europa, (...) a via rápida não será um “escoadouro de gente” porque o engenho dos transmontanos a vai transformar num meio para fixar quem os visita., (...) os empresários vão sentir maior apetência para investir no Nordeste Transmontano. Opinião partilhada pelo Presidente do Núcleo Empresarial de Bragança: (...) o IP4 vai fixar populações, técnicos e empresas. Para o líder do PSD de Bragança (...) o IP4 será o que a comunidade do Nordeste conseguir fazer dele (...) [mas o] líder socialista de Bragança (...) [atribuindo] também ao IP4 uma grande importância, (...) critica o Governo por não ter criado condições de fixação e de desenvolvimento para evitar o êxodo da população para o litoral. [Aliás, este] político teme (...) que a grande via de comunicação sirva para aumentar a importância das grandes cidades, (...) [e lança uma crítica ao governo dizendo que] apenas investe em Lisboa e no Porto, porque nessas cidades obtém mais votos. (JN, Mar 1991)*

<sup>181</sup> JN, Mar 1991

<sup>182</sup> Em Março de 1991, a Brisa terá noticiado o andamento das obras, sublinhando que tudo depende da rapidez das decisões por parte do Governo, dando como exemplo o caso do lanço Cruz-Braga cujo estudo de impacte ambiental estaria há um ano à espera de uma decisão política.

<sup>183</sup> O Núcleo Empresarial da Região de Vila Real (NERVIR) fez a sua reunião ordinária em Mesão Frio para análise da problemática do desenvolvimento naquele distrito, com especial incidência nos meios de comunicação e transportes. (...) Como se sabe, a polémica gerou-se à volta da classificação internacional do IP4 (Matosinhos – Bragança) e das prioridades anunciadas para o IP3 (Chaves – Figueira da Foz), e as dúvidas instaladas ainda não tiveram uma clarificação adequada. (...) os empresários transmontanos decidiram “(...) solicitar às entidades competentes, através dos canais hierárquicos, esclarecimentos acerca das informações contraditórias dos IP3 e IP4”. (...) Foi também decidido “solidarizarem-se com a comissão de defesa do IP4, lembrando que o atraso na sua conclusão está a produzir, no tecido empresarial, condicionantes ao desenvolvimento com repercussões negativas incalculáveis”. (JN, Mar 1991)

<sup>184</sup> *Autarquias pedem ao governo a reclassificação do IP4 (...) para melhor fazerem valer as [suas] posições no que a esta via diz respeito (...). Apesar das promessas do Poder Central, os autarcas não se mostram muito convencidos, razão pela qual vão assinar o referido protocolo associativo, com vista a pressionar o Governo a apressar as obras e a reclassificar a via. (JN, Mar 1991)*

A promoção económica e social, a cooperação inter-municipal e o bem estar das populações contam-se entre os objectivos desta associação, cujos estatutos viriam a a ser aprovados um mês depois<sup>185</sup>.

Porém, o que parecia constituir um meio para dar voz aos interesses locais, em pouco tempo tornou-se em si mesmo num problema. É certo que em altura de eleições, os *Itinerários principais são vias de discórdia*, ultrapassando muitas vezes outras discussões de interesse<sup>186</sup>, mas no caso o conflito foi fomentado pelo facto daquela associação ser liderada pelo presidente da Câmara Municipal de Vila Real, eleito pelo partido do governo, o qual, de acordo com o Jornal de Notícias, dificilmente poderia avançar com acções de reivindicação fortes<sup>187</sup>.

Neste alerta claramente direccionado às forças políticas, discute-se também a forma, por vezes pouco cuidada, como as palavras são utilizadas nas promessas feitas,

---

<sup>185</sup> [Uma] reunião promovida pelos presidentes das câmaras municipais de Vila Real e Mirandela, com vista a ser discutido o ponto da situação do IP4, que reuniu os presidentes dos municípios que são atravessados pelo IP4, nomeadamente Bragança, Macedo de Cavaleiros, Mirandela, Murça, Sabrosa, Vila Real, Amarante, Penaafiel, Porto e Maia. [Tendo por fio condutor o] (...) lento andamento da construção do IP4, [o] (...) recente anúncio de desclassificação desta via no contexto misto Portugal/Europa, bem como a aprovação dos estatutos da recém-criada associação de Municípios do IP4. (...) a Direcção desta associação passa a ser constituída por quatro elementos, sendo dois portugueses e dois espanhóis (...). O objectivo da associação é a (...) promoção económica e social desta região, tendo como ponto central o eixo que urge concluir-se, designado por IP4., (...) a cooperação intermunicipal em áreas de desenvolvimento económico (...), [a] "geminção de cidades" (...), [e] zelar pelo desenvolvimento desta via rodoviária (IP4). [Sendo] o porta-voz dos anseios das populações (...), [o] objectivo seria zelar] pelo bem estar das populações residentes (...), designadamente pelas benfeitorias que advirão com a conclusão das obras do grande eixo viário que é o IP4. (JN, Abr 1991)

<sup>186</sup> A questão da regionalização, que durante os últimos anos animou as conversas e intervenções partidárias de Trás-os-Montes, e com maior destaque para a Oposição, foi ultrapassada pelos itinerários principais, que no momento parecem ocupar o lugar de destaque das intervenções políticas, [porque] a aproximação das eleições legislativas vem acentuar as lutas partidárias e, neste quadro, têm sido os itinerários principais a ganhar o primeiro plano, dado que pela sua importância e maior possibilidade de realismo e objectividade, preocupam e ocupam mais as forças políticas transmontanas. (JN, Mai 1991)

<sup>187</sup> (...) aquelas vias de comunicação ganham contornos de execução longínqua ou de realidade próxima conforme as entidades que as apontam ou descrevem, (...). E se, na defesa da sua "dama", cada um dos intervenientes põe o calor de causa nobre, tentando mostrar que não se fez ou que se está a fazer conforme o lado da barricada, algumas posições têm sido controversas e de certa forma consideradas inexplicáveis. O que aconteceu recentemente com a formação da Associação dos Municípios do IP4 (...) foi exemplo flagrante destas situações, tendo levado a críticas nas instâncias partidárias nacionais e, nomeadamente, no PSD. Aquela associação, que foi liderada na sua origem por Armando Moreira, presidente da Câmara de Vila Real, eleito pelo PSD, (...) caiu mal no seio do [partido], pois o seu cariz reivindicativo entendia-se como sendo natural na Oposição (...) pois, se foi o próprio PSD a questionar o Governo, dava razão à oposição que, assim veria associarem-se-lhe as vozes que deveriam ser defensivas e não reclamadoras. (JN, Mai 1991)

como “estar pronto” que considera ser diferente de “lançar obra” ou “prever conclusão”, ou seja, considera-se que *[passada] a euforia do rasgar da fronteira do Marão, que Rosado Correia abriu e Cavaco Silva inaugurou, e as muitas promessas que se esqueceram, não se pode continuar com o acusado miserabilismo que o PSD critica no PS, nem tão pouco se pode continuar a acusar de desprezo pela região, como faz o PS ao PSD, pois estas querelas não abrem estradas nem constróem o futuro*<sup>188</sup>.

O tom das notícias veiculadas era de clara confiança: *os [autarcas] do IP4 confiam nas promessas do governo mas anunciaram “vigilância” ...*<sup>189</sup>, até porque, poucos dias depois é dada a informação de que *[em] Setembro tudo vai circular melhor ...*, porque entre o *Porto [e] Penafiel e [na] ponte de Viana – os sonhos [são] tornados realidades*<sup>190</sup>. Com a inauguração deste lanço, muitos problemas ficaram por resolver, nomeadamente, os *[maus] acessos em Penafiel [que] vão provocar engarrafamentos*. Mesmo assim, o presidente da Câmara Municipal aplaude a auto-estrada, já que (...) *os problemas podem, de facto, ser atenuados se a “Brisa” se responsabilizar pelas obras de alargamento e pavimentação (...)*<sup>191</sup>. De facto, o que constituiu mote de forte

---

<sup>188</sup> JN, Mai 1991

<sup>189</sup> A Associação de Municípios Portugueses e Espanhóis da Rota do IP4, (E82) está confiante com o desenrolar do processo sobre a classificação daquele itinerário europeu, ficando a promessa da sua manutenção como “E82”, a prioridade de construção em território nacional e a definição futura da via conforme o tráfego que vier a ter no lado de Espanha. (...) ficou a ideia de que o futuro seria agora mais risonho para os sonhos e expectativas que a via iria ter nas gentes transmontanas e da orla da estrada até ao litoral. As expectativas de um IP4 “internacional” repercutiram-se a nível empresarial na área do turismo, que fizeram projectos e investimentos no valor de vários milhões de contos, e esta desclassificação do IP4 irá, irremediavelmente, frustrar aquelas expectativas e investimentos. (JN, Jul 1991)

<sup>190</sup> Em meados de Setembro, a auto-estrada Porto-Penafiel será aberta ao tráfego (...). Temos, assim, que Setembro do ano de graça de 1991 constituirá um marco a assinalar a concretização de projectos que durante décadas constituíram um sonho das gentes nortenhas (e não só ...). Efectivamente, aquela ligação rodoviária entre o velho burgo tripeiro e cidade penafidense, a partir do momento em que entre ao serviço do público, será como que o ultrapassar final de uma cordilheira de obstáculos por parte dos automobilistas que assim deixarão de estar sujeitos aos estrangulamentos (...) de uma estrada que está “asfaltada” de perigo. (JN, Jul 1991)

<sup>191</sup> No dia seguinte à inauguração, fazia-se saber que *[do] Porto a Penafiel é um tirinho (15 m) (...) [o] pior são os acessos* O presidente reafirma a sua satisfação e convicções garantindo que “quando o Penafiel for jogar ao estádio do Boavista”, sairá da sua cidade “à hora a que os jogadores entrarem em campo para o aquecimento”, lamentando que “os outros ministros não actuem como Ferreira do Amaral”, subscrevendo “inteiramente” a antecipação, para o início da tarde de ontem, da abertura ao trânsito do sublanço Campo-Penafiel da auto-estrada Porto-Amarante. (...) (JN, Set 1991)

contestação em Famalicão e Braga, terá motivado uma reacção bastante pacífica em Penafiel, porque nas palavras do autarca (...) *os atrasos, que os engarrafamentos venham a provocar, serão recuperados quando se entrar na A4*, e também porque *já havia engarrafamentos*<sup>192</sup>.

Não fosse Juan Cot, presidente da Câmara de Comércio e Indústria de Zamora, a reclamar a rápida conclusão do IP4 (JN, Fev 1992), ou Amarante que relembra a promessa da conclusão da A4 até 1995 (JN, Mai 1991), a presença do IP4 no JN no ano de 1992 ter-se-ia limitado a diversas manifestações de agrado, nomeadamente pela parte da Associação de Municípios do IP4<sup>193</sup>.

Assim avança a “revolução tranquila” de Ferreira do Amaral, o qual prossegue com as suas promessas num território que parece apresentar níveis de confiança maiores se comparada com a A3, talvez por não ter decorrido tanto tempo entre as primeiras promessas e a concretização da obra, o que conjuntamente com o facto de se desenvolver por lanços soltos entre o Porto e Bragança, com a parceria de autarcas do mesmo partido do governo, resultou, de alguma forma, na redução das possíveis reacções de descontentamento.

No início de 1993, dava-se conta da conclusão de mais um pequeno lanço do IP4<sup>194</sup>, confirma-se mais tarde a previsão sobre a conclusão deste itinerário para 1995<sup>195</sup>, vai-se informando a população sobre o andamento das obras, tendo sempre como pano de fundo a ideia da redução das distâncias face aos aglomerados de maior

---

<sup>192</sup> JN, Set 1991

<sup>193</sup> *Municípios do IP4 [estão] satisfeitos com o Governo. No seu comunicado, a associação agradece também aos órgãos de comunicação social a forma como têm acompanhado tudo o que se relaciona com os IP que atravessarão a nossa região, pois só desta forma conjugada será possível atingir os objectivos por que todos nos batemos: um mais rápido desenvolvimento do nosso território.* (JN, Fev 1992)

<sup>194</sup> JN, Jan 1993

<sup>195</sup> *Em muitos lugares junto à Estrada Nacional 15 (EN15), de Vila Real a Bragança já se vêem as máquinas e os desaterros para construir os troços em falta do Itinerário Principal nº 4 (IP4). As obras à vista tornam maior a esperança de que, em 1995, como foi de novo prometido, tudo esteja concluído.* (JN, Abr 1993)

dimensão do litoral, assumida como o sentido do progresso<sup>196</sup>. Este rol de artigos, reveladores de uma satisfação generalizada, é no entanto pontuado por alguns comentários que apelam à memória dos leitores chamando a atenção para o avanço lento das obras e para a coincidência das sucessivas inaugurações com os actos eleitorais<sup>197</sup>.

Não fosse o PS de Valongo propor o fim das portagens em Ermesinde, Valongo e Campo, por considerar que os outros municípios da Área Metropolitana do Porto também não estão sujeitos ao seu pagamento, o ano de 1993 fica marcado pela promessa de que todo o IP4 estaria em serviço em 1995<sup>198</sup> (ano de eleições legislativas) ao (...) ritmo da “revolução tranquila” (...) [que] “vai acelerar” (...) o IP4, entre Bragança e o Porto,” [o qual estará] todo em construção” este ano, acabando-se assim “com a injustiça” histórica do isolamento a que tem estado sujeito o nordeste transmontano<sup>199</sup>. Estas são as palavras de Ferreira do Amaral, quando anuncia o lançamento de uma obra por semana num contexto político e financeiro que, de facto, lhe permitia agir com alguma tranquilidade. Do mesmo modo, Elói Ribeiro, director da delegação distrital da Junta Autónoma de Estradas de Vila Real vem a público relevar a importância do IP3 (o qual prevê possa estar todo em construção em 1997) que, conjuntamente com os eixos em construção a ocidente, contribuirá para o aumento dos níveis de acessibilidade regionais, oferecendo novas oportunidades para o desenvolvimento<sup>200</sup>.

---

<sup>196</sup> A propósito do IP4 até Mirandela, diz-se que (...) metade do troço já está asfaltado constituindo (...) expectativa da população nordestina que o já “histórico” projecto do IP4 (Itinerário Principal nº 4) se conclua e a fronteira de Quintanilha e o Porto se liguem, por uma via rodoviária minimamente decente, que permita encurtar distâncias e gerar o progresso. (JN, Abr 1993)

<sup>197</sup> Por enquanto, trata-se ainda como que de um sonho, que se teve em 1975, apontado realidade em 1990 e, embora já em 1993, ainda se não sabe quando deixará de o ser. (...) Há troços já feitos, há outros em curso, mas o certo é que o “passo de caracol” marca o ritmo das obras, cada vez mais influenciadas pelas cadências eleitorais. (JN, Abr 1993)

<sup>198</sup> JN, Jun 1993

<sup>199</sup> JN, Set 1993

<sup>200</sup> O director da JAE de Vila Real (...) prevê [entre outras obras que descreve em pormenor] que, até 1997, esteja em construção todo o IP3 (...) [e] sublinhou que a construção destas vias conjuntamente com

Mesmo sendo conhecidos os eixos longitudinais (IP2 e IP3) que iriam servir a Região Norte, o prometido ano de 1995 para a conclusão do IP4, favoreceu o arrastamento deste tipo de artigos pelo ano de 1994. No entanto, ainda que escassos, faziam-se já sentir os efeitos das obras levadas a cabo pela Brisa nalgumas freguesias do Marco de Canavezes<sup>201</sup>, retoma-se a contestação sobre a abolição das portagens em Valongo<sup>202</sup> e Francisco Assis, presidente da Câmara Municipal de Amarante, propõe-se pedir uma audiência ao secretário de Estado das Obras Públicas no sentido de exigir um nó de acesso à A4 em Vila Meã<sup>203</sup>.

*Sendo [esta] obra o concretizar de um sonho muito antigo de muita gente desta região, o ministro das Obras Públicas reafirma que (...) o IP4 vai acabar, de uma vez por todas, com o isolamento de Trás-os-Montes. (...) [constituindo também] uma das obras mais importantes do país, uma vez que assegurará a ligação mais directa do Porto à Europa<sup>204</sup>. Ora se o “isolamento” se pode definir pelo afastamento aos territórios mais dinâmicos localizados a ocidente, assim se entende que [os] transmontanos e, particularmente, os nordestinos (...) esperam e desesperam por uma via de acesso ao litoral, nomeadamente até ao Porto.<sup>205</sup>*

É interessante notar que o móbil das escassas reacções sobre este eixo, ao contrário do que se verificou com a A3, onde cedo se começou a reclamar a construção

---

*a auto-estrada Porto-Guimarães-Chaves, possibilitará a abertura dos grandes eixos estratégicos para o desenvolvimento do Norte de Portugal e a ligação às principais rodovias de Espanha e de toda a Europa. (...) “Pela primeira vez, ficarão em situação idêntica a outras localidades do país, no que concerne a custos de operações de transporte e comunicações, reduzindo [talvez quisesse dizer, aumentando] as acessibilidades e possibilitando maior desenvolvimento entre as aldeias, vilas e cidades dos respectivos aglomerados” (JN, Nov 1993)*

<sup>201</sup> JN, Fev 1994

<sup>202</sup> *Valongo contesta portagens na A4, porque consideram não ser (...) o parente pobre da Área Metropolitana e por isso exigimos que de imediato sejam abolidas as taxas de portagem a que estão sujeitos os municípios de Valongo e todos aqueles que ali se deslocam.* (JN, Mar 1994)

Em Agosto seguinte são os “Separatistas de Ermesinde” [que] não querem portagens – [o] movimento “separatistas de Ermesinde” solicitou ontem ao Ministério das Obras Públicas a imediata abolição da taxa de portagem nas ligações entre o Porto e Ermesinde.

<sup>203</sup> JN, Nov 1994

<sup>204</sup> JN, Jun 1994

de outras ligações previstas, se centra de facto quase exclusivamente sobre o IP4, ao que se crê devido ao facto das expectativas se voltarem quase exclusivamente para o Porto, sendo que raramente é feita referência aos novos eixos longitudinais consignados no Plano Rodoviário de 1985. De resto, *[habitados] a não ter muito, pois do IP2 pouco se vê na região e do IP3 assinala-se apenas o começo Régua/Lamego, o IP4, de Matosinhos à fronteira de Quintanilha, é o único “alento e sossego” dos transmontanos*<sup>206</sup>.

Chegado o ano de 1995, as notícias prosseguem com as promessas, mas agora intercaladas por algumas reivindicações de ligações ao IP4<sup>207</sup>, com críticas aos atrasos da obra e também por alguns receios sobre os efeitos desta infra-estrutura em terras transmontanas<sup>208</sup>. *[Se], para os mais cépticos este itinerário principal ainda pode ser uma panaceia de ilusões ou desilusões, o tempo vai mostrando e dando provas de que os troços já abertos ao tráfego dão uma vontade maior àqueles que aspiram a visitar, ou pretendem investir no Nordeste Transmontano. (...) [Porém, o] IP4 também pode ser um factor propício a uma fuga para o litoral e por consequência facilita a desertificação.*<sup>209</sup>

---

<sup>205</sup> JN, Out 1994

<sup>206</sup> JN, Nov 1994

<sup>207</sup> *Recezinhos [Penafiel] reivindica viaduto que ligue à EN15. O problema é que [a] Estrada Municipal 568 (...) vai ser cortada pelos acessos à auto-estrada A4. A população diz que não aceita vir ter que dar uma volta de cinco a seis quilómetros, quando agora apenas anda alguns metros para se deslocar ao fontanário, à escola, à feira, ou mesmo à casa de familiares. (...) Na pacata localidade, situada no extremo do concelho, paredes-meias com Amarante, a maior parte das pessoas andam a pé. (...) Os acessos à auto-estrada vão cortar dois caminhos na freguesia, mas há um cujo corte a população não consente, a não ser que ali se construa um viaduto. (...) “Queremos muitas auto-estradas, mas não queremos ficar prejudicados” afirma o presidente da Junta, (...).* (JN, Mar 1995)

*“Nó cego” na Livração, era o título da notícia que divulgava a posição da JAE sobre a reivindicação de um nó à A4 por quinze freguesias dos concelhos de Amarante, Marco de Canavezes e Penafiel.* (JN, Mar 1995)

<sup>208</sup> *[A] Câmara de Mirandela, sentindo que os acessos (...) se tornem prejudiciais para quantos pretendem visitar ou deslocar para a cidade (...) e com o apoio da JAE, decidiu proceder à elaboração de um projecto (...) de ligação a norte da cidade (...), Murça também está (...) atenta, sendo ponto assente a construção de dois acessos directos.* (JN, Jan 1995)

<sup>209</sup> JN, Jan 1995

O “*Cheirinho*” do IP4 na Páscoa<sup>210</sup>, deixava antever a inauguração do lanço Vila Real-Mirandela, previsto para início de Maio seguinte, ou seja, *[só] falta um mês para Bragança ficar “a um tiro”*. Dito e feito, o Jornal de Notícias apresenta uma resenha histórica sobre o processo de construção do IP4 e, no dia seguinte, o *IP4 termina isolamento*, mas não a crítica, ao considerar-se que *[quando] hoje ficar inaugurado o último troço da IP4 entre Vila Real e Mirandela, as populações do distrito de Bragança têm finalmente a possibilidade de acederem a uma economia do século XX. No preciso momento em que a maior parte das outras regiões se prepara para aceder a uma economia do século XXI*<sup>211</sup>.

Mesmo assim, Cavaco Silva e Ferreira do Amaral, reiterando a máxima da “*revolução tranquila*”, consideram, uma vez mais, que com este ganho de acessibilidade será possível recuperar atrasos e terminar com o isolamento e para o presidente da Câmara de Mirandela era o sonho que se tornava realidade<sup>212</sup>. Em Setembro, por ocasião da inauguração do lanço da A4 entre Penafiel e Amarante, Cavaco Silva referiu-se à diferença de tempo de viagem conseguida com o novo eixo entre aquelas localidades (80 minutos), bem como aos ganhos relativos à ligação Porto-Mirandela<sup>213</sup>.

---

<sup>210</sup> JN, Abr 1995

<sup>211</sup> *Nos últimos dez anos, Portugal recebeu muitos milhões de contos da União Europeia e continua a recebê-los à taxa de 600 milhões ao ano, uma parte considerável ao abrigo do FEDER - o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional. Este fundo tem por objectivo promover o desenvolvimento das regiões mais pobres de cada país-membro da EU. Esperar-se-ia que Bragança - provavelmente o distrito mais pobre do país - fosse privilegiado. Puro engano. Para além de uma estrada que já era devida a décadas - e cujo último troço de uns meros 50 quilómetros se inaugura hoje - pouco mais foi feito.* (JN, Mai 1995)

<sup>212</sup> *A inauguração do troço IP4, entre Vila Real e Mirandela, esteve recheada de apontamentos de características marcadamente eleitorais. E, curiosamente, foi Cavaco Silva a fornecer o mote em prol de uma maioria absoluta e - por que não?... - em defesa de “um Governo, uma maioria, um presidente. (...) [a] “revolução tranquila”, [como o primeiro ministro fez questão de lembrar] (...) é uma consequência directa do poder de decisão de quem governa escudado numa maioria. (...) [Na] cerimónia inaugural de mais um troço do IP4. (...) Cavaco Silva apontou aquele empreendimento como um exemplo da mudança (...) isso só fora possível devido à estabilidade governativa. (...) trata-se da quebra de isolamentos ancestrais, o que, agora, torna possível a recuperação de atrasos e a promoção do desenvolvimento. (...) Ferreira do Amaral apontou o IP4 como a estrada da sua preferência por ser a resolução para o problema ancestral da interioridade. Acabar as ilhas de isolamento existentes no país tem sido uma preocupação. [O] presidente da Câmara de Mirandela (...) disse que representava a transformação de um sonho em realidade.* (JN, Mai 1995)

<sup>213</sup> *“(...) já é possível ir do Porto comer alheiras a Mirandela, numa hora e meia” [esta ligação irá] (...) “traduzir-se de uma forma mais do que evidente na melhoria da qualidade de vida das pessoas (...) até*

De seguida, e do mesmo modo que a Trofa reivindicou a colocação do nome da localidade no nó de saída da A3, na obra concluída na A4, também Vila Meã reivindica pela voz do presidente da Câmara Municipal de Amarante a placa sinalizadora do acesso à localidade. Este autarca refere, ainda, acreditar que a A4/IP4 motivará um maior fluxo de visitantes a Amarante, muito embora para isso seja necessário concluir o conjunto de acessos em falta<sup>214</sup>.

Com a mudança no governo no final de 1995, também mudaram as perspectivas sobre as reivindicações, porque também se começavam a fazer sentir os efeitos da A4. Reclamada a abolição das portagens em Ermesinde diz-se agora que tal acção “(...) vai levar, inevitavelmente, a um aumento de tráfego naquela zona e ao conseqüente congestionamento”. Este é, pelo menos, o alerta de Fernando Melo, presidente da Câmara de Valongo. [o qual considera que] “A distância entre Ermesinde e Valongo, pela Estrada Nacional 15, é de cerca de três quilómetros. É lógico que agora as pessoas vão começar a utilizar o Nó de Ermesinde”<sup>215</sup>.

---

hoje eram necessários 90 minutos para efectuar o percurso Penafiel/Amarante; agora são apenas dez minutos, um tempo mínimo. É uma diferença extraordinária”. (...) [o IP4] “era uma obra quase, quase impossível. (...) Esta é (...) a prova mais do que evidente que o Governo teve e tem vontade de quebrar o isolamento”. (JN, Set 1995)

<sup>214</sup> Após a recente abertura do lanço da auto-estrada Amarante/Croca, a Câmara enviou um fax à Brisa reivindicando a colocação de uma placa assinalando o acesso a Vila Meã, onde actualmente apenas consta “Lousada, Marco de Canaveses e Penafiel”, e uma outra com as indicações “Amarante - trânsito local”, junto à saída para o Marco. (...) Acácio Magalhães lamenta (...) que ainda não estejam prontas as saídas para terras de Basto e Amarante (nó da margem direita). (...) Depois de lembrar que a “Brisa” e a JAE já se comprometeram a repor as estradas danificadas com as obras, (...) diz estar convencido de que “apesar dos inconvenientes, a auto-estrada veio reduzir o trânsito na cidade e acabar com o movimento diabólico na estrada nacional”. (...) a nova via irá (...) trazer a Amarante aqueles que “querem ver a cidade, visitá-la, movimento que será mais notório no verão”. (...) “Haverá pessoas que nos fins-de-semana, virão cá com mais frequência. Até aqui os que cá vinham eram obrigados a isso e, por estarem fartos da confusão de trânsito, nem paravam. Agora, quem cá vier, será para visitar a cidade, com calma”, explica. (JN, Set 1995)

<sup>215</sup> JN, Dez 1995

Em 25 de Julho de 1998, lia-se ainda que [o] acesso da A4 à cidade de Ermesinde sempre foi complicado, conforme nos relataram o presidente substituto da Câmara Municipal de Valongo, Eduardo Madeira e o presidente da Junta de Freguesia de Ermesinde, Jorge Vieira. No entanto, os problemas de trânsito terão sido agravados com a abolição do pagamento de portagens.

Findo o ano de 1995, dez anos passados sobre a inauguração dos primeiros lanços, (...) *os transmontanos rejubilam, os espanhóis não lhes ficam atrás*<sup>216</sup>, com o IP4 que agora possibilita viagens entre o Porto e Bragança. *Uma via para quebrar isolamentos*<sup>217</sup> que, uma vez concluída, motivou várias reivindicações. Entre as várias notícias que ocuparam algumas páginas deste diário até aos últimos anos da década de 90, destacam-se os protestos pelos nós ainda não concluídos, pelos eixos de ligação norte/sul (IP2 e IP3) e pelo restabelecimento das condições de circulação local danificadas ou deixadas ao abandono durante o processo de construção ou a sinistralidade. Do mesmo modo, este eixo que viria tirar os transmontanos do isolamento, penetrando o interior a partir do Porto quase de braço dado com a EN15, parece ter ignorado a (...) *vida que tinha crescido à sua sombra*. De facto, num cenário de mudança em que se (...) *melhora para uns e estraga-se para outros*, considera-se agora que *[ficou] tudo isolado*<sup>218</sup>.

---

<sup>216</sup> Já passaram dez anos desde que foram inaugurados os dois primeiros troços do Itinerário Principal N.º4 (IP4). O transmontanos rejubilam. Não eram muitos os quilómetros rasgados, mas tratava-se do “pontapé de saída” para o fim do seu crónico isolamento. Hoje o IP4 faz sem interrupção todo o percurso do Porto a Bragança. Ou seja, uma viagem difícil que levava quatro horas, reduziu-se para perto de metade. Só lhe faltam os dois lanços extremos, que estarão prontos dentro de três anos mas que abrirão, ainda, novas perspectivas para o intercâmbio luso-espanhol e para a passagem para a Europa. (JN, Dez 1995)

<sup>217</sup> JN, Dez 1995

<sup>218</sup> A construção do IP4 “matou” a N15. E com ela “morreu” muita da vida que tinha crescido à sua sombra. Hoje, acabaram os cafés, as vendas de artesanato e de produtos da região à beira da estrada, as boleias, o movimento. Ficaram as curvas, o mau asfalto, e a solidão das pessoas que ainda moram ao longo de um troço que já não serve quase ninguém. Descobrir o que resta da N15 é descobrir uma estrada de outro mundo. Sair do Porto é sempre difícil, seja por que estrada for. Mas pela antiga, pela N15, a coisa é mais complicada. (...) Entramos nas terras, no interior das cidades, das vilas, das aldeias. Esquecemos o movimento rápido da A4 que passa perto. (...) Até Paredes, as casas de móveis, comércio diversificado, muitos carros, dão vida a este trajecto. (...) Amarante (...) É aqui que acaba a A4 e começa a IP4, via rápida que segue até Bragança. Dá a sensação de que só nós seguimos a N15. Todos desviam para a IP4. E é a partir daqui que “tudo está morto”, que tudo são curvas, caminho estreito. [Como explica um economista residente em Amarante] “Isto precisava de um plano integrado de turismo (...) Os negócios fecharam quase todos (...) a estrada permanece deserta, não há carros, tudo parece abandonado”. [Na opinião de mais dois moradores] (...) “os agricultores até andam mais à vontade com o gado, não estão sujeitos a ser atropelados”. Claro que “quando havia mais trânsito isto era mais animado. (...) Agora acabou. Isto agora está tudo morto, patrão. Ficamos sozinhos. (...) Quando não havia via rápida as pessoas ficavam mais cá, viviam dos negócios, (...) antes paravam aqui para beber. Agora, passam-se dias que não pára aqui um carro” (...) tudo mudou, “mas se mudasse ao menos para melhorar toda a gente! Mas melhora para uns e estraga-se para outros. (...) Aqui nada acontece, (...) Ficou tudo isolado. Nós com esta estrada não ganhamos nada, perdemos muito. Não estorvava nada o trânsito aqui. É um estrago, prejudicou muito. Não podemos passar com o gado. O que andamos! Eles

Denotando uma mudança no discurso por parte do governo, a propósito do voo inaugural das ligações aéreas Lisboa–Bragança, Manuel Martins, presidente da Câmara Municipal de Vila Real afirma que *[o] avião veio quebrar a barreira psicológica do isolamento* (note-se que esta imagem já tinha sido utilizada a propósito do Marão) e defendeu que a pista deveria ser ampliada, ao que João Cravinho terá respondido (...) *que esta ligação era uma aliança entre o poder central e os restantes poderes da região, tendo em atenção que “o desenvolvimento não se importa mas é endógeno, nascendo da vontade das populações”*<sup>219</sup>.

Finalmente, com um ou outro artigo, ora de promessa sobre os lanços extremos do IP4 em falta, ora sobre a reivindicação da conclusão das obras à escala local, desde então as notícias sobre este eixo têm sido marcadas pelos acidentes, de tal forma que, das 7 notícias sobre este itinerário editadas pelo Jornal de Notícias em Dezembro de 2000, 6 versavam a questão da sinistralidade, quando, ainda no mês anterior, em 17 artigos, contam-se 14 sobre o tema.

### **7.3 A GERAÇÃO DE EXPECTATIVAS E SUAS RESULTANTES: PROPAGANDA DO ESTADO E RESPOSTA PELA COMUNICAÇÃO SOCIAL**

Decorrida a “revolução tranquila” das acessibilidades rodoviárias, António Guterres, destaca a necessidade da *criação de uma massa crítica* e João Cravinho fala de *desenvolvimento (...) endógeno*<sup>220</sup>. Assim, se remete grande parte da responsabilidade para a iniciativa local, marcam o atenuar da filosofia que orientou o Governo anterior e uma mudança nas orientações actuais. O mesmo talvez já não se possa dizer pela parte de muitos autarcas que, do outro lado, após décadas de geração de expectativas sobre o

---

*mudam como querem, não se importam de estragar, mas aqui deviam ter deixado mais uma pontezinha para o trânsito atravessar melhor, para tudo...*” (Notícias Magazine, 2 de Março de 1997)

<sup>219</sup> JN, Ago 1997

<sup>220</sup> JN, Ago 1997

“efeito milagroso” que poderia decorrer da renovação das infra-estruturas de transportes, continuam a clamar por mais e mais rodovias: note-se que em 23 de Maio de 2000, a propósito de uma visita do Presidente da República ao Vale do Ave, ainda havia *Estradas na agenda de pedidos a Sampaio*, com o presidente a ser (...) *confrontado com o problema da interioridade, cuja resolução passa, na óptica dos autarcas, pela abertura de novas rodovias*<sup>221</sup>.

Permanece, portanto, o conceito de que qualquer melhoria nas ligações por infra-estruturas de transportes entre dois pontos do espaço geográfico resulta, *a priori*, em benefícios para os territórios envolvidos. Cientes destes efeitos positivos, os protagonistas políticos encetam esforços no sentido de dotar as suas terras com novas e cada vez mais sofisticadas vias de comunicação, por acreditarem ser esta a via dos ganhos necessários, conquistando, assim, a simpatia das populações, também elas amarradas a este pré-conceito, e, portanto, popularidade e poder.

Porém, se esses pressupostos são válidos nalguns casos, noutros já não são aplicáveis, ocorrendo muitas vezes resultados que nada têm a ver com as tão propaladas intenções. De facto, por experiência própria ou cópia de situações consideradas de sucesso, geram-se por vezes expectativas excessivas com a divulgação das vantagens que podem decorrer da introdução de novos ou renovados eixos de transportes.

Os primeiros estímulos à geração de expectativas têm início no momento em que são divulgadas as primeiras informações sobre o assunto, o que ocorre regra geral, por via da comunicação social e/ou pelo inquérito público, durante o qual é feita a sondagem às vontades e disponibilidades das populações para entrarem em negociações, por exemplo sobre as inevitáveis expropriações. Em qualquer dos casos, trata-se de angariar adeptos para o projecto, aludindo às vantagens de que irão usufruir com as novas infra-estruturas rodoviárias.

---

<sup>221</sup> JN, Ago 1997

Dependendo da situação económica, social e política dos indivíduos e/ou grupos envolvidos, o confronto com a possibilidade de poder atingir mais rapidamente determinados locais que, por qualquer motivo, lhes possa trazer benefício, bem como a ideia de que os outros poderão ficar mais próximos, desencadeia uma série de desejos de mudança e aproveitamento das novas condições propaladas. Todavia, dos estímulos às resultantes, passando naturalmente pela geração de expectativas, os agentes territoriais formulam desejos de mudança, que sendo construídos a maioria das vezes por cópia de referenciais de sucesso, dependem das condições individuais e locais para a reacção.

De facto, os referenciais de sucesso, frequentemente aludidos no processo de geração das expectativas, nem sempre encontram correspondência local, sendo que, só algum tempo depois de concluída a obra se começam a revelar os seus reais efeitos. Entre várias situações, contam-se os casos de áreas que, face às novas condições de acessibilidade, por motivos variados não revelaram capacidade de aproveitar as vantagens introduzidas porque, entre outros motivos, não possuíam o “ter”, o “saber” e/ou o “saber fazer”, para que os seus desejos fossem concretizados.

Esta conjugação de esforços de investimento entre poder público e poder privado é fundamental para a concretização dos objectivos divulgados e definidos nos projectos. Para tal é necessário que da divulgação faça parte a mentalização sobre “como fazer”, para se conseguir tirar o máximo proveito das novas condições de acessibilidade. Mas incentivar o aproveitamento das novas condições de acessibilidade é algo que requer esforço e demora tempo, o que coloca outro tipo de problema: quando por parte do poder político o objectivo é “fazer obra” para obter a simpatia popular, e não angariar parceiros (mesmo sabendo que as resultantes dependem das reacções por parte dos actores locais) para a concretização do projecto (o que demora tempo), é fácil de perceber que mesmo reconhecendo (ou nalguns casos talvez não) a importância da reacção por parte do poder privado (os principais detentores das ferramentas para o investimento), os dirigentes políticos vão secundarizando as suas acções.

A construção de equipamentos e infra-estruturas públicas, regra geral, responde a determinados contingentes de procura, e as rodovias não se excluem neste conceito, só que, pelas suas características de inserção no território, servem sempre quem “pediu” porque diz precisar e, nessa ligação, servem também quem não revelou interesse particular no processo mas, já agora, passa a usufruir das novas condições de acessibilidade. A partir daqui, em qualquer dos casos, tudo depende dos recursos de cada local (“ser”) para aproveitar (“saber fazer”) as mudanças introduzidas no seu território.

As novas infra-estruturas de transportes geram oportunidades e, portanto, expectativas nas populações dos locais directamente servidos e noutros mais afastados. Essas expectativas, alimentadas pelo poder público motivarão, ou não, iniciativas diversas de adaptação às novas condições na procura da maximização da sua eficácia, pelo que as resultantes podem ser de sucesso, de apatia ou insucesso, sendo que em qualquer dos casos se torna extremamente difícil atribuir com segurança à alteração das condições de acessibilidade essas resultantes.

O diálogo que foi possível estabelecer entre o poder central e o local é perceptível nas três décadas de notícias de que aqui se deu conta sobre a A3 e a A4/IP4. Trata-se de um diálogo do qual a comunicação social, neste caso o Jornal de Notícias, terá participado de forma activa, não só por veicular sistematicamente os anúncios feitos pelo Governo sobre as obras previstas, induzindo a inquietação dos leitores com o relato dos atrasos dos processos, mas também porque ao utilizar formas de redacção específicas e ao divulgar pontos de vista diferentes dos que foram propagandeados, terão incitado a dúvida e de seguida a reacção/reivindicação.

Este processo tornou-se mais evidente após a adesão de Portugal à Comunidade Europeia, quando, após mais de uma década de promessas sem que houvesse meios financeiros para que se pudessem concretizar os projectos, se começa a vulgarizar a ideia de que a reivindicação constitui o caminho mais eficaz para alcançar os almejados investimentos em infra-estruturas rodoviárias.

Assim sendo, talvez seja importante gerar expectativas, porque a elas se associam contrapartidas e, portanto, a possibilidade de concretizar projectos, muito embora parece faltar um discurso que induza comportamentos de benefício para todos, fazendo passar dois tipos de mensagens: por um lado, de que a melhoria das condições de acessibilidade, por si só, apenas alimenta as inércias de cada parcela do território e, por outro, que todos têm direito de lutar (ou, se se quiser, exigir) pela equidade na distribuição dos dinheiros públicos, mas exactamente por isso, só deverão exercer esse direito, e portanto obter resposta positiva por parte do Governo, quando apresentarem garantias (leia-se projectos realistas) sobre o seu aproveitamento efectivo.