



Documento informativo 1/2019

Pela Requalificação, Interligação e Dignificação da Linha do Vouga

por

Gabinete de Estudos da Juventude Social Democrata Distrital de Aveiro

Junho 2020

1. Introdução

Inaugurado em 1908 pelo rei D. Manuel II, o Vouguinha é um comboio centenário que tem atualmente, mais recordações do que passageiros.

O Vouguinha é atualmente identificado como um problema de acessibilidades num distrito que podia ser mais competitivo, caso se verificasse um aumento do investimento rodoviário e ferroviário.

Fazendo uma análise à Rede Ferroviária Nacional conclui-se que ela apresenta uma densidade e maturidade ligeiramente inferiores à média europeia, tendo um peso reduzido na quota modal. O setor ferroviário contribui apenas com cerca de 0,3% para o total das emissões nacionais de CO₂, representando cerca de 1% das emissões dos transportes, variável importante no que diz respeito à preservação ambiental e à grande preocupação da minimização dos meios de transporte no Ambiente. Apesar de a maioria dos troços da rede ter uma capacidade instalada adequada, existem alguns que estão próximos da saturação.

A procura pelo meio ferroviário tem vindo a crescer, com evoluções positivas na quota modal do transporte de mercadorias (atualmente 14,5%), apesar de ainda se encontrar abaixo da média europeia (17,4%).

O significativo investimento em segurança reduziu o número de colhidas e colisões, apresentando o transporte ferroviário como uma alternativa mais segura para a população.

Contudo, Portugal ainda está aquém da média europeia, dado que a Rede Ferroviária Nacional conta com 2.558 km, tendo uma densidade inferior à média da UE (246 face a 432 km por milhão de habitantes). ■ A quota modal do transporte ferroviário de passageiros em Portugal é de 4,2%, sendo inferior á da União Europeia, que é de 7,8%.

No caso concreto do Distrito de Aveiro, a linha do Vouga é a última linha de via estreita em exploração pela CP (Comboios de Portugal).

Esta linha ferroviária, que atualmente serve tanto o norte como o sul do distrito, e necessita de uma renovação urgente. A lentidão das entidades nacionais na resolução deste problema tem prejudicado diversos municípios do Distrito, não só do ponto de vista sócio-económico como do ponto de vista ambiental. ■■■■

Em 2008 ■ foram analisados os custos médios por passageiro/km nas linhas da rede ferroviária nacional, e a linha do Vouga representava um custo de 0,75€. Este valor é superior ao dos serviços suburbanos e de longo curso, mas muito próximo dos valores verificados nos serviços regionais como os do Oeste e do Algarve. Este dado coloca o distrito de Aveiro, na corrida pelas melhores condições da linha ferroviária atualmente disponível.

Assim sendo, a estrutura distrital identifica este como um dos temas a explorar, uma vez que é necessário garantir que a sua nova estruturação é a mais adequada aos locais onde está inserida.

A importância crescente dos jovens em relação à sustentabilidade e a opção por alternativas mais ecológicas, coloca a JSD Distrital de Aveiro no panorama nacional com a obrigação de defender a disponibilidade de uma linha ferroviária que, para além de representar uma conexão do nosso distrito como a AMP, nos garanta também a mais-valia de minimizar o número de veículos pessoais em circulação. É inegável o benefício de reforçar no distrito esta opção de transporte, que se revela mais sustentável, mais segura e que permite a minimização da pegada ecológica.

Podemos desdobrar esta temática em três pontos cruciais;

- a) A interface da Linha do Vouga com a Linha do Norte;
- b) A requalificação da Linha do Vouga entre Espinho e Oliveira de Azeméis;
- c) A ligação de Oliveira de Azeméis a Aveiro;

a) Requalificação da Linha do Vougo entre Espinho e Oliveira de Azeméis

Apesar do Vouguinha marcar presença em alguns dos concelhos que pertencem à Área Metropolitana do Porto, é inexistente uma ligação efetiva à rede metropolitana de transportes do Porto. De forma a garantir a facilidade e rapidez nas deslocações neste comboio, é necessário também a eletrificação, a mudança de bitola e a renovação dos comboios.

O Distrito de Aveiro viu, finalmente, ser incluída no Programa Nacional de Investimentos (PNI) a requalificação da Linha do Vouga entre Espinho e Oliveira de Azeméis. Há 75 milhões previstos para a obra, para fazer entre 2021 e 2025, no entanto o serviço estará encerrado ao público durante as obras.

A Linha do Vouga pode vir assim a ter ligação direta ao Porto, através de um interface ferroviário de 1,7 quilómetros, que estará já em fase de projeto, com o intuito de unir em 2023, as linhas do Vouga e Norte, possibilitando assim a ligação entre Oliveira de Azeméis e o Porto. Este investimento independente dos 75 milhões de euros visa assim garantir a requalificação e modernização do “Vouguinha”

b) Interface da Linha do Vouga com a Linha do Norte

Apesar da conquista dos autarcas do Distrito de Aveiro que conseguiram inscrever no Plano Nacional de Investimentos uma verba de 75 milhões para a requalificação do troço entre Oliveira de Azeméis e Espinho, com ligação da Linha do Vouga à Linha do Norte, a empreitada prevista precisa de um investimento de 105 milhões e o projeto está dependente do Ferrovia 2030. Independentemente da intervenção de 75 milhões de euros na Linha do Vouga já garantida através do PNI 2030, é necessário também avançar com a conexão entre a linha do Vouga e a do Norte, o que implica um interface desde o Monte de Paramos até ao atual apeadeiro de Silvalde.

Até 2005, existiu um interface entre a via larga e a via estreita na estação de Espinho. Em 2008, ocorreu a inauguração do túnel e estação enterrada de Espinho, e aquilo que era um interface direto entre as duas linhas, passou a exigir um trajeto a pé de aproximadamente 550m entre as duas estações. Atualmente existem 8 circulações/dia/sentido, exceto ao domingo em que são só 7, entre Espinho e Oliveira de Azeméis, cujo percurso tem uma duração aproximada de 1h30.

Este desvio, que significa redesenhar o último troço da Linha do Vouga, que será financiado pelas Infra-Estruturas de Portugal, permitindo que o Vouguinha venha a funcionar “como o metro sul da Área Metropolitana do Porto”. Na maioria das vezes, os passageiros oriundos de Oliveira de Azeméis, São João da Madeira ou Santa Maria da Feira tem que fazer o transbordo em Silvalde para aceder às ligações suburbanas dirigidas ao Norte ou a Aveiro, existindo a necessidade de existirem durante o dia, comboios diretos até ao Porto, sem necessidade de se mudar de carruagem, no que diz respeito à frequência desta alternativa, caberá à gestão operacional da CP (Comboios de Portugal).

Foi assim identificada a necessidade de reestabelecer o interface com a linha do Norte, ligação que foi perdida no processo de enterramento da linha do Norte na zona de Espinho.

Para além da reativação e requalificação deste troço, é importante que sejam potenciadas as infraestruturas de mobilidade urbana, nomeadamente, a integração nos sistemas de Comboios Urbanos do Porto e ANDANTE. Estas duas inclusões permitiram uma integração do sistema de bilhética da Área Metropolitana do Porto. Para além da modernização do serviço atualmente prestado seria possível potenciar as mais-valias apresentadas pelo distrito de Aveiro, tanto ao nível da empregabilidade, negócios, eventos culturais, turismo etc

Esta requalificação iria reduzir a atual desigualdade em termos de infraestruturas ferroviárias na AMP, contribuindo para um maior equilíbrio entre os territórios a norte e a sul do Porto.

Atualmente apenas Espinho tem ligação ferroviária direta ao Porto. Este investimento ia permitir que três dos cinco municípios do distrito de Aveiro, que pertencem à AMP passassem também usufruir dessa ligação.

c) Ligação Oliveira de Azeméis-Aveiro

Desde 2013, o troço Oliveira de Azeméis – Sernada do Vouga, localidade que pertence à freguesia de Macinhata do Vouga, do concelho de Águeda, é feita através de serviço rodoviário em substituição do percurso anteriormente feito na linha ferroviária. Esta ligação ficou encerrada devido à degradação das condições de segurança da linha.

Assim, qualquer indivíduo que pretenda fazer o trajeto do Porto até Águeda, para além do trajeto a pé de 550m a realizar entre as duas estações em Espinho (de modo a fazer o interface com a linha do Norte), terá ainda de sair na estação de Oliveira de Azeméis e ingressar num outro meio de transporte, para conseguir chegar ao destino final. Analisando a controvérsia de toda esta situação, podemos concluir que este trajeto se torna pouco apelativo para qualquer estudante ou trabalhador que opte pelo transporte ferroviário nos dias de hoje.

Em contrapartida, analisarmos que em Julho de 2017 a Comboios de Portugal inaugurou um serviço turístico da linha do Vouga, desde Aveiro até Macinhata do Vouga. A CP registou neste ano uma taxa de ocupação de 95%, levando a que em 2018 e 2019 este programa turístico se repetisse. Tal só foi possível depois de entre 2015 e 2018 terem sido feitos investimentos no troço Aveiro-Sernada do Vouga, cerca de 2,35 milhões de euros.

Sendo um rota turística, a sua rentabilidade não seria superior se fosse assegurada uma ligação direta entre a linha do Vouga e o Porto? Fará sentido os turistas interessados em visitar e pernoitar em Aveiro terem que percorrer todo este trajeto completo de desafios para conseguir usufruir do trajeto turístico entre Sernada do Vouga e Aveiro? Não estaremos a limitar o acesso e a inviabilizar um projeto que teria mais sucesso se as ligações fossem todas asseguradas na mesma linha ferroviária?

2. Conclusão:

Verificamos assim que a linha do Vouga tem sido aproveitada ao longo dos anos, por troços e por fases, garantindo a inexistência de igualdade de acessibilidade e de oportunidade para as diferentes freguesias e concelhos por onde a linha original veria o seu troço definido.

Existe um potencial forte de procura captada para este serviço, tendo em conta as importantes ligações que obra iria permitir, ao que se soma a procura de modos alternativos atualmente existentes nestas ligações. O sucesso desta solução está dependente de algumas variáveis, das quais se destacam o nível de investimento, a operação prevista e os custos delas decorrentes, o tarifário definido para o serviço e o nível de comparticipação comunitário do projeto.

Considera-se que para a proposta traçada, cria um novo eixo ferroviário de âmbito metropolitano entre o Porto e alguns dos concelhos mais relevantes do distrito de Aveiro em termos de densidade populacional e de emprego, como Santa Maria da Feira, São João da Madeira, Oliveira de Azeméis e Águeda. A qualidade do serviço de transporte disponibilizada, passaria a ser indiscutivelmente superior ao serviço prestado atualmente, que não só é insustentável, como não é atrativo, devido às fortes limitações da infraestrutura e respetivas consequências nos tempos de viagem garantidos.

Julga-se por isso, que este projeto, a cumprir os pressupostos assumidos em termos de oferta, representa uma alternativa de viabilidade para a reconversão total de uma infraestrutura ferroviária que nos dias de hoje não é viável, não é atrativa e que muitas vezes é apontada como não sendo rentável. Linha esta, que não queremos ver encerrada a curto prazo.

Esta alternativa não só tem um fundamento em termos de viabilidade, como representa um ganho verde no que diz respeito ao meio ambiente, assim se assumindo como uma melhoria significativas acessibilidades e na oferta de transportes públicos para a população abrangida.

3. Recomendação:

Em face do estudo efetuado, o Gabinete de Estudos da JSD Distrital de Aveiro, para consideração da Comissão Política Distrital de Aveiro, recomenda:

1. **A defesa da requalificação da Linha do Vouga**, entre Espinho e Oliveira de Azeméis, a qual deve pressupor a eletrificação, a mudança de bitola e a renovação dos comboios, assim como uma garantia de que a referida requalificação é adequada aos locais onde está inserida e às necessidades das populações;
2. **A defesa da construção do Interface da Linha do Vouga com a Linha do Norte**, associada a uma potenciação das infraestruturas de mobilidade urbana, nomeadamente, pela sua integração nos sistemas de Comboios Urbanos do Porto e ANDANTE;
3. **A defesa da requalificação do troço ferroviário entre Oliveira de Azeméis e Sernada do Vouga (Águeda)**, de forma a possibilitar a ligação Porto-Águeda através da ferrovia, com as vantagens económicas e ambientais daí inerentes;

<https://www.jn.pt/local/noticias/aveiro/oliveira-de-azemeis/vouguinha-ate-ao-porto-sera-realidade-em-2025-10450115.html>

<https://www.noticiasdeaveiro.pt/requalificar-o-vouguinha-de-espinho-a-aveiro-e-urgente/>

<https://oregional.pt/vouguinha-com-ligacao-directa-ao-porto/>

<https://oregional.pt/cds-promete-lutar-por-vouguinha-e-quer-resolver-cheiro-a-casqueira/>

<https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=683871e7-56d8-4bb4-8181-8b700f0f5166>

<https://labor.pt/home/2018/11/29/estudo-sobre-a-requalificacao-da-linha-do-vouga-apresentado-em-dezembro/>

http://portal.amp.pt/pt/noticia/478#FOCO_3

<https://www.amtsm.pt/pt/noticias/sessao-solene-de-comemoracao-dos-110-anos-da-linha-do-vouga-troco-espinho-oliveira-de-azemeis/>

