

# Linha do Vouga



Automotora Diesel-Eléctrica 9301 na estação de Águeda, Maio de 2000 (fotografia de Pedro Zúquete).

## História

Foi dada a autorização à Companhia Francesa de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, pelo então, ministro do reino, João Franco, com garantias de juro do capital empregado, se a sua exploração não desse os lucros suficientes.

Esta Companhia, iniciou os trabalhos em Dezembro de 1907. A inauguração oficial do troço Espinho-Oliveira de Azeméis realizou-se em Outubro de 1908, com a assistência de D. Manuel II; iniciou-se a exploração até à estação de Sernada do Vouga em 1911; de Sernada a Vouzela e Bodiosa a Viseu, em 1913; de Vouzela a Bodiosa, em 1914.

A extensão total da via férrea é de 175 kms, incluindo o Ramal de Aveiro.

Foi, sem dúvida, o melhoramento mais imponente concedido a esta região, melhoramento de que há muito necessitava, devido à fertilidade do seu solo, à sua indústria e comércio.

Antes da construção do caminho de ferro, o transporte de mercadorias para Aveiro e outras localidades, era feito por via fluvial, utilizando o Rio Vouga, com algumas limitações; no Verão, pela escassez de água; no Inverno, devido às inundações, ou seja, quase sempre difícil, moroso e sujeito a deterioração.

## Descrição geral da linha

A via possui um perfil bastante acidentado, com rampas e declives que chegam a atingir os 25‰ e muito sinuoso, com curvas e contra-curvas, tendo algumas delas raios que não ultrapassam os 90 metros.

Algumas trincheiras atingem 12 metros de cota (Vila da Feira). A obra de arte mais notável é a Ponte do Poço de Santiago, construída em alvenaria, cujo vão tem um comprimento de 55 metros.

Até Dezembro de 1989 era possível ir até Viseu, utilizando as automotoras Allan, a uma velocidade máxima de 45 kms/h. No dia 1 de Janeiro de 1990, o troço Sernada-Viseu fechou as suas portas para sempre.

### **A Primeira via férrea da Beira Alta**

A riqueza económica do Distrito de Viseu, tornou-o desde longa data, preferido para construções ferroviárias, e Viseu, sua capital, já em 1856 era indicada para ser o ponto principal da Linha do Norte, do qual deviam partir dois eixos ferroviários: um para o Porto e o outro para a região de Trás-os-Montes, em direcção a Zamora, a caminho do Norte de Espanha e de França.

Esta ideia foi posta de parte, mas volvidos anos, várias individualidades interessaram-se pela construção de vias férreas neste distrito e após alguns estudos, foi o Distrito de Viseu cortado em diversas frentes por caminho de ferro. A primeira linha férrea projectada nesta região, foi a da Beira-Alta e o Ramal de Nelas a Viseu, no ano de 1877.

Além da linha da Beira-Alta, outra se tornou a estudar, para servir de elo de ligação ao comércio Beirão e o Norte do País, zona principal da sua expansão.

Naquela época, em 1877, foi nomeado para estudar este projecto, o Eng.º Mendes Guerreiro. Este projectista, mostrou o reduzido interesse do *caminho de ferro americano* de tracção animal, entre Oliveira de Azeméis e a cidade do Porto, por S. João da Madeira. O Eng.º M. Guerreiro, preconizava uma linha que partisse de Estarreja e fosse entroncar na Linha de Santa Comba Dão a Viseu (mandada estudar em 1875), e considerava-a como um ramal da Linha do Norte.



Ao fim de diversos estudos por parte de outros especialistas da época, ficou a classificação, no Projecto de 1877, de uma linha a que se chamou do *Vale do Vouga*, desde Estarreja a Albergaria-a-Velha, Vouzela e S. Pedro do Sul, deixando por classificar o restante percurso, sujeito a novos estudos.

Algum tempo decorrido, na proposta de lei de 7 de Fevereiro de 1879, incluída a *Linha do Vale do Vouga*, mas a partir de Aveiro para Estarreja e S. Pedro do Sul. No relatório que antecede a proposta, vinha a seguinte observação:

" A *Linha do Vale do Vouga*, na extensão de 60 Km, atravessa os Concelhos de Estarreja, Sever do Vouga, Oliveira de Frades, Vouzela e S. Pedro do Sul, bastante populosos e cultivados.

*Ainda sob o ponto de vista mineiro, merece esta linha particular atenção: é nesta região, que já hoje se acham em activa exploração as Minas de Chumbo de Braçal, Malhada e Coval da Mó, além de outras de Cobre: - Palhal e Telhadela.*

*Prolongada até Vizeu, esta via férrea seria a comunicação mais directa entre esta cidade e o Porto. Desta maneira, seria a distância de Vizeu à Linha do Norte de 88 Km, o que em relação ao Porto, importaria num encurtamento de 41 Km sobre o trajecto pelo Ramal de Vizeu à Linha da Beira-Alta".*

Era de facto, a dificuldade do terreno, que punha de parte a ideia do prolongamento da Linha do Vale do Vouga até Viseu; mas esta dificuldade foi vencida mais tarde, por intermédio de um caprichoso delineamento, que tornou esta linha, uma das mais pitorescas do país.

### **Espinho - Vouzela - Torre Deita**

A primeira concessão da Linha do Vale do Vouga, foi pedida em 1881, mas dela não se obteve qualquer resultado.

Passado alguns anos, o seu alvará foi então concedido em Julho de 1889. A directriz agora estabelecida, passou a ser diferente da primitiva, pois o alvará determinou-a por Espinho a Vouzela e daqui a Torre Deita, na Linha de Santa Comba Dão, ainda em construção nesta data. A concessão foi dada sem auxílio do Estado, e exigindo-se ainda ao concessionário o depósito de *50 contos de réis* para validade do alvará.

Considerada esta linha como apenas um ramal, considerou-se que, as concessões desta natureza não necessitavam de autorização legislativa, não tendo tido por este motivo a respectiva sanção.



### **Construção da via férrea de Espinho a Viseu, com um Ramal de Sever do Vouga a Aveiro**

Os estudos acerca desta linha, começaram a ser feitos, aproveitando-se o critério de 1879, mas partindo a linha de Espinho, para diminuir o percurso da linha entre Porto e a cidade de Viseu; e fazendo-se ainda um ramal desde Sever do Vouga até Aveiro.

Este projecto foi entregue a dois grupos de engenheiros, ficando um grupo responsável pelo troço entre Espinho e Oliveira de Azeméis e o outro no troço entre Paradela e Viseu. Os trabalhos de campo ficaram concluídos em 1894 e o projecto foi apresentado em Outubro de 1895, orçado em 2500 contos.

Restava apenas organizar a empresa a que o concessionário se obrigara. Não foi tarefa fácil, uma vez que, o Governo não oferecia qualquer espécie de garantia ao capital e ninguém se dispunha a correr riscos.

### **Um Caminho de Ferro de tracção eléctrica**

No decorrer do ano de 1898, pensou-se numa modalidade que tornava menos dispendiosa a tracção: - aproveitar a queda de água do Rio Vouga para produzir energia eléctrica e com esta explorar o caminho de ferro com tracção eléctrica. Durante o ano de 1899, procedeu-se a diversos estudos, mas chegou-se à conclusão que este projecto não seria rentável, para o fim a que se destinava, principalmente durante a época de Verão.



### **Linha do Vale do Vouga e Ramal de Aveiro**

A classificação da Linha do Vale do Vouga como *ramal* levou a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses a reclamar contra a concessão, considerando esse ramal como fazendo parte da Linha do Norte. Esta reclamação vinha embaraçar ainda mais a construção daquela linha, mas o Governo da época venceu esta dificuldade, estabelecendo que, só autorizava a transferência da concessão da Linha do Setil, desde que, a

Companhía Real desistisse de quaisquer reclamações respectivas à concessão da linha férrea do Vale do Vouga e respectivo ramal de Aveiro, condição que a Companhia Real aceitou.

Resolvido o diferendo com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, fez-se finalmente o depósito nos termos da lei de 1899, e o alvará foi concedido em Maio de 1901. Nele figurava a directriz *Espinho a Torre Deita*, já prevista como inconveniente por obrigar o tráfego a um desvio inútil e até contrário aos estudos efectuados, além de que o projecto de Fevereiro de 1900 já classificara esta linha, de Vizeu a Espinho, e o ramal, de Sever do Vouga a Aveiro.

A verdade é que o projecto da linha Espinho - Torre Deita, não logrou despacho favorável.

A concessão foi feita por 99 anos, para via reduzida de bitola de 1 metro, com isenção de direitos alfandegários para o material importado e isenção de imposto de selo e trânsito por trinta anos.

O projecto de Outubro de 1895 (Linha de Espinho a Vizeu com o Ramal de Aveiro) foi finalmente aprovado em Outubro de 1903.

As obras continuavam dependendo da organização financeira, mas o capital não se considerava suficientemente garantido com as concessões obtidas do Governo. Sómente uma solução podia resolver esta difícil situação: *a garantia de juro*.

O concessionário dirigiu então um requerimento ao Governo, pedindo-lhe a substituição das regalias que lhe tinham sido confiadas, pela garantia de juro, obtendo a sua aprovação em Abril de 1905. Em face desta autorização, foi celebrado um contrato provisório em Abril de 1906. Estava finalmente organizada a companhia com a designação: *Compagnie Française pour la Construction de Chemins de Fer à l' Etranger*, com sede em Paris. Os seus Estatutos foram registados em Portugal e publicados no *Diário do Governo* de 29 de Janeiro de 1907.

A organização da *Compagnie Française*, deve-se em grande parte à actuação do prestigiado engenheiro português André Proença Vieira, que tinha adquirido valiosas relações no mundo financeiro estrangeiro.

Foi então contratado, para a construção do caminho de ferro do Vale do Vouga, o engenheiro francês François Mercier, por possuir comprovada competência.

### **Início dos trabalhos e suas dificuldades**

Os trabalhos da construção da Linha do Vale do Vouga, começaram em fins de 1907, mas sempre erçados de variadíssimas dificuldades, uma vez que, devido ao terreno bastante acidentado, foi necessário a construção de numerosas curvas, e tantas, que esta linha passou a ser conhecida por "*Linha do Vale das voltas*".

O projecto da instalação da estação de Espinho foi aprovado em Setembro de 1907; em Outubro do mesmo ano, foi aprovado o projecto da linha entre Espinho e Oliveira de Azeméis, na extensão de 33 Km.

Em 1908, viu a Companhia do Vale do Vouga solucionada outra reclamação que procurava impedir a construção da linha férrea.

A Companhia da Beira-Alta também tinha protestado contra a concessão, em Setembro de 1905, com o fundamento de que a Linha do Vale do Vouga passava a menos de 40 Km da Linha da Beira-Alta,

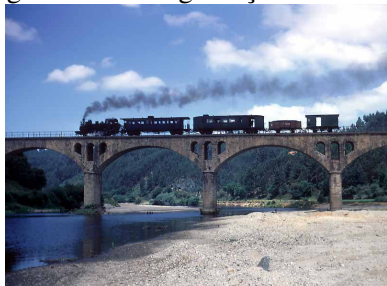


considerando Aveiro como ponto de partida, o que era prejudicial aos seus interesses e oposto ao contrato estabelecido para esta linha.

Continuadas as obras, o primeiro troço da Linha entre Espinho e Oliveira de Azeméis, na extensão de 33 Km, foi festivamente inaugurado no dia 23 de Novembro de 1908, com a presença do Rei D. Manuel II, e aberto à exploração no dia 21 de Dezembro de 1908.

O projecto do Ramal de Aveiro foi aprovado em Fevereiro de 1909, ficando este ramal a ligar com a linha em Sernada e com o comprimento de 34585 metros. Nesse mesmo mês é aprovado o projecto das instalações para o entroncamento do ramal da linha do Vale do Vouga com a Linha do Norte, em Aveiro.

No entanto, a rapidez com que se efectuaram os trabalhos da construção das linhas, não estava de harmonia com o seu bom acabamento, o que deu motivo a vários protestos, dizendo-se que a linha não oferecia garantias de segurança. O Governo nomeou uma comissão para verificar a execução dos trabalhos.



O ramal de Aveiro, que fora autorizado a ligar com a linha no local de Sernada, foi também autorizado a abrir à exploração em Setembro de 1911, juntamente com o troço entre Sernada e Albergaria-a-Velha. Ficou assim concluída a parte da linha entre Espinho-Sernada-Aveiro; faltava agora concluir o prolongamento da linha até Viseu.

### **"Santuário" da Linha do Vale do Vouga**

Um dos pontos que mereceu alguma discórdia, foi a ligação do Ramal de Aveiro com a linha na povoação de Sernada. A Companhia preferia este local, mas o Conselho Superior de Obras Públicas era de opinião que a reversão devia ser evitada. A ser assim seria necessário um deslocamento deste entroncamento, o que era uma obra dispendiosa, além de que qualquer outra, não vinha a ter melhores condições.

As razões apresentadas pela Companhia eram de ponderar, e o Governo manteve a reversão, em Maio de 1914, aprovando também o projecto da estação de Sernada.



### **Viseu ...**

A Linha do Vale do Vouga entre S.Pedro do Sul e Viseu, era de difícil construção, uma vez que, o desnível do terreno atingia algumas centenas de metros. Enquanto se procedia às terraplanagens, neste percurso, iam-se acabando as obras nos pontos considerados de fácil execução, ou aguardava-se a conclusão de obras de arte.

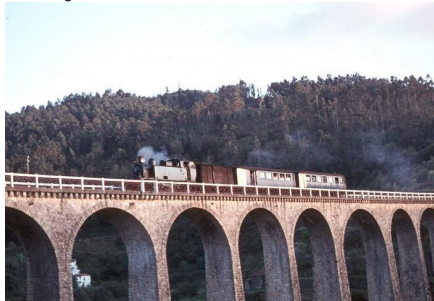
Apesar de já existirem obras de arte já em execução, uma outra reclamação chegou ao Governo. Uma reclamação das muitas que é costume aparecerem nas construções ferroviárias, protestando contra o projecto da linha entre Jafafe e Viseu; uns preferiam este percurso e outros queriam que ele seguisse a margem direita do Rio Vouga. O Governo decidiu a contenda nomeando uma comissão, para dar parecer sobre o assunto, em Dezembro de 1911, e esta considerou o projecto Jafafe-Vizeu como o preferível. O Conselho Superior de Obras Públicas e Minas foi de parecer igual, e o Governo aprovou-o definitivamente em Maio de 1912, pondo assim termo à questão.

### **Conclusão da Linha Espinho-Viseu**

Em 25 de Abril de 1913, foi autorizada a abertura da Linha entre Sernada e o Km 4 (Rio Mau), que se efectuou no dia 5 do mês seguinte. Esta abertura foi considerada provisória, visto que, não estava ainda determinado se a reversão que os comboios eram obrigados a fazer na direcção de Espinho, podia ou não ser solucionada.

O troço na parte final do percurso em Viseu, estava também quase concluído, mas tornou-se indispensável modificar as ligações com a Linha de Santa Comba Dão, para o que foi projectada uma variante, aprovada em 7 de Agosto de 1913.

Enquanto se concluía este trabalho, concluía-se também a continuação do troço além do Rio Mau, e as aberturas à exploração foram autorizadas em 20 de Dezembro de 1913, entre o Km 4 e o Km 18, embora já houvesse exploração desde o dia 4 (estação de Ribeiradio) entre os Kms 67,800 (estação de Bodiosa) e 79,100 (estação de Viseu), iniciada em 5 de Setembro de 1913.



Finalmente, em 17 de Março de 1914, foi autorizada a abertura do troço entre Ribeiradio e Vouzela, e o troço de Vouzela a Bodiosa (desde o Km 18 ao Km 67,800). A Linha de Espinho-Viseu ficou com o comprimento total de 140,406 Km.

A título de curiosidade, podem-se referir alguns benefícios que esta grandiosa obra trouxe para o País: "em 1919, o primeiro ano de exploração normal, após a 1ª Grande Guerra Mundial, transportou a Companhia do Vale do Vouga (V.V.) 66.375 toneladas de mercadorias e 375.000 passageiros".

### **Obras de arte**

Nos caminhos de ferro do Vale do Vouga, foram construídas numerosas obras de arte, que copreendem túneis e pontes:

*Túneis* - Desde Espinho até Viseu há *vinte túneis*, numa extensão total de 774,77 metros. No Ramal de Aveiro a Sernada, há *um só túnel (Eirol)*, com a extensão de 73,20 metros.

*Pontes* - Na Linha de Espinho a Viseu, existem *treze pontes*, com a extensão total de 1002,65 metros. No Ramal de Aveiro a Sernada, existem *quatro pontes*, com a extensão total de 290 metros.

## Estações

Na Linha do Vale do Vouga e Ramal de Aveiro, existem trinta e três estações:

*De Espinho a Viseu* - Espinho, Oleiros, Paços de Brandão, S. João de Ver, Vila da Feira, Arrifana, S. João da Madeira, Couto de Cucujães, Oliveira de Azeméis, Pinheiro da Bemposta, Branca, Albergaria-a-Nova, Albergaria-a-Velha, Sernada, Paradela (última estação do Distrito de Aveiro), Ribeiradio Arcozelo das Maías, Pinheiro de Lafões, Oliveira de Frades, S.Vicente de Lafões, Vouzela, S.Pedro do Sul, Mossâmedes, Bodiosa, Campo, Viseu.

*No Ramal de Aveiro* - Sernada, Macinhata, Mourisca do Vouga, Águeda, Eirol, Eixo e Aveiro.



Estação de Vouzela

## Ramal do Canal de S.Roque

Concluída a Linha do Vale do Vouga, no troço Sernada-Viseu, resolveu a Companhia, prolongar o Ramal Sernada-Aveiro, até ao Canal do Cojo (Aveiro), embora a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C.P.) já tivesse um ramal em exploração no Canal de S.Roque, situado junto às salinas da cidade e perto da estação de caminho de ferro. A Companhia do Vale do Vouga apresentou a sua proposta para a concessão, o qual foi aceite em Novembro de 1915.

As dificuldades resultantes da 1ª Grande Guerra Mundial e a crise financeira sobreveniente obstaram, à construção deste pequeno ramal, que entretanto perdeu oportunidade, pelo que não chegou a realizar-se.

Do referido ramal, voltou a Companhia, por volta de 1926 a ocupar-se, e em Novembro desse mesmo ano, foi autorizada a construir uma linha que saindo da estação de Aveiro (a Norte das instalações da C.P.) seguisse em direcção ao Canal de S.Roque (poente da cidade, na sua periferia) seguindo daqui para Ílhavo, Vagos, Mira e Cantanhede. No entanto, a construção da linha compreendida entre o referido canal e Cantanhede ficou em suspenso, até que foi feita a sua inclusão no Plano de 1930, levando-a também a Ançã e devendo ser construída pelo *Fundo Especial*. Este referido troço nunca chegou a ser construído, contudo, o ramal para o Canal de S.Roque ainda hoje existe o seu leito e uma ponte por cima da Linha do Norte.

Em 11 de Maio de 1932, foi finalmente aprovado o projecto do ramal do Canal de S.Roque, numa extensão de 2,535 Km. A abertura deste ao transporte de mercadorias, foi autorizada em 15 de Outubro de 1932 e o seu funcionamento começou volvidos dez dias.

Os Caminhos de Ferro do Vale do Vouga vieram mais tarde a ser incorporados na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C.P.).

A última marcha comercial de passageiros, em comboio de tracção a vapor, entre Aveiro e Viseu (regresso), efectuou-se no dia 25 de Agosto de 1972, comboio este rebocado pela locomotiva "E 94". Com apenas 7 anos de idade, lembro-me desse maravilhoso passeio.

Bons tempos...!

### **Descrição da linha e paisagem envolvente**

Saindo de Espinho (estação de via larga) a linha segue por alguns momentos paralela à via descendente da Linha do Norte, até que, inflete para nascente onde entramos na estação de *Espinho-Vouga*, ao km 0,6. Esta estação com um traçado fora do vulgar, encontra-se ao abandono e muito mal preservada; era aqui, nos tempos aureos do vapor que se procedia à composição dos comboios. O seu parque de linhas possuía uma placa giratória, fosso para revisão das locomotivas e armazéns cobertos para albergar as mercadorias procedentes da via estreita ou da via larga, onde eram transbordados para vagões a fim de seguirem até ao seu destino final.

Hoje tudo está em perfeito abandono.

Seguindo viagem, a via inflete para Sueste, começando a sua caminhada a subir, cortando a encosta, revestida de pastagens e milheirais; existe uma verdadeira cidade de moradias de ambos os lados. No horizonte, a Oeste, vislumbra-se a lagoa de Esmoriz, as primeiras dunas, o aeródromo e, num último relance, a vastidão do Atlântico. Dois modestos apeadeiros, Paramos e Lapa, entre uma mata de pinheiros e chegamos à estação de *Oleiros*, ao km 7.

Paisagem verde contrastando com um sem número de fábricas e fabriquetas, hoje designadas por PME, ao fim de um sem número de curvas e contra-curvas, entramos na estação de *Paços de Brandão*, ao km 9.

Esta estação, muito pitoresca, está guarneçada e encontra-se muito bem preservada, com o seu minúsculo edifício envolto num esplendor jardim anexo à casa e também este está preservado. Nesta estação podemos ainda encontrar um pequeno edifício afecto ao serviço Tex, que outrora, era o armazém das mercadorias.

Esta estação é uma prova evidente, nos dias que correm, que devem estar guarneçadas para que o vandalismo não se encarregue de a "preservar e conservar".

Prosseguindo a nossa viagem, atravessamos agora uma região recheada de belas moradias envoltas pelos densos pinhais. Voltamos a subir até atingir um patamar, onde se situa o apeadeiro de *Rio Meão*. Mais umas centenas de metros e entramos na estação de S. João de Ver, km 14.

Sem grande história, continuamos a nossa escalada, passando pelo apeadeiro de *Cavaco*, até que se descobre à nossa direita a silhueta singular do belo castelo de Vila da Feira; Vila da Feira é uma cidade florescente, grandiosa, industrial e em franca expansão. Após a transposição de uma trincheira, a via descreve uma apertada curva à esquerda para entrarmos na preservada estação de *Vila da Feira*, ao km 19.

Daqui, avista-se a enorme cidade e o seu imponente castelo, envolto em densa vegetação. Esta estação, não está guarneçada, mas tem gente a viver por cima. Foi objecto de umas obras de beneficiação, recentemente; só foi pena, os responsáveis terem se esquecido de dar um jeitinho na via, dentro da estação, já que, as travessas continuam assentes em lama, não dignificando a via e a sua conservação. Ainda se pode observar a antiga toma de água para abastecer as antigas locomotivas a vapor e o depósito da água é algo de invulgar, uma vez que, não sendo uma vulgar estrutura metálica, é um tanque de alvenaria que se encontra na encosta defronte da estação, no meio de grandes árvores.

Curva à esquerda, entre uma profunda trincheira; subidas e descidas, entramos numa zona densamente arborizada.



Ao km 25, chegamos à cidade industrial de *S. João da Madeira*. Estação preservada que possui um belo jardim adjacente, onde a arte da poda faz desenhos ferroviários magníficos.

A linha férrea contorna o sopé do outeiro em que assenta o casario. Descemos agora em declive rápido, pelo apertado e sombrio valeiro, até nos determos em *Couto de Cucujães* (encontra-se em mau estado de conservação, completamente abandonada), ao km 29.

Transposto o Rio Ul, sobe-se de novo. A fresca e abundante vegetação atinge o máximo de pujança neste trecho ribeirinho; passamos ao km 31 pelo apeadeiro de *S. Tiago de Riba Ul*, quando o Rio Ul desaparece sob a espessa folhagem de amieiros.

Finalmente, chegamos à estação de *Oliveira de Azeméis*, ao km 33. Bonita estação, com um jardim, depósito de água clássico e ainda possui algumas linhas para resguardo das composições. Até esta estação, a via permite uma velocidade máxima de 50 kms/h, com bastantes solavancos, podendo ser rectificada em muitos troços e melhorada a sua velocidade máxima para os 70 kms/h, caso se pretenda um transporte de qualidade e rápido.

O troço que se segue até Sernada do Vouga está mais abandonado, visto que existem muitos interesses por parte de alguns particulares, em tornar o caminho de ferro um transporte a eliminar.

Como referi anteriormente, este troço está um pouco entregue à degradação, possuindo carris ainda do tempo do vapor, nos troços de Ul-Figueiredo e Albergaria-a-Velha-Sernada; as passagens de nível foram desguarnecidas de pessoal, tornando-se uma verdadeira aventura este troço com 19 kms ser percorrido à velocidade máxima de 35 kms/h, demorando uma hora até Sernada.



Allan 9306 transformada em automotora de Socorro; Sernada do Vouga, Maio de 2002 (fotografia de Pedro Zúquete).

Saindo de Oliveira de Azeméis, depois de uns apertados ziguezages, atravessamos uma ponte sobre o Rio Antuã, passamos pelo apeadeiro de *Travanca* (km 38) e continuamos a percorrer esta linha sobre uma paisagem verdejante envolta por verdes de diversas tonalidades, até que entramos na estação de *Pinheiro da Bemposta* (km 44).

Esta modesta estação, está com a "cara lavada" e possui um bonito jardim adjacente, mas irá aguentar-se por quanto tempo assim!?

A partir daqui, o traçado da linha melhora, dando origem a algumas rectas até Albergaria-a-Velha, acompanhando a EN nº1 ao nosso lado direito; *Branca*, estação ao km 46, *Alberagria-a-Nova* ao km 49 (esta estação encontra-se muito abandonada, o que é incrível, quando no tempo do vapor dava gosto e prazer ver as locomotivas a abastecerem-se de água e tudo se encontrava bem cuidado). Continuando a nossa caminhada, em direcção a Sul, a linha possui extensas rectas, passa por baixo de um viaduto da EN nº1, ficando agora esta no nosso lado esquerdo, e após uma curva à esquerda, entra na ampla estação de *Albergaria-a-Velha* (km 55), mesmo no coração da vila. Deixando agora o planalto inicia uma descida, em sucessivos lanços, em

direcção ao Rio Vouga, que corre lá em baixo, suavemente no Verão, tumultuoso no Inverno. Transpõe dois túneis, um deles em curva, numa espiral, envolta de altos eucaliptos; o desnível é de 100 metros, com planos inclinados de 23‰, ao fim de uma pequena recta, entra no Santuário do Vapor: Estação de *Sernada do Vouga*, ao km 62.

Sernada do Vouga, é uma pacata localidade, à beira do lindíssimo Rio Vouga pertencente à Freguesia de Macinhata do Vouga e ao Concelho de Águeda; possui pouco mais de uma dúzia de casas e algumas tascas onde se pode comer uns petiscos da região. Aqui dá-se o entroncamento com o Ramal de Aveiro, o qual ainda, por enquanto, possui comboios em circulação, apesar de algumas almas pouco ortodóxicas desejarem o seu encerramento.

Na época quente, Primavera e Verão, Sernada merece uma visita e recomendo um pic-nic à beira rio, ou talvez passar uma tarde à pesca, desfrutando do sossego do lugar, apreciando os comboios a passarem na ponte rodo-ferroviária, para os que são entusiastas por este meio de transporte.

O troço Sernada do Vouga-Viseu foi encerrado em 1 de Janeiro de 1990 e é pena, pois este é o mais belo da Linha do Vouga, com paisagens dignas como se estivéssemos no 1º balcão de uma sala de espectáculos.

Foi desprezado pelos nossos administradores da CP ao longo de décadas e já em finais de 1989, quando ia apenas uma Allan a Viseu (eu ainda cheguei a fazer o percurso Viseu-Sernada-Aveiro, em Julho de 1989). Hoje a sua recuperação é extremamente dispendiosa, mas talvez, valha a pena recuperar o troço Sernada-Paradela; sobre este assunto falarei mais adiante.

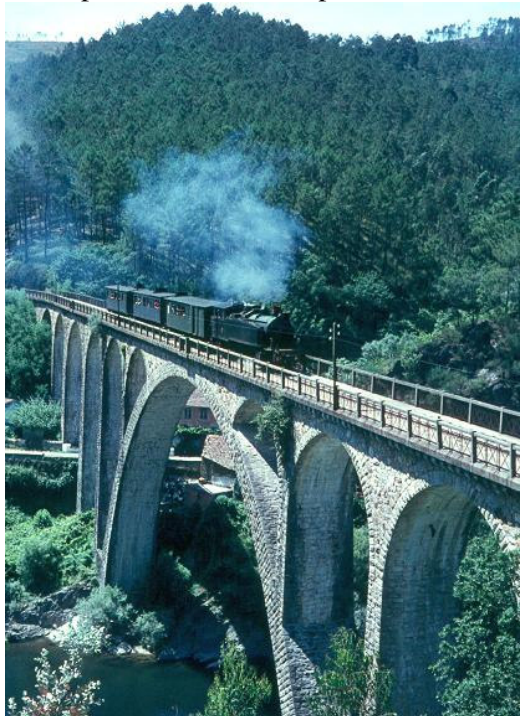
Vou agora descrever a parte restante até Viseu, visto que, merece a pena, não só pela paisagem, como pelas obras de arte que possui, algumas delas ainda hoje se encontram de pé.

Saindo de Sernada do Vouga, em direcção a Nascente, percorremos um troço rectilíneo junto do Rio Vouga que corre em sentido oposto do nosso lado direito. Ao fim de poucos metros cruza um afluente do Vouga, o Rio Caima, através de uma ponte metálica com 40 metros, um pouco mais à frente passa-se por debaixo do IP5 e entra-se no apeadeiro de *Carvoeiro*, km 64. Hoje, apenas resta a placa do mesmo de pé!

O rio descreve contínuos meandros e corre calmamente e demoradamente para a foz; do lado esquerdo avista-se a Serra das Talhadas, coberta de grande vegetação de eucaliptos enraizados num solo xistoso. A partir deste ponto a via começa a sua ascensão e o vale torna-se mais agreste, sempre ganhando altura para transpor o Rio Vouga mais adiante. Algumas trincheiras, um pequeno túnel, a via transpõe a antiga estrada nacional nº 16 (Aveiro-Viseu-Vilar Formoso) numa curta passagem de nível, passando esta para o lado direito da via férrea.

Antes de transpormos a Ponte do Poço de Santiago, existe um pequeno apeadeiro à entrada da magestosa ponte, denominado *Poço de Santiago*, ao km 70. A estrada afasta-se (passando por debaixo da ponte) prosseguindo pela margem direita e a via férrea transpõe o Vouga sobre a elegante Ponte de Santiago, construída em alvenaria com 35 metros de altura, um grande arco central com 55 metros de vão e mais 11 pequenos arcos. O projecto desta arrojada obra de arte foi atribuído ao engenheiro francês Sejourné e a direcção da sua construção ao engº. Mercier, da mesma nacionalidade. O fecho do arco central mede somente 90 cm de espessura!

O comboio afasta-se do rio e agora na margem esquerda, continua a subir, com curvas e contra-curvas, trespassando pequenos túneis, e trincheiras sob uma densa floresta; surge após uma curva à esquerda a estação de *Paradela-Sever do Vouga*, ao km 72. Esta estação nos seus tempos áureos possuía um movimento de mercadorias digno, pois junto dela, existia uma grande fábrica de moagem movida a energia eléctrica, esta proveniente de uma mini-hídrica no Rio Vouga, instalada a um quilómetro no Pessegueiro, uma pequena mas muito pitoresca localidade próximo desta estação.



Da última vez que lá passei, em 25 de Abril de 2000, a estação está a cair, as linhas desapareceram e a fábrica de moagem não funciona! A mini-hídrica merece uma visita, principalmente, quando o Rio leva muita água; foi caso, quando estive lá pela última vez.

Saindo da estação de Paradela, trespassa-se a estrada nacional nº 328 (Talhadas-Sever do Vouga), entramos num dos vales mais belos existentes em Portugal, e deixamos as terras de xisto para entrarmos nas terras de granito. A linha em sucessivas curvas prossegue vagarosamente a sua subida, acompanhada de perto pela estrada nº 16 (que não se vê, porque a mata é extremamente densa e a via férrea denrola-se numa cota bastante elevada, quer em relação ao rio, quer em relação à estrada), agora à sua esquerda, trincheiras feitas na rocha viva, alguns túneis, para nos determos no apeadeiro de *Cedrim*, ao km 76.

Começam a surgir as tapadas e vinhedos. Entramos no concelho de Oliveira de Frades; uma pequena recta e ao longe a estação de Ribeiradio (km 81) que ainda não foi demolida! Aqui, avista-se o vulto pedregoso e magestoso da Serra da Gralheira, que se prolonga para Nascente lá para os lados da Serra de Montemuro e de Leomil.

Agora a estrada encontra-se praticamente à mesma cota da via férrea. Uma passagem de nível e entramos no apeadeiro de *Arcozelo das Maias* (km 84). Este, está preservado, devido a ter gente a habitar, senão, há muito que seria uma miragem! A linha continua a sua subida; o curso do rio deixa de se ver, mas as grandes e vistosas paisagens do vale mantêm-se; um pequeno túnel. A linha, em sucessivas subidas e descidas, percorre a meia encosta, um troço relativamente desolado, atingindo a cota de 391 metros ao km 88, ou seja, no apeadeiro de *Vila Chã*. Continuamos com uma paisagem deslumbrante até alcançarmos a estação de *Pinheiro de Lafões*, ao km 93. Este, hoje, desapareceu do mapa, assim como a própria via férrea, restando apenas a plataforma!

Mantendo a pendente na ordem dos 25%, sempre em ascensão, alcançamos a cota dos 397 metros ao km 98, na estação de *Oliveira de Frades*; desconheço a situação em que se encontra a estação.

A vila de Oliveira de Frades, é pequena, mas bonita situando-se sobre o vale profundo do Rio Vouga, que por estas bandas é bastante mais estreito e com margens pedregosas. Numerosas quintas verdejantes, rodeadas de latadas, campo de milho e árvores de fruto, em socos, caracterizam estas paisagens.

Prosseguindo viagem, ao km 100 passamos pelo apeadeiro de *S. Vicente de Lafões* e a partir deste ponto, a linha começa a descer, aproximando-se do vale; abrange-se no horizonte visual a magnífica paisagem da Serra da Gralheira, com as suas aldeolas um pouco semeadas aqui e ali; transpõe-se uma ponte de alvenaria com 3 arcos e logo a seguir outro mais extenso, desta vez, sobre a Ribeira do Zela, também de alvenaria, mas com 15 arcos. Entramos na bonita estação de *Vouzela* (km 106), que se situa no coração da vila do mesmo nome.

A vila está empoleirada, a meia encosta, tendo como guardião a Nascente, o Monte afunilado da Senhora do Castelo, miradouro situado a 538 metros de altitude, o qual pode ser alcançado a pé por carreiros áspers e muito íngremes (1 hora de marcha) ou por automóvel através de uma estrada municipal (4 kms), com excelentes vistas sobre o vale do Rio Vouga e donde se avista a elegante e extensa ponte ferroviária sobre a Ribeira do Zela.

Descida bastante rápida, em apertadas curvas até atingirmos o apeadeiro das *Termas de S. Pedro do Sul* (km 111). O edifício do apeadeiro ainda está intacto, graças a ter gente a viver há longa data. A plataforma da via deu lugar a uma nova variante à estrada nacional nº 16, deixando de se passar no centro da estância termal. Esta obra tem muito pouco tempo, foi aberta ao tráfego há cerca de um ano.

Em rápida pendente, o comboio segue agora, sempre a descer em direção à vila de S. Pedro do Sul, passando entretanto sobre o Rio Vouga através de uma ponte semelhante à Ponte do Poço de Santiago, mas de menores dimensões, denominada Ponte do Pego.

Estação de *S. Pedro do Sul* (km 113), preservada, foi há pouco tempo adquirida por um particular.

Novamente, a linha férrea atravessa de novo o Rio Vouga, sobre uma ponte com 133 metros de comprimento, do qual diz adeus para iniciar uma longa e demorada subida a caminho de Viseu, num percurso cheio de curvas. Passamos ao km 121 pelo apeadeiro de *Real*, deixamos a bonita paisagem do Vouga com a Serra da Gralheira no nosso vasto horizonte e chegamos à estação de *Moçâmedes*, ao km 123.

Voltamos a inserir dentro de uma paisagem verdejante, mais parecendo estarmos a atravessar o Minho; trespassa-se um pequeno túnel e a linha continua a subir a uma média de 23 metros por quilómetro, atingindo a cota de 385 metros ao km 129, estação de *Bodiosa*.

Outrora, o solo era rico em minério de cassiterite e volframite. Mais um apeadeiro, desta vez, *Travanca de Bodiosa*, ao km 132. Entramos num planalto. A estrada nacional nº 16 que nos tem vindo a acompanhar, agora alcança a via férrea, depois de uma tortuosa subida desde S. Pedro do Sul. Passamos uma passagem de nível sobre a respectiva estrada, subindo de novo pelas encostas do Monte de Santa Luzia até atingir a cota dos 429 metros.

Mais uma estação, *Campo* ao km 135, penúltima paragem antes da cidade de Viseu e término da linha do Vouga; continuamos a nossa escalada, até que por fim, atinge-se a linha divisória das águas do Rio Vouga e do Mondego, ou seja, dos seus afluentes, o Troço e o Pavia, num lugar ermo, situado à cota de 534 metros de altitude, o ponto mais alto de toda a via férrea.

A partir daqui, a linha inicia uma rápida descida, no horizonte à nossa direita avistamos a Serra do Caramulo e ao km 141 entramos na estação de *Viseu*.

Daqui, saía uma outra linha, também de via estreita (1000 mm) em direcção a Santa Comba Dão, na Linha da Beira Alta, passando por Tondela e servindo as povoações de Torre Deita, Farminhão, Tonda, Treixedo, na distância de 50 kms (desmantelada nos finais da década de 90).

### **Actualmente ...**

No início do ano de 1990, o troço Sernada-Viseu foi encerrado ao serviço de passageiros e mercadorias, sendo substituída a velhinha automotora "Allan" por autocarros, os quais não foram do agrado das populações, apesar da sinuosa e bela paisagem ao longo do Rio Vouga.

Inicialmente, estes autocarros eram propriedade da CP, mas como também era extremamente penosa a viagem pela EN nº 16, cheia de curvas e em alguns troços muito estreita, não sendo possível praticar uma velocidade superior a 40 kms/h, o serviço foi-se degradando ao longo dos anos e acabou mesmo por ser encerrado. As viaturas foram compradas pela Empresa Guedes, com sede em Castro Daire e Caima, com sede em Oliveira de Azeméis, e actualmente o serviço é praticamente escasso.

Se hoje, alguém pensasse em reabrir esta via, iria deparar com um sem número de dificuldades, já que, só existem as pontes e a plataforma (em alguns troços). Parte da plataforma foi invadida pelo asfalto, dando origem a novas estradas e noutros casos existem casas implantadas!

Resumindo, apenas em pleno ano 2004 resta-nos viajar entre Espinho e Aveiro, passando por Sernada do Vouga. O troço Sernada-Aveiro, não faz parte da Linha do Vale do Vouga, é apenas um ramal, designado inicialmente, por Ramal de Aveiro, com início em Sernada.

## **Medidas a implementar na actual Linha do Vouga**

### **1. Introdução**

Para que possa existir um Caminho de Ferro rentável, como qualquer meio de transporte no seu sentido mais amplo, é necessário que existam determinados pressupostos, e que estes garantam, não direi o mínimo, mas o satisfatório, mais próximo do bom, já que o óptimo é inimigo deste último atributo.

Estes pressupostos podem-se dividir em 3 grandes grupos a designar:

- a) - Infra-estrutura;
- b) - Material circulante;
- c) - Exploração comercial:

- 1. Pessoal qualificado.
- 2. Gestão do tráfego (maximização).
- 3. Segurança.
- 4. Conservação e manutenção.



No que diz respeito à Linha do Vouga (Espinho-Sernada) e ao Ramal de Aveiro (Sernada-Aveiro), dos 3 pressupostos enunciados anteriormente, apenas 1 se pode considerar satisfatório e dentro dos limites minimamente aceitáveis; estou a falar obviamente do material circulante.

Este, desde 1993, foi reforçado com a introdução de novas automotoras, remodeladas nas Oficinas da EMEF, em Guifões (Porto). Estas automotoras de origem Jugoslava (JZ), foram construídas em 1966 e 1968 e compradas a este país pela C.P. no ano de 1980.

Vinham equipadas com motores Diesel Fiat com transmissão mecânica, o que na prática era muito desfavorável, visto que, naturalmente as transmissões já não estariam nas melhores condições, o que originava verdadeiros arranques tipo *Fórmula 1* aos esticões! O seu interior, muito pobre juntamente com a carroçaria já apresentavam um aspecto muito degradado, com elevada corrosão.

Inicialmente, foram colocadas ao serviço nas vias estreitas transmontanas (Linha do Corgo e Linha do Tua, respectivamente, Régua-Vila Real-Chaves e Tua-Mirandela-Bragança), tendo-se revelado pouco eficientes, devido à má inscrição nas curvas que estas vias apresentam, com um traçado pouco rectilíneo e curvas apertadas, ou seja, de pequeno raio.

Foram transferidas para a Linha do Vouga no início da década de 90, mas com o passar dos anos, a degradação ia aumentando e peças suplentes escasseavam. Em 1993, a CP resolveu (e resolveu bem) ao aproveitar os chassis e os boggies das que se encontravam em melhor estado de conservação e proceder à reconstrução de automotoras inteiramente novas, eliminando o boggie entre carruagens e colocando dois boggies por carruagem, modificou a passagem inter-carruagem, todo o interior foi novo (bancos, iluminação, decoração, cortinas, janelas, portas), o painel de instrumentos da cabina de condução, motores novos Diesel, da marca Volvo (mais económicos, fiáveis e duradouros), passando a transmissão a ser hidráulica tipo Voith.

Foi sem dúvida, uma opção sensata e de louvar, pois a empresa ficou a ganhar em termos de material circulante e em oferecer ao passageiro um transporte de qualidade.

Estas automotoras da série 9701/20, inicialmente projectadas para uma bitola de 900 mm, tinham uma velocidade máxima de 90 kms/h. Quando vieram para Portugal, a sua velocidade foi restringida para os 70 kms/h e após a sua remodelação, a sua velocidade máxima foi fixada nos 50 kms/h.

Há muitos anos que deixaram de circular composições de locomotiva e carruagens, para além do tráfego de mercadorias. Importa recordar, que esta via foi encerrada a todo o tipo de tráfego entre 1972 e 1975, o que gerou um grande contestamento popular e após uma luta cerrada por parte das populações que ficaram sem o seu comboio e meio de transporte por excelência, foi desenvolvido uma maratona de reuniões com as entidades estatais (Governo Civil de Aveiro) e com a própria CP no sentido da reabertura da linha.

Este episódio histórico foi relatado e escrito num livro com o título "*Vouga Arriba... ou o drama de um povo*", da autoria do jornalista Daniel Rodrigues. Se este povo não tomasse esta atitude, hoje não tínhamos a linha do Vouga aberta ao tráfego, por causa de uma desculpa esfarrapada de que as locomotivas eram as principais responsáveis pelos fogos e que a linha não era rentável....!

Igualmente, as automotoras Allan, depois de serem transferidas da Linha do Tua, Póvoa, Guimarães e Linha do Dão (após o encerramento desta em finais da década de 80) para a Linha do Vouga, foram objecto de uma remodelação, quer a nível dos motores (substituíram os antigos AEC por Volvo), quer a nível do visual

exterior, nos topos, com a substituição dos tradicionais 6 vidros pequenos por 2 largos, restando apenas 2 vidros pequenos junto das portas.

Tanto as Allans como as ex-Djuro Dakovic foram retiradas de serviço em 2001; encontram-se no parque de vias da estação de Sernada do Vouga.

Foram introduzidas as automotoras ABB/SOREFAME construídas em 1991 num total de 7 unidades duplas Diesel que circulavam na Linha da Póvoa de Varzim. Quando esta encerrou para obras do Eléctrico do Porto, foram transferidas na totalidade para a Linha do Vouga.

## **2. A Infra-estrutura**

A infra-estrutura é um dos pontos essenciais para cativar os clientes e de forma ao transporte ter sucesso comercial. Uma má via origina elevadíssimas despesas de conservação, provocando outros danos a nível do material circulante.

Existem duas opções para a via férrea: *uma*, é construir uma via extremamente reforçada, que permita ter uma longevidade de 30 anos (é o caso adoptado pelas companhias ferroviárias americanas). Ao fim deste período, toda a via é substituída por uma nova. Tem vantagens e inconvenientes. Uma das vantagens, é o facto de só se gastar dinheiro uma vez, de trinta em trinta anos, não sendo necessário andar todos os anos com substituição de travessas, carris, soldaduras, balastro e outros aparelhos de via. O inconveniente, é o facto de se dispendir muito mais dinheiro.

A outra opção é talvez mais barata, mas implica que exista sempre uma equipa, permanentemente no terreno a inspecionar a via, de tempos em tempos e por consequência, a repará-la, como acontece na nossa ferrovia.

Os factores que podem alterar a estrutura da via podem ser, as cargas transportadas, os diversos tipos de material tractor, a consistência das várias camadas que constituem a plataforma onde repousa o balastro, factores atmosféricos (chuva, calor, temperatura muito baixas) e por último a constituição química com que são fabricados os carris e travessas, além da espessura e composição mineralógica do balastro empregue.

Na situação em concreto, na linha do Vouga, ultimamente, a via tem sido objecto de beneficiação; substituição de carris de 25 e 30 kgs/m (que datam do início da abertura da linha, 1912!) por carris usados da Linha do Norte de 54 kgs/m, que datam de 1972 e servem perfeitamente para a linha em causa, por mais 40 anos, no mínimo. Este facto é importante de realçar, mas a sua aplicação na prática tem sido aos bochechos, à razão de 4 a 6 kms por ano! Dentro do vasto campo que constitui a infra-estrutura, como referi antes, na Linha do Vouga temos os edifícios das estações e apeadeiros e as obras de arte (pontes, túneis, viadutos).

No que diz respeito aos edifícios das estações e apeadeiros, tem sido feito um esforço em recuperar os imóveis das estações, tais como, as estações de Eixo, Eirol, Águeda, Sernada do Vouga, Vila da Feira, Paços de Brandão, Oliveira de Azeméis, Pinheiro da Bemposta, tornando-as belos edifícios e que nos mostram uma traça arquitetónica de estilo francês.

Pontes, apenas existem duas que possuem alguma dimensão de destaque (metálica sobre o Rio Águeda, entre Eirol e Travassô e de alvenaria sobre o Rio Vouga, em Sernada). A ponte sobre o Rio Águeda foi pintada

e levou obras de manutenção em 1990. Quanto à Ponte sobre o Rio Vouga, esta abateu a meio (não sei precisar em que data) e tem sido objecto de obras de conservação nos últimos anos.

Túneis, existem dois (o de Eirol, com pouco mais de 40 metros e o de Sernada, entre Albergaria-a-Velha e Sernada, este último em curva, com 116 metros). Os túneis foram objecto de obras de manutenção há cerca de 15 anos. Visitei-os na companhia de alguns entusiastas em Julho de 2002 e encontram-se em boas condições, o mesmo já não acontecendo nas travessas que se encontram cravadas em lama.

Viadutos, existe apenas um recente, em betão-armado, sobre a auto-estrada A1.

Antes de encerrar o ítem sobre a infra-estrutura há que questionar 3 situações que apesar de se inserirem neste âmbito também dizem respeito à Segurança e à exploração do tráfego merecem uma reflexão. Trata-se das passagens de nível, da implementação de novos apeadeiros e o estado em que se encontram algumas estações.

Começando pela primeira situação, as passagens de nível rodoviárias, requerem algum investimento. Considero este problema pertinente, pois existe um elevado número de atravessamentos, muitos deles de grande risco, não só porque se encontram em locais de pouca visibilidade, sendo noutros casos o tráfego intenso o factor de maior perigosidade, contribuindo deste modo para o surgimento de sinistralidade, na sua grande maioria, fatal.

Segundo informações fornecidas por pessoas ligadas à ferrovia, tem havido uma abertura por parte das Juntas de Freguesia, no sentido da supressão de algumas PNs e automatização de outras.

Do que conheço, no Ramal de Aveiro (Sernada-Aveiro), existem diversas PNs bastante frequentadas por veículos rodoviários que não possuem qualquer vigilância e carecem de automatização.

É interessante lembrar que, nos anos 50 não existia o apeadeiro de Esgueira. É um apeadeiro recente. Trata-se de uma obra que deu resultados positivos, pois insere-se no perímetro urbano da cidade de Aveiro e geradora de tráfego.

Foi criado um novo apeadeiro (Taipa-Requeixo) entre Travassô e Eirol, para servir as populações da Freguesia de Requeixo e do lugar da Taipa, anexo à Freguesia.

Para encerrar este capítulo da infra-estrutura, resta-me apenas falar da conservação dos edifícios das estações e apeadeiros. Não é só um problema da Linha do Vouga, trata-se de um flagelo a nível nacional e tem solução fácil a meu ver.

Por este Portugal fora, em todas as linhas e ramais existem estações a cair aos pedaços, abandonadas às intempéries, ao vandalismo gratuito e as entidades proprietárias esquecem-se que trata-se de património nacional, ou seja, de todos nós cidadãos.

Nalguns casos, estes imóveis foram recuperados, apesar de não existirem comboios nas linhas que serviam outrora, para fins de lazer (exemplos: Montemor-o-Novo e Lagoaça), ou fins comerciais (exemplos: Seixal, Mora, Limede-Cadima). Isto são apenas alguns exemplos, mas outros poderão ser pioneiros, em vez de se emparedar as portas e janelas, dando um ar terceiro-mundista! É o caso da estação de Espinho-Vouga, uma pena ver uma casa construída com materiais nobres como seja o granito e agora, depois de anos de abandono, está um verdadeiro bloco de tijolo, nem uma janela, nem uma porta!

### **3. Exploração Comercial**

Entramos no capítulo mais problemático da gestão das nossas vias férreas! Aqui é que é um quebra-cabeças.

Num programa recente intitulado "Horizontes da Memória" do ilustre Dr. José Hermano Saraiva, este orador falava sobre a povoação de Sever do Vouga e o programa teve início em cima da Ponte do Poço de Santiago.

Dizia o Prof. que outrora naquela ponte circulava um comboio entre Aveiro, Espinho e Viseu e gerou muita riqueza na região, pois na época poucas estradas existiam naquela região extremamente alcantilada, e as pessoas tinham necessidade de se deslocarem, para além do escoamento dos bens, mas segundo as entidades que exploravam o dito caminho de ferro, este era deficitário e a solução mais barata e económica era o seu encerramento e foi o que fizeram em 1 de Janeiro de 1990. Nem sequer refletiram numa possível exploração turística! Para quem viu o programa, com certeza que questionava esta hipótese.

A simples solução de encerramento das vias férreas, porque é geradora de receitas negativas, não é solução eficaz para erradicar o problema.

O encerramento da Linha do Vouga no troço Sernada-Viseu não veio trazer desenvolvimento económico e social ao país em nenhuma área, antes pelo contrário, denegriu e criou isolamentos nas populações e nas fontes produtivas da região, cujos reflexos se transmitem anos mais tarde no próprio desenvolvimento global do país.

Sendo Viseu, a capital da Beira Alta, esta estava ligada por precárias vias de comunicação; a EN nº 16 (Aveiro-Vilar Formoso) era e é extremamente sinuosa. A linha férrea não se pode dizer que era de boa qualidade, mas sempre trouxe algum desenvolvimento no escoamento de bens das localidades que servia e era um meio de transporte, para algumas povoações mais pobres, mais eficaz.

Por outro lado, a Linha do Dão (Viseu-Santa Comba Dão) era uma via de comunicação que ligava com o corredor internacional, que é a actual Linha da Beira Alta.

Perante estas realidades, o que a transportadora ferroviária deveria efectuar era uma melhoria de fundo nestas vias férreas e dotá-las de um traçado mais apropriado de modo a se poderem praticar velocidades mais competitivas face ao transporte rodoviário e não o seu abandono, puro e simples.

Construiu-se o IP5 (à pressa) e apesar de ser uma via onde se pode praticar velocidades superiores em relação à antiga EN nº 16, o seu traçado em muitos troços não serve ninguém, e hoje encontra-se próximo dos limites de saturação de tráfego. Continuamos a idealizar e a realizar projectos cuja longevidade é a curto prazo, em vez de raciocinarmos como os outros povos, que gastam apenas uma vez o dinheiro, tendo o projecto sido elaborado para longo prazo (mínimo 30 anos).

#### **a) Pessoal Qualificado**

Quando falo em pessoal qualificado, refiro-me a todo o pessoal que trabalha na transportadora. Este deve possuir uma boa formação, em todos os níveis, ou seja, devem ter conhecimentos de vários assuntos, nomeadamente, segurança, planeamento, noções de gestão de tráfego, relações públicas, entre muitos outros. Deverão realizar cursos de aprendizagem de novos conhecimentos de três em três anos, para aquisição de novos

conceitos, já que, como tudo neste vastíssimo Mundo e principalmente a tecnologia está a evoluir a um ritmo muito mais rápido, que há 20 anos atrás.

É frequente ver em Portugal, qualquer chefe de uma estação, com mais de 40 anos, e muitos deles e com mais idade. Na vizinha Espanha, já presenciei chefes de estações, algumas delas situadas em linhas férreas com um tráfego duas a três vezes superiores à nossa Linha do Norte, como foi o caso da estação de Valladolid, ver um chefe com uma idade na casa dos trinta e poucos anos.

Outro aspecto a destacar é o facto de, dentro da transportadora ferroviária, existem postos de trabalho que, na minha óptica, podem e devem ser classificados de *profissão de desgaste rápido*, como por exemplo, os maquinistas, revisores, conductores, chefes de estação e pessoal de conservação de via.

### **b) Gestão do tráfego (maximização)**

Entramos num capítulo que é a chave do sucesso de qualquer empresa.

Analizando a Linha do Vouga, neste âmbito, e após algumas pesquisas, cheguei à simples conclusão que, os horários praticados em pleno ano 2002, são precisamente iguais de há 50 anos atrás! Apenas existe alguma diferença a nível dos minutos (o que é irrelevante), mas a hora de partida é igual. Outra diferença que se verifica, é que há 50 anos havia 7 comboios no sentido Aveiro-Sernada e 13 comboios no sentido Espinho-Viseu.

Hoje, temos 9 comboios no sentido Aveiro-Sernada e 8 comboios no sentido Espinho-Sernada, 4 dos quais terminam a sua marcha em Oliveira de Azeméis.

A via só há poucos anos é que foi objecto de uma intervenção, que se prolonga actualmente, no sentido de mais segurança e conforto à marcha e velocidades praticadas; mas o ritmo de intervenção dos trabalhos processa-se a passo de caracol.

As automotoras ALLAN e ex-Djuro Dakovic consomem aproximadamente 0,5 litros de gasóleo por quilómetro, ou seja, uma automotora no percurso Aveiro-Águeda (e volta), consome aproximadamente, 18 litros de combustível, um custo de 2.250\$00.

O custo de um bilhete simples Aveiro-Águeda de comboio é de 230\$00. O custo de um passe mensal é de 6.000\$00. Não acredito que a automotora só transporte 10 passageiros neste troço, no percurso de ida e volta! Logo, apenas com este simples exemplo se demonstra que o comboio no seu sentido mais lato é rentável.

Por outro lado, a CP (de momento) está a desperdiçar uma oportunidade única, que é o facto de, a estrada que liga Aveiro a Águeda (antiga E.N. nº 230) ser sinuosa e estreita, passando pelo interior das localidades de Esgueira, Azurva, Eixo, Travassô não ser praticável uma velocidade tão elevada por parte de um autocarro ou um automóvel ligeiro face ao comboio. Se a via estivesse preparada para uma velocidade de pelo menos 70 kms/h, o comboio neste troço era REI e ainda está a tempo de o ser, desde que haja vontade nesse sentido.

Aqui não existem desculpas de que a camionagem é um transporte concorrente com o caminho de ferro e, na minha prespectiva, o falso argumento de que a Linha do Vouga dá prejuízo não tem fundamento. Se dá prejuízo, é porque existe condicionalismos que o originam, como sejam, os horários desajustados das necessidades populacionais, acabando por as composições andarem com poucos ou quase nenhuns passageiros, e sendo assim, não tenho dúvida, que dê mais despesa que proveito.



Segundo a definição de transporte público, que se trata de um meio de transportar o cidadão e servir o mesmo, ou seja, prestar um serviço à comunidade, por conseguinte, não tem, forçosamente, que dar lucro.

E por que não se implementam mais serviços de turismo??

Por que é que a empresa não realiza passeios com material antigo (comboios com locomotiva a vapor) entre Aveiro e Sernada ou mesmo Albergaria-a-Velha, todos os fins de semana??

Por razão o Museu Ferroviário de Macinhata do Vouga está encerrado aos fins de semana e feriados, quando qualquer cidadão que trabalhe, só tem disponibilidade nestes dias para o visitar com a família e amigos?? Será assim tão complicado dar folga ao funcionário que zela pelo Museu durante os dias úteis da semana??

Para terminar este sub-capítulo, é urgente reformular o gráfico das composições e a frequência de comboios por hora e não continuar ou tentar implementar reduções no número de composições.

Por que não se realizam estudos de mercado às populações, no terreno?

### **c) Segurança**

Nesta área, também ela importante, não só para quem trabalha na empresa, como também quem utiliza os seus serviços, verifico que já se fez algo de positivo; estou a falar no campo da segurança anti-fogo.

As automotoras estão equipadas (e bem) com 2 extintores de 6 kgs de CO<sub>2</sub>; mas uma questão fica por responder; o pessoal sabe trabalhar correctamente e com segurança este equipamento? Têm-se realizado simulacros, colocando à prova o pessoal e o regulamento, em caso de fogo ou acidentes?

### **d) Conservação**

É urgente que se proceda a uma substituição de carril, no troço Mourisca do Vouga-Sernada. O carril que lá se encontra, na sua grande maioria, data do início da construção da linha, ou seja, desde 1912.

Já que se está a renovar integralmente a Linha do Norte, substituindo o carril de 54 kgs/m (datado de 1972) por carris de 60 kgs/m, porque razão não se aplica este material usado (que ainda se encontra em excelentes condições para aplicar em linhas secundárias, como é o caso da Linha do Vouga), que durará, seguramente, mais 40 anos?

No troço Eixo-S. João de Loure, foi aplicado (a título experimental) numa curta extensão (cerca de 20 metros) travessas bi-bloco de betão, provenientes da Linha do Norte, depois de cortado a maçarico a longarina de ferro que a une e adaptada à bitola métrica.

Revelou-se esta experiência excelente. Aliás, é o único troço de toda a via que torna esta elástica, produzindo um rolamento suave, confortável. Foi sem dúvida uma experiência que trouxe resultados positivos e deverá ser extensível, de preferência, aos locais onde a plataforma é mais susceptível de ficar alagada ou húmida permanentemente, como por exemplo, o túnel de Sernada com a extensão de 116 metros (km 60), em curva, onde precisamente a meio do mesmo (já lá estive no Verão) as travessas de madeira estão assentes em lama.

Estas travessas bi-bloco estão a ser todas retiradas da Linha do Norte e poderão ser aplicadas nesta via métrica, reduzindo deste modo, os custos de conservação das tradicionais travessas de madeira, cujo custo (das novas) não é barato.

É bom recordar que, quase toda a Linha do Vouga (Espinho-Sernada-Aveiro) as travessas estão assentes em areia de rio (extraída do Rio Vouga, desde a construção desta via) misturada com terras, não oferecendo segurança e por conseguinte limitando a velocidade de marcha das automotoras, para além dos inúmeros balanços transversais provocados no material circulante, danificando este por um lado, e por outro, um elevado desconforto nos passageiros que andam aos tombos, ficando bastante mal tratados, faltando apenas o ataque pesado para reduzir estes tombos.

Resumindo, sobre a conservação, existem muitos processos de reduzir os seus custos anuais, desde que se empreguem métodos adequados e desde que haja uma gestão racional.

\* \* \*

### **Conclusões**

Com este vasto artigo, penso que fui de encontro a múltiplos assuntos que actualmente podemos encontrar no sistema ferroviário português, de âmbito geral, sendo também aplicáveis à linha aqui descrita.

Perante uma visão sobre a construção da actual Linha do Vouga, do seu carácter e motor de desenvolvimento de uma região multifacetada, quer a nível cultural, industrial, agrícola e paisagístico, podemos afirmar com uma certa segurança que, o Caminho de Ferro trouxe o desenvolvimento destas gentes e contribuiu para a anti-desertificação da região; contudo, não acompanhou o surto tecnológico que apareceu noutras áreas, por culpa de uma má política de desenvolvimento que desde há muitos anos sempre previligiou o litoral em desfavorecimento das regiões do interior.

Mas a grande conclusão que sobre-sai, é o facto de, se ter demonstrado que qualquer caminho de ferro pode ser rentável, desde que a sua gestão seja racional e equilibrada e que acompanhe as necessidades das populações. Para que isso seja uma realidade paupável, há necessidade de existir uma visão de futuro e estudos no terreno, de forma a enquadrar o transporte num sistema vantajoso para ambas as partes e isso só é possível com investimentos e não com o simples abandono ou encerramento, porque os problemas continuarão a existir e agravar-se-ão, sendo mais tarde muito difíceis e monetariamente mais pesados a sua resolução.

*Setembro de 2004*

*Pedro Zúquete*

### **BIBLIOGRAFIA CONSULTADA**

- a) - "Os Caminhos de Ferro do Vale do Vouga", de Amílcar de Barros Queirós, pertencente ao Arquivo do Distrito de Aveiro - Biblioteca Municipal de Aveiro.*
- b) - "Guia de Portugal" - 3º volume(I), Beira e Beira Litoral (páginas 581-588), editado pela Fundação Calouste Gulbenkian.*
- c) - "Guia de Portugal" - 3º volume(II), Beira e Beira Baixa e Beira Alta (páginas 746-764), editado pela Fundação Calouste Gulbenkian.*