



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

Ofº nº 2643 **MAP** – 17 Abril 09

Exma. Senhora
Secretária-Geral da
Assembleia da República
Conselheira Adelina Sá Carvalho

S/referência **S/comunicação de** **N/referência** **Data**

ASSUNTO: **RESPOSTA PERGUNTA Nº. 1673/X/4ª**

Encarrega-me o Senhor Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício n.º. 1515 de 16 do corrente, do Gabinete do Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento do Território sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

Pe'l'A Chefe do Gabinete

Maria José Ribeiro

SMM



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Ministro

GABINETE DO MINISTRO DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES Entrada N.º 2431 Processo N.º 16/04/2009
--

Exma. Senhora
Dra. Maria José Ribeiro
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Ministro dos Assuntos Parlamentares

Palácio de S. Bento (A.R.)
1249-068 Lisboa

Sua referência
Of. n.º 1889/MAP

Sua comunicação de
24.03.09

Nossa Referência
MAOTDR/1515/2009/1711
PROC.º 48.30

Data
16-04-2009

ASSUNTO: **PERGUNTA N.º1673/X/4.º- AC DE 20 DE MARÇO DE 2009**

Encarrega-me Sua Excelência o Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, em resposta à pergunta n.º 1673/X/4.º- AC, informar V. Exa. que:

1. A “Estrutura de Missão do Douro” tem estado empenhada em criar condições para que a reabilitação da linha ferroviária do Pocinho-Barca d’Alva se possa vir a concretizar, pois é nosso entendimento que esse projecto terá carácter estruturante para o território interior em que se localiza.
2. Temos vindo a trabalhar com as Autarquias locais (Figueira de Castelo Rodrigo, Torre de Moncorvo, Vila Nova de Foz Côa, Marco de Canaveses), com o Museu do Douro, etc.
3. Na última sessão de trabalho foi divulgada uma síntese de um Estudo para a reabilitação do troço Pocinho-Barca d’Alva que resume o âmbito, a natureza e uma primeira estimativa orçamental do investimento em causa e que se anexa.
4. Por último, a “Estrutura de Missão do Douro” está a equacionar modelos de sustentabilidade e gestão que, a seu tempo, serão propostos a decisão.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

Luís Morbey

Anexo: o mencionado no texto

/MT

LINHA DO DOURO

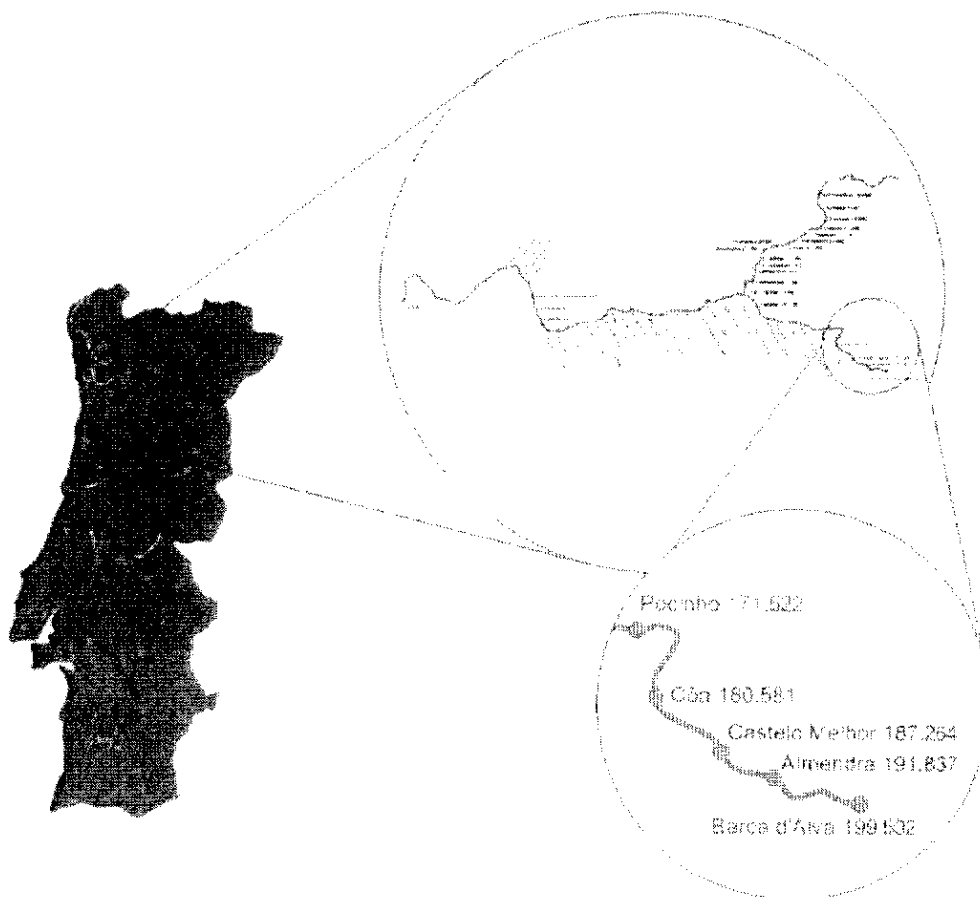
Estudo de Investimento para Reactivação do
troço Pocinho – Barca d'Alva



Documento de Trabalho

Novembro 2008

GEG – Gabinete de Estruturas e Geotecnia
Rua Justino Teixeira
Empreendimento Centro de Campanhã
Porta A, Piso 3 – Escr. 307
4300-273 Porto - Portugal



O presente documento pretende fazer uma breve descrição das condições actuais da linha ferroviária do Douro entre as estações do Pocinho e Barca D'Alva com o intuito de realizar uma estimativa do investimento que será necessário efectuar para a reactivação deste troço.

Enquadramento

A Linha Ferroviária do Douro – Porto S. Bento / Barca D'Alva – tem 199,501 Kms de extensão e desenvolve-se na sua maior parte junto às margens do rio Douro, ligando actualmente o Porto ao Pocinho – 171,522 km.

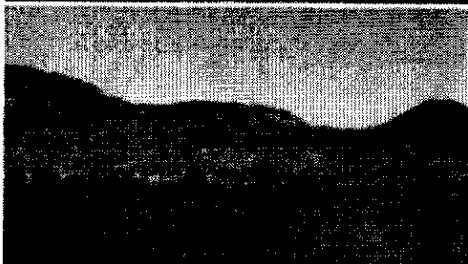
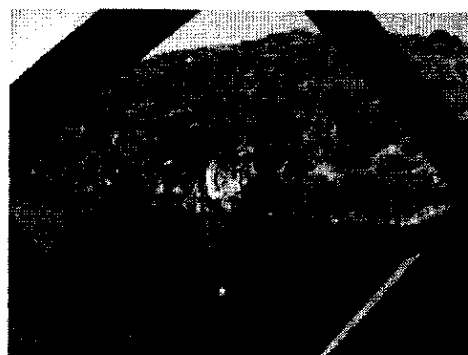
A linha ferroviária foi uma das notáveis obras de engenharia do século XIX, concluída em 1887 após doze anos de intensos trabalhos, vencendo-se inúmeros acidentes naturais, facto comprovado pelas quantidades de túneis e pontes que nela existem.

Esta viagem permite contemplar uma das mais belas regiões do país, o Alto Douro Vinhateiro. A paisagem ao longo da linha do Douro, desde o Porto, varia entre tonalidades de verde e o colorido das casas das gentes que vivem ao longo do percurso, entre terrenos agrícolas e serra bravia.

Em 1988 interrompeu-se a circulação entre Pocinho e Barca D'Alva na sequência da decisão espanhola (1985) de abandonar esta ligação fronteiriça.

Características Gerais:

- *Extensão:* aprox. 28km's;
- *Via:* Larga Única;
- *Estações/Apeadeiros:* Côa, Almendra, Castelo Melhor e Barca D'Alva;
- *Túneis:* Túnel de Castelo Melhor e Túnel de Almendra;
- *Pontes:* Ponte de Canivais, Ponte do Côa, Ponte do Aguiar e Ponte do Gricha;
- *Ano de construção:* 1887



Objectivos da Reabilitação

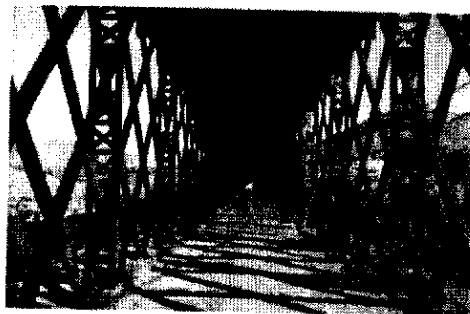
As intervenções prevêem a reabilitação do corredor ferroviário português da Linha do Douro que se encontra actualmente desactivado, entre as excepcionais estações do Pocinho e Barca D'Alva.

Da reabilitação proposta pretende-se a criação de um caminho-de-ferro capaz de oferecer serviços de qualidade, atrair clientes e funcionar de forma turística e consequentemente económica e socialmente rentável.

Após 20 anos desactivado, este troço apresenta bem patentes as marcas do abandono, do vandalismo, das severas condições meteorológicas que se fazem sentir, dos fenómenos de instabilidade geológicos-geotécnicos ocorridos, etc., pelo que são muitos os focos para os quais o investimento será necessário para que as locomotivas se façam ecoar novamente neste belíssimo troço da Linha do Douro.

Os caminhos-de-ferro são um dos mais antigos meios de transporte, seguro e cómodo. Quando estas vantagens se aliam a uma beleza natural inigualável para lá das janelas do comboio, quando a sua presença é fonte de turismo, com tudo de benéfico que isso possa representar para as populações, a reabilitação parece coerente.

Para tal é necessário que o investimento na reabilitação seja pensado na óptica da operacionalidade e da segurança.



Estudo de Investimento

Segue-se uma breve descrição dos principais pontos que carecem de intervenção bem como uma estimativa dos custos associados.

Genericamente, as intervenções preconizadas dizem respeito a:

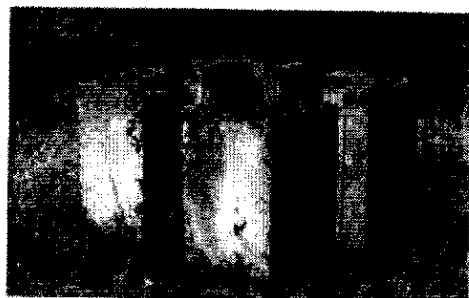
Via (levantamento da via existente e reconstrução)



Intervenções geotécnicas
(tratamento de taludes)



Drenagem



Reabilitação de Pontes



Reabilitação de Túneis



Reabilitação de Estações e Apeadeiros



Estaleiro

Electrificação da Linha (catenária)

Manutenção/Conservação da linha

VIA

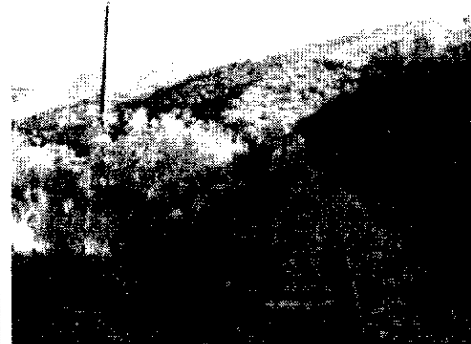
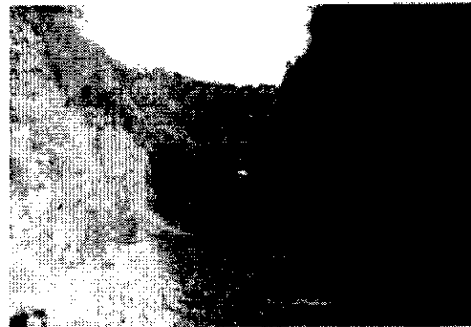
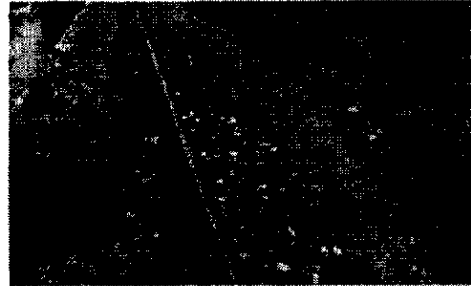
Devido ao período de desactivação deste troço, e consequente falta de manutenção, a via (propriamente dita) necessita resumidamente das seguintes intervenções:

- Levantamento da via existente;
- Remoção do balastro;
- Levantamento de AMV's;
- Balastro (fornecimento e aplicação);
- Carril (aplicação);
- Ataques;
- Soldaduras;
- Travessas incluindo fixações.

Estimativa de investimento:
350 000euros/km

Extensão Total: 28km's

9 800 000.00€



REABILITAÇÃO DE TÚNEIS

Existem dois túneis de alvenaria ao longo dos 28km's deste troço. São eles:

- Túnel de Castelo Melhor - 79m
- Túnel de Almendra - 91m

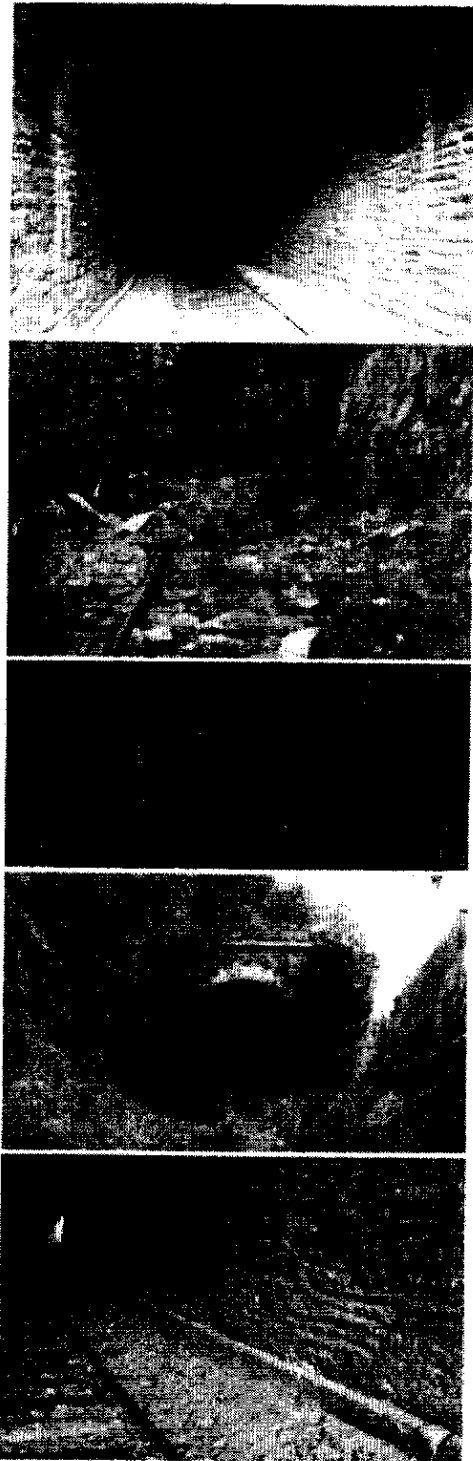
Na sua generalidade as principais tarefas a realizar na reabilitação dos túneis são:

- Rebaixamento de via para viabilizar uma futura inserção de catenária;
- Reforço de sustimento;
- Estabilização dos Emboquilhamentos;
- Instrumentação e Monitorização;
- Reparação localizada do sustimento;
- Nichos de refúgio pessoal;

Estimativa de investimento:
3 000 euros/m

Extensão Total: 171m

510 000.00€



REABILITAÇÃO DE PONTES

Existem quatro pontes, 3 delas metálicas e uma outra de alvenaria (P^{te} de Canivais), ao longo dos 28km's deste troço. São elas:

- Ponte dos Canivais - 64m
- Ponte do Côa - 92m
- Ponte do Aguiar - 105m
- Ponte do Gricha - 92m

Na sua generalidade, as condições de conservação manifestadas nas 4 pontes evidenciam necessidades de intervenção que compreendem tarefas como:

Pontes Metálicas

- Decapagem e pintura anticorrosiva;
- Verificação das ligações, avaliando a necessidade de substituição de rebites e parafusos;

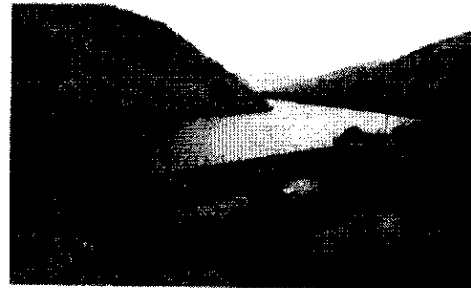
Pontes de Alvenaria

- Verificação dos alinhamentos das peças;
- Alegramento e refecimento de juntas incluindo a limpeza das juntas desguarnecidas ou deteioradas.

Estimativa de investimento:
1 000 euros/m

Extensão Total: 353m

353 000.00€



REABILITAÇÃO DE ESTAÇÕES E APEADEIROS

No troço sobre o qual este estudo se debruça existe 1 estação (Barca D'Alva) e três apeadeiros (Côa, Castelo Melhor e Almendra). Exclui-se deste estudo a estação de partida, Pocinho por estar afecto ao troço activo da Linha do Douro.

A estação e apeadeiros existentes encontram-se totalmente ao abandono e em alguns dos casos apresentam condições insuficientes de estabilidade pelo que será necessária uma requalificação profunda dos mesmos.

Estimativa de investimento:
400 000€ por estação e 100 000€ por apeadeiro

Necessidade de intervenção: 3 apeadeiros e 1 estação

700 000.00€



DRENAGEM

Na sua generalidade as passagens hidráulicas existentes ao longo dos 28km's, que segundo o cadastro existente são 5, encontram-se em razoáveis condições de operacionalidade.

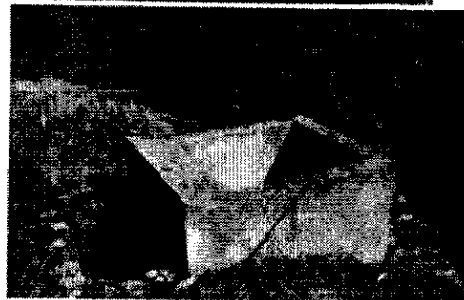
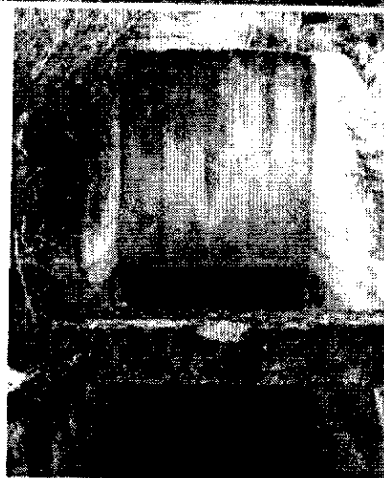
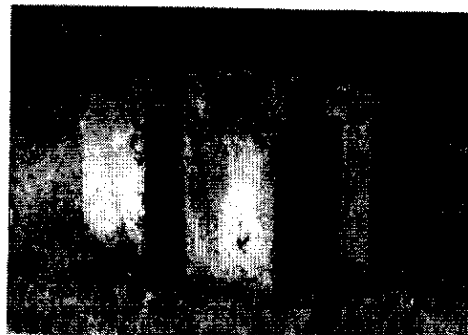
Preconizam-se no entanto as seguintes tarefas:

- Diagnóstico do estado de conservação destas estruturas de drenagem;
- Limpeza e desmatação dos órgãos de drenagem;
- Criação de drenagem longitudinal de via;

Apesar de não se incluir no valor aqui apresentado, considera-se útil efectuar um estudo hidráulico para rastreio da capacidade de escoamento.

Estimativa de investimento: 10 000€/km

280 000.00€



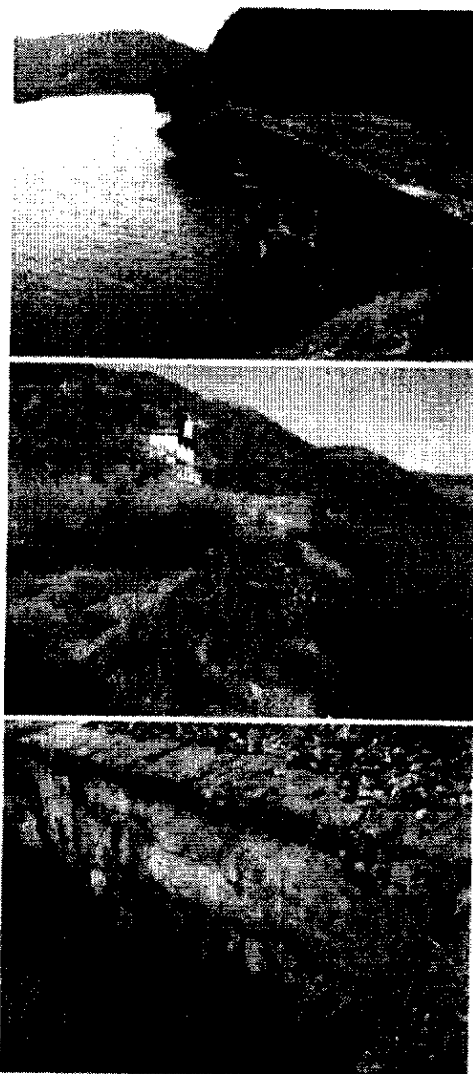
INTERVENÇÕES GEOTÉCNICAS

Um dos pontos de maior enfoque diz respeito às origens de risco geotécnico que, pela sua imprevisibilidade, são aspectos cuja intervenção e investimento são de maior dificuldade.

No entanto é consensual que os **muros de suporte** e os **taludes** sobranceiros à linha são potenciais focos de risco, pelo que deverão ser fonte de investimento.

O estado da **plataforma** actual deverá também ser alvo de avaliação, de forma a verificar a necessidade de correcções em aterros e base em "tout-venant".

Relativamente aos **muros de suporte** existentes ao longo deste troço, pode dizer-se que, regra geral, apesar de serem executados em alvenaria, sendo que alguns possuem alturas bastante consideráveis, não apresentam sinais de instabilidade eminente. As deformações apresentadas são mínimas ou praticamente nulas. Poderá ser apenas necessária uma correcção a nível do coroamento dos muros caso as cotas da rasante venham a sofrer uma subida, impedindo assim a perda de balastro.



Relativamente aos taludes/encostas sobranceiros à linha, são visíveis os desprendimento de blocos que facilmente atingem o corredor ferroviário.

A presença intensa de descontinuidades na maioria dos taludes, potenciadora de fenómenos de instabilidade, incorre na necessidade da implementação de soluções estabilizadoras/preventivas de forma a incrementar a segurança à circulação ferroviária.

Deste modo são genericamente preconizadas as seguintes soluções de estabilização e protecção contra a queda de blocos com aplicabilidade nos talude e encostas:

- Barreiras dinâmicas;
- Barreiras metálicas rígidas;
- Sistema de redes de protecção;
- Maciços de recalçamento;

As soluções apresentadas são sistemas de protecção e estabilização normalmente aplicados para este tipo de situações, quer pela sua eficiência, quer pela sua óptima capacidade de integração paisagística, como convém a este tipo de cenários de intervenção.

Estimativa de investimento: 250 000€/km

7 000 000.00€/km



Outros custos:

ESTALEIRO

Montagem, manutenção e desmontagem do estaleiro para execução dos trabalhos nos 28km's a intervir.

650 000.00€

ELECTRIFICAÇÃO DA LINHA (*)

Além de todos os trabalhos a realizar apresentados, necessários à reactivação do troço da linha do Douro em análise, e tendo conhecimento da intenção da electrificação do troço Caíde - Pocinho, apresenta-se também uma estimativa para a electrificação da linha, embora se reconheça que este não será um trabalho prioritário para a reabertura da linha.

4 200 000 €

MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO DA LINHA (*)

Trabalhos de manutenção e conservação dos 28km's de linha entre as estações de Pocinho e Barca d'Alva por cada ano de funcionamento.

780 000 €/ano

(*) - Estas tarefas NÃO são se encontram incluídas no valor global apresentado, a primeira por não se considerar prioritária e a segunda por representar um custo pós-intervenção. São, no entanto, apresentados por se considerar relevantes para a decisão do investimento.

SINALIZAÇÃO, TELECOMUNICAÇÕES E INFRA-ESTRUTURAS DE APOIO

420 000.00€

INVESTIMENTO GLOBAL

Via - 9 800 000.00€
Reabilitação de Túneis - 510 000.00€
Reabilitação de Pontes - 353 000.00€
Reabilitação de Estações/Apeadeiros - 700 000.00€
Drenagem - 280 000€
Intervenções geotécnicas - 7 000 000.00€/km
Estaleiro - 650 000.00€
Sinalização, Telecomunicações e Infra-estruturas de apoio - 420 000.00€

19 713 000,00