

9/12/2018

Associação Vale d'Ouro

«Tem havido um desinteresse tremendo do Estado na linha do Douro»

Realiza-se no próximo dia 15 de setembro, no Auditório Municipal da Régua, um debate promovido pela Associação Vale d'Ouro e a Câmara Municipal da Régua, sobre a Linha do Douro. Em declarações à Transportes em Revista, Luís Almeida, presidente da associação revela que o grande objetivo desta conferência passa por colocar a Linha do Douro **«na agenda nacional. Queremos que se perceba que o que estamos aqui a defender é mais do que um regionalismo, é algo que pode beneficiar o país e tem um custo mais baixo que outras opções que se teimam em implementar. Queremos que o Plano Nacional de Investimentos 2030 não ignore esta linha e vá muito para além da eletrificação do troço até à Régua»**. Segundo Luís Almeida, **«o canal ferroviário do Douro tem sido esquecido no momento da definição dos planos de investimento no país. Assistimos a uma degradação das condições de circulação, a uma degradação dos horários e a um desinteresse da administração central que não podemos aceitar. O turismo deu um novo fulgor à região, todos querem apanhar o comboio, mas o comboio teima em não passar. Recordemos que no passado a linha do Douro dinamizou toda esta região e aproximou Trás-os-Montes do resto do país contando também com a vasta rede afluyente de vias métricas (Tua, Sabor, Corgo, Tâmega), revolucionou o transporte do vinho do Porto e impulsionou a economia na região. A União Europeia vai promover no próximo dia 8 de outubro uma iniciativa que vai olhar para as ligações transfronteiriças relevantes e a Linha do Douro é uma delas. Hoje não devíamos estar a pedir investimento no Douro, devíamos estar a analisar que investimento seria mais adequado»**.

A associação revela ainda que **«não compreende»** como é que uma linha, com o potencial da Linha do Douro, não ser totalmente eletrificada e afirma que está a criar-se um ponto de descontinuidade técnica. **«Queremos despertar consciências na região e analisar seriamente a ligação transfronteiriça de Barca d'Alva e o seu impacto no Porto de Leixões, na libertação de slots na Linha do Norte, na importância para a região, para o turismo. Se no final do evento colocarmos a região a falar sobre a Linha do Douro e a questionar-se sobre o motivo pelo qual este investimento não consta do PNI 2030, o objetivo principal fica alcançado»**, diz Luís Almeida.



Para o responsável, tem existido um **«desinteresse tremendo na Linha do Douro»** por parte da Tutela, quer ao nível do investimento, quer ao nível da exploração comercial: **«A eletrificação tem avançado lentamente e há o receio, na região, que não passe do Marco de Canaveses. A última RIV (renovação integral de via) no troço Marco-Régua data do início dos anos 80, nos anos 2000 no mesmo troço foi introduzida a BLS (barra longa soldada). No troço entre a Régua e o Pocinho a introdução de BLS no início dos anos 2000, substituição de carril 40 por carril 54 reaplicado em 2003 e uma renovação parcial de Vargelas ao Pocinho nos anos 90 foram os últimos grandes investimentos. Tem-se feito intervenções nos taludes mas continuamos sem o sistema de deteção de blocos nas encostas do vale do Douro»**. Já do ponto de vista da exploração, Luís Almeida acusa que têm havido uma série de opções que podem comprometer o interesse da linha: **«a recente alteração de horários impossibilita ligações com a linha do Norte (apenas 5 min para o Alfa Pendular) isto depois de uma polémica em que os autarcas da região, a tempo devido, manifestaram o desagrado por uma redução de horários que a CP remeteu para um erro informático. Por outro lado o serviço MiraDouro, este ano encurtado (o ano passado seguia para o Tua) já circulou sem passageiros o que provavelmente se deve às supressões e ao pouco contacto com o rio. E as tão faladas automotoras espanholas que têm vários problemas, avariam várias vezes e são insuficientes para a procura já que por diversas vezes o ano passado, na Régua e no Pinhão, as autoridades tiveram que intervir perante a ação dos passageiros que compraram bilhete mas não tinham lugar. A exclusão da eletrificação entre Régua e o Pocinho do PNI2030 é mais uma prova do desinteresse e esquecimento a que estamos sujeitos»**.

Para consultar o programa da conferência, clique [AQUI](#)

Em Direto com Luís Almeida

«Linha do Douro é a ligação mais direta à fronteira espanhola»

Transportes em Revista - Na opinião da ASCVD quais são as principais potencialidades da Linha do Douro?

Luís Almeida: A Linha do Douro tem um potencial tremendo a vários níveis. Neste momento é o turismo que tem procurado explorar essas potencialidades, embora com

muitas dificuldades pelos motivos que são conhecidos.



Mas trata-se de uma linha que, se reativada, atravessará quatro zonas classificadas pela UNESCO como Património Mundial: Centro Histórico do Porto, o Douro, as Gravuras de Foz Coa e Salamanca. Imagine-se um produto turístico com estas características, imagine-se as opções e as possibilidades. Também na vertente logística e no caso do Porto de Leixões, a linha do Douro representa a ligação transversal mais direta à fronteira Espanhola e à Europa e são menos cerca de 200 km na ida e volta se comparamos com o percurso pela Linha da Beira Alta. Depois há o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, o Terminal de Passageiros do Porto de Leixões, a ligação de AVE em Salamanca que colocaria o Douro a cerca de 4h de Madrid (menos do que de Lisboa) e toda uma região a precisar de um impulso e que certamente beneficiaria com um corredor na sua plena capacidade. Indiretamente acreditamos que este corredor poderia ajudar a resolver muitos dos problemas do interior transmontano e, por exemplo, ajudar a fixar populações.

Por: Pedro Pereira

Fonte: