



LIGAÇÃO À LINHA DO DOURO

Memorando na sequência do Estudo da Linha
de Alta Velocidade de Trás-os-Montes
Porto – Vila Real – Bragança - Zamora



ASSOCIAÇÃO
VALE D'OURO



= Página propositadamente deixada em branco =

ÍNDICE

1.	Introdução.....	3
2.	Caracterização Atual	3
3.	Proposta de Ligação	5
4.	Estimativa de custos	7
5.	Considerações finais	8

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Enquadramento da Linha do Douro.....	4
Figura 2 – Diagrama da tipologia de oferta atual na Linha do Douro	4
Figura 3 – Localização da Proposta de ligação da Linha de Alta Velocidade à Linha do Douro.....	6
Figura 4 – Diagrama da tipologia de oferta futura na Linha do Douro com a integração na LAVTM.....	6
Figura 5 – Diagrama de rede	7

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – Comparação de Tempos de Viagem	6
---	---

1. INTRODUÇÃO

A linha de AV apresentada pela Associação Vale D'Ouro no âmbito do Plano Ferroviário Nacional¹, teve como principal desígnio garantir uma ligação ferroviária a Vila Real e a Bragança, suportada num conjunto de pressupostos que visavam encontrar uma solução para tráfego misto em Alta Velocidade (AV), tecnicamente viável.

Não sendo uma solução definitiva, a solução final deste corredor estruturante será sempre aquela que melhor se adapte às necessidades do território, quer ao nível da mobilidade, quer ao nível da acessibilidade, aumentando a coesão socioeconómica e territorial e diminuindo a exclusão por via da interioridade.

Neste contexto percecionamos a viabilidade técnica de criação de um ramal de ligação entre a linha do Douro e a linha Alta Velocidade de Trás-os-Montes - Porto-Madrid - na zona de Vila Meã, Concelho de Amarante, através do qual se considera possível encurtar tempos de viagem entre o Porto e Barca D'Alva, e criar um acesso direto do Douro Vinhateiro ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro.

O presente memorando tem por objetivo a apresentação de uma análise sumária do ramal de ligação entre ambas as linhas e das vantagens que poderão advir da mesma para os territórios do Vale do Douro e para o turismo.

2. CARACTERIZAÇÃO ATUAL

Atualmente o acesso à região do Vale do Douro é garantido pela A4/A25, IP2, via navegável do Douro e pela linha do Douro, sendo esta última a única via de comunicação que poderá garantir continuidade para além da região do Douro Vinhateiro, nomeadamente à comunidade autónoma espanhola de *Castilla y León*, classificada como «comunidade histórica e cultural», permitindo ligar o Porto, o Douro Vinhateiro, as Gravuras do Côa e Salamanca, incluídos no Património distinguido pela UNESCO, e ser a base de uma transformação da região que poderá ser a primeira a nível nacional, a atingir a neutralidade carbónica.

¹ Consultar estudo em <http://avtrasosmontes.associacaovaladouro.pt/>

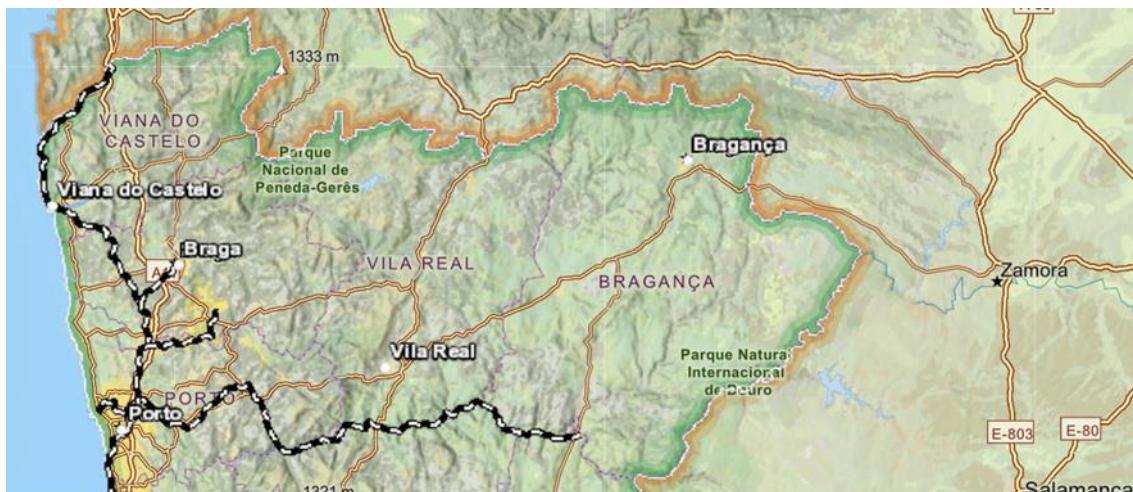


Figura 1 – Enquadramento da Linha do Douro

Fonte: <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/infraestruturas/rede-ferroviaria>

Não obstante os esforços recentes em melhorar a oferta e aumentar a atratividade da linha do Douro, fruto das características do traçado que remontam aos finais do século XIX, os tempos de viagem são elevados, todavia, se considerarmos a mobilidade interna ao longo do Vale do Douro, a linha apresenta-se de uma forma geral competitiva, oferecendo velocidades médias superiores ao transporte rodoviário que é penalizado pela elevada sinuosidade da rede viária existente.

Uma vez que a modernização realizada entre Ermesinde e Caíde se focou, essencialmente, no aumento de capacidade para a melhoria do serviço suburbano entre o Porto e Marco de Canaveses, os ganhos de tempo para os comboios de médio e longo curso para a região do Douro quase não tiveram ganhos no tempo de viagem, apresentando, ainda hoje, tempos pouco competitivos face aos restantes modos de transporte. Ainda assim, e fruto do aumento do turismo, a procura verificada tem tendência crescente.

A presente oferta de comboios na linha do Douro é garantida através de serviços Regionais (R), Interregionais (IR) e combinados entre Urbanos (U) e Regionais:

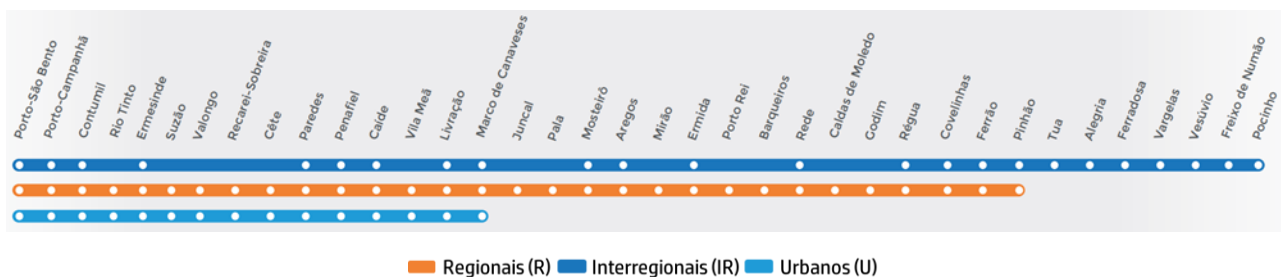


Figura 2 – Diagrama da tipologia de oferta atual na Linha do Douro

Fonte: <https://www.cp.pt/StaticFiles/horarios/regional/comboios-regionais-porto-regua-douro.pdf>

Os tempos de viagem oferecidos pelo operador CP – Comboios de Portugal na linha do Douro variam em função do dia e do tipo de material circulante, resultando em valores de tempo da ordem de:

- Porto Campanhã – Marco (Urbano): 1h05
- Porto Campanhã – Marco (Interregional): 1h00
- Porto Campanhã – Régua (Interregional): 1h55
- Porto Campanhã – Pocinho (Interregional): 3h15

3. PROPOSTA DE LIGAÇÃO

Atenta a proximidade entre a linha do Douro e a linha de AV Porto-Madrid por Trás-os-Montes, na zona de Caíde-de-Rei, entende-se existir viabilidade técnica para a criação de uma ligação ferroviária entre as duas linhas, a qual permitirá diminuir significativamente o tempo de viagem dos comboios Intercidades e Interregionais para a região do Douro, criando ainda uma ligação direta ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro.

A ligação desenvolve-se em via única eletrificada ao longo de cerca de 3,7 km, entre o km 43+700 da linha de AV Porto-Madrid e a entrada da estação de Vila Meã que se localiza aproximadamente ao km 50+000, com uma velocidade máxima de 100 km/h e com inclinações máximas até 17%, sendo necessários um viaduto com uma extensão total de cerca de 2 500 m.

A construção deste troço permitirá aumentar a capacidade da atual linha do Douro entre Ermesinde e Vila Meã, ficando apenas com os tráfegos suburbano e regional, incluindo tráfegos de mercadorias para Godim, para o Pocinho e, reabrindo a ligação internacional, para Salamanca.

Por outro lado, este ramal de ligação poderá ser uma alternativa para comboios destinados à concordância de San Gemil que dá acesso ao Porto de Leixões a partir de Ermesinde, já que permite aceder diretamente à linha de Leixões em Leandro, evitando ter de cruzar a linha do Minho na estação de Ermesinde, o que representa um constrangimento de capacidade.

Aliás, a ligação em apreço poderá representar uma motivação acrescida para a reativação do troço internacional, porquanto garantir uma ligação direta desde a Província de Salamanca ao Aeroporto do Porto.

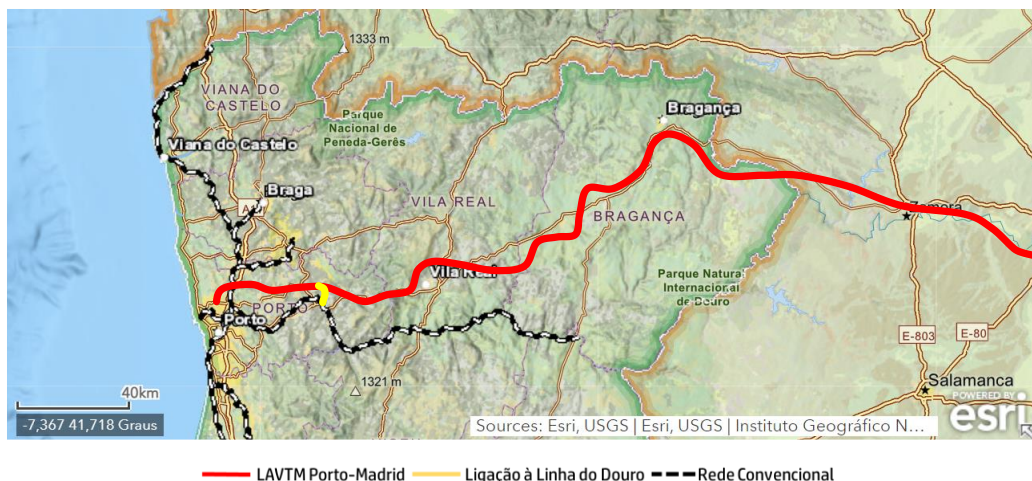


Figura 3 – Localização da Proposta de ligação da Linha de Alta Velocidade à Linha do Douro

Fonte: Elaboração própria com base em <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/infraestruturas/rede-ferroviaria>

Com a ligação de ambas as linhas em Vila Meã, o conceito de oferta ao longo da linha do Douro muda significativamente, representando um *game changer* para toda a região do Vale do Douro que, além de melhorar a acessibilidade à região por via da redução dos tempos de viagem, permitirá serviços de longo curso do tipo Intercidades com passagem direta pelo aeroporto Francisco Sá Carneiro:

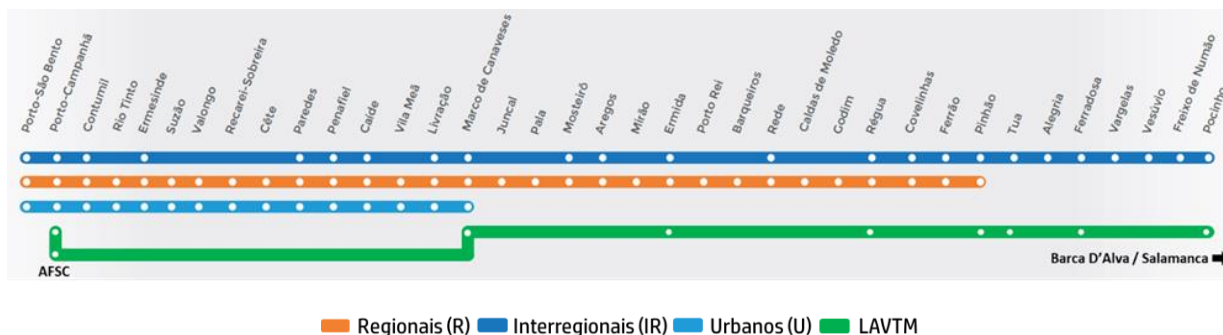


Figura 4 – Diagrama da tipologia de oferta futura na Linha do Douro com a integração na LAVTM

Fonte: Elaboração própria a partir de <https://www.cp.pt/StaticFiles/horarios/regional/comboios-regionais-porto-regua-douro.pdf>

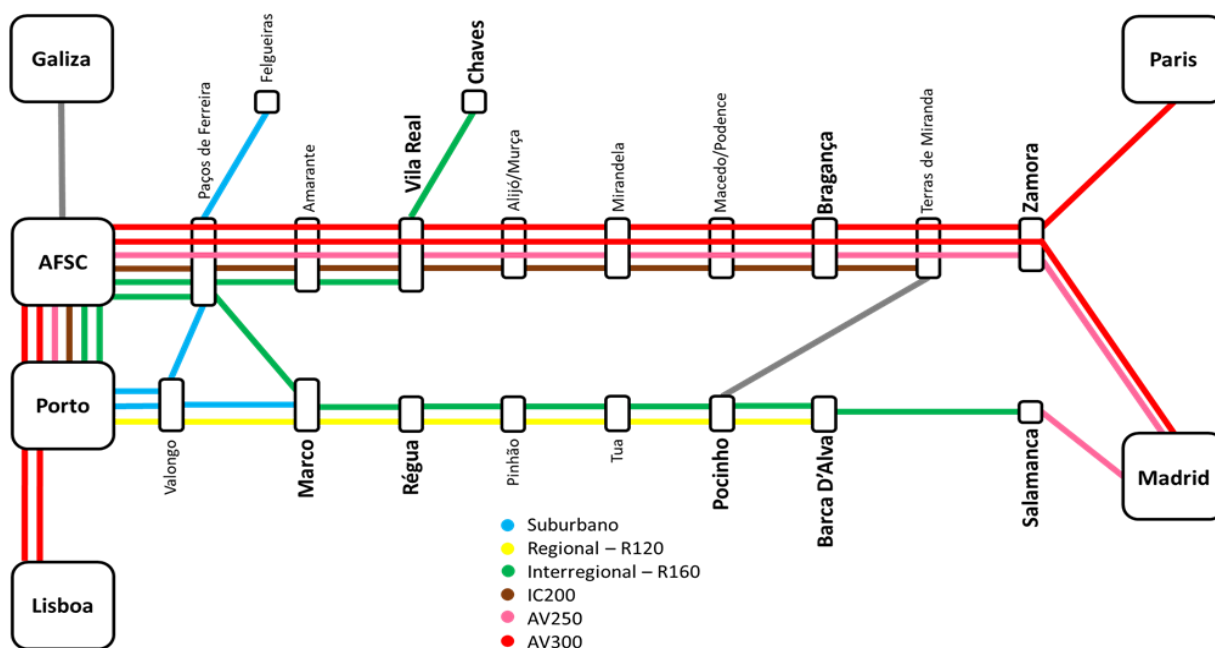
Os tempos de viagem possíveis através desta ligação e para serviços do tipo Intercidades serão:

Quadro 1 – Comparação de Tempos de Viagem

Relações (/AV250/AV300)	Atual	PNI 2030	Com AV
Porto Campanhã-Régua	1h55	1h30	1h15
Porto Campanhã-Pocinho	3h15	2h30	2h20
Porto Campanhã-Barca D'Alva		2h50	2h40
Porto Campanhã-Salamanca		4h30	4h15
Porto Campanhã-Madrid (Linha do Douro)		6h00	5h50
Porto Campanhã-Madrid (AV Trás-os-Montes)			2h45

Fonte: Elaboração própria

Neste contexto, o conceito de oferta subjacente à acessibilidade ferroviária em toda a região terá por base o seguinte gráfico de rede:



4. ESTIMATIVA DE CUSTOS

Considerando via única eletrificada, dotada de sinalização e telecomunicações, incluindo uma diagonal da linha de AV com Aparelhos de Mudança de Via (AMV) 200/100 para acesso ao ramal de ligação e duas diagonais à entrada da estação de Vila Meã, a construção de viadutos nas zonas em que a construção de aterros é inviável por via da ocupação urbana, e considerando expropriações em solo urbanizável em toda a extensão, estima-se um investimento na ordem dos **35 M€**, incluindo contingências de 10%.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A integração da linha de AV Porto-Madrid por Trás-os-Montes com a linha do Douro, irá alavancar a região de Trás-os-Montes e Alto Douro para um novo paradigma económico, suportado em novas sinergias e no aumento da acessibilidade sustentável, contribuindo para o desenvolvimento turístico do Vale do Douro, onde se destacam o Douro Vinhateiro e as Gravuras de Foz Côa, ambos Património da Humanidade, e do restante território.

Resumem-se assim as vantagens de uma revolução desta dimensão e natureza que constituem um *game changer* para Trás-os-Montes e Alto Douro, assim como para toda a região Norte e para Portugal:

- Aumento da acessibilidade e mobilidade sustentável em toda a região Norte;
- Integração do Aeroporto Francisco Sá Carneiro na rede ferroviária que garante as ligações ao interior Norte;
- Diminuição dos tempos de viagem ao Vale do Douro Vinhateiro;
- Libertação do troço Ermesinde-Cáide da linha do Douro, para a sua verdadeira vocação de via suburbana, libertando-se capacidade para a futura linha do Vale do Sousa e para comboios de mercadorias de transporte de minério de Moncorvo, e de contentores e Salamanca, caso a reabertura do troço internacional ocorra;
- Não existir a necessidade de aquisição de novos comboios do Tipo B2, porquanto entre o Porto e Amarante não existirem túneis de comprimento superior a 5 km, podendo ser utilizado o material circulante existente à data, ou seja, locomotivas da série 2600 e 5600, e carruagens CORAIL e ARCO;
- Permite um acesso mais direto ao Porto de Leixões, na medida em que permite aceder à concordância de San Gemil, sem ter de cruzar a linha do Minho na estação de Ermesinde.

Associação Sociocultural Vale d'Ouro

Pinhão, abril de 2022

² O material circulante de passageiros da categoria A (incluindo locomotivas) pode circular em linhas abrangidas pela ETI referida e em que a distância entre os postos de combate a incêndios, ou o comprimento dos túneis não exceda os 5 km - Regulamento (EU) N.º 1303/2014 da COMISSÃO de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para a segurança nos túneis ferroviários da União Europeia³⁵, e a DECISÃO DA COMISSÃO de 26 de Abril de 2011, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros» do sistema ferroviário transeuropeu convencional (2011/291/UE) - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011D0291>

6. ANEXO

