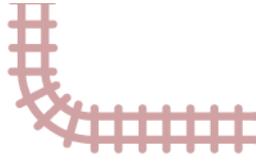


Linha

Património Imaterial

do Vouga







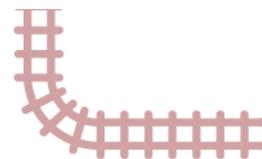
O Projeto “À Volta do Vale das Voltas – Programa Integrado de Dinamização Intercultural das Terras de Santa Maria” consiste num conjunto de ações, programadas em rede para Arouca, Espinho, Oliveira de Azeméis, Santa Maria da Feira, S. João da Madeira e Vale de Cambra, que visaram explorar todas as potencialidades da carga histórica e simbólica da Linha do Vouga. É promovido pela Associação de Municípios das Terras de Santa Maria (AMTSM), em parceria com os seis municípios que constituem o seu território de intervenção.

Este Projeto integrou as seguintes atividades:

- 6 eventos, realizados nos concelhos da AMTSM, com temáticas associadas às Viagens, Literatura, Imagens, Teatro e História;
- 2 exposições temporárias de fotografias e cartazes sobre a Linha do Vouga;
- 6 exposições temporárias sobre a Linha do Vale do Vouga que, nomeadamente, retrataram a construção da linha, as suas particularidades, as profissões ferroviárias, os comboios, a inovação e o seu futuro;
- O presente livro comemorativo, que tem como objetivo resgatar a história e a memória da Linha do Vouga, apresentar as várias ações realizadas no decorrer do Projeto, e perspetivar algumas respostas à questão “Que futuro se deseja para a Linha do Vouga?”.

O Projeto “À Volta do Vale das Voltas” é cofinanciado pelo Norte 2020, Portugal 2020 e União Europeia, através do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER).





Ficha Técnica

Título - Linha do Vouga – Património Imaterial

Promotor - Associação de Municípios das Terras de Santa Maria

Conteúdos - Armando Quintas, Fernanda Lourencetti, Ana Cardoso de Matos
Cidehus – Universidade de Évora
Jéssica Rosa
Índice ICT e Management Lda.

Revisão - Pedro Mêda, J. Santos Costa e Armando Bouçon

Design e Paginação - Índice ICT & Management Lda.

Edição e Impressão - Índice ICT & Management Lda.

Triagem - 1500 exemplares

Data Publicação - Junho 2023

ISBN - 978-989-53945-5-5

Depósito Legal -

Projeto - À Volta do Vale das Voltas

Cofinanciamento - Norte 2020

Contactos - AMTSM – Associação de Municípios das Terras de Santa Maria
Edifício Villa Balbina
Lugar do Parrinho
3700-189 S. João da Madeira
Tel: +351 256 830 020
geral@amtsm.pt
www.amtsm.pt





Índice

01.

Enquadramento Histórico

Introdução.....	6
O Contexto da Criação da Linha do Vale do Vouga.....	8
Um Breve Olhar Sobre a Evolução da Linha do Vale do Vouga.....	12
A Linha do Vale do Vouga: memória, turismo e indústria.....	27
Linha do Tempo.....	35

02.

Exposições e Eventos

Exposições

Arouca.....	41
Oliveira de Azeméis.....	42
Vale de Cambra.....	43
Santa Maria da Feira.....	44
S. João da Madeira.....	45
Espinho.....	46

Eventos Temáticos

BORA! Encontros de Viagem de Arouca.....	48
Encontros de Imagem – Locomotiva, Oliveira de Azeméis.....	50
Masterclasses de Teatro, S. João da Madeira.....	51
Festival Literário de Vale de Cambra.....	52
Espectáculo Braço, Carvão e Aço.....	53

03.

O Futuro da Linha do Vouga

A Ferrovia em Portugal.....	55
Século XXI: Mobilidade limpa e sustentável.....	59
Programa Nacional de Investimentos 2030 – Transportes e Mobilidade.....	61
Plano Ferroviário Nacional.....	63
Programa Nacional de Investimentos 2030 – Linha do Vouga.....	69
Plano Ferroviário Nacional – Linha do Vouga.....	70
Plano de Reabilitação da Linha do Vouga – Infraestruturas de Portugal (PNI).....	72
Plano Ferroviário Nacional – Consulta Pública.....	74
Fontes e Referências.....	77





01. Enquadramento Histórico



Introdução

A região do Vale do Vouga ficou conhecida com “Vale das Voltas” devido ao terreno composto por várias montanhas, que obrigavam a que as deslocações nesta região fossem marcadas por uma série de curvas e contracurvas, e onde as povoações se estabeleceram nas diferentes cumeadas “que separaram as linhas de água e descer ao rio Vouga”.¹ A via reduzida e o esforço feito pelas suas pequenas locomotivas e carruagens para atravessarem esse terreno, “fizeram com que o povo nutrisse pela Linha do Vale do Vouga um carinho especialíssimo, que acabou por traduzir no seu batismo como o VOUGUINHA”.²

Considerada como uma região de paisagem encantadora, o Vale do Vouga tem as suas diversas localidades ligadas pelo caminho de ferro, que passaram a beneficiar de grande comodidade e rapidez no transporte de passageiros e mercadorias da região. O traçado da linha e as suas características técnicas foram definidas de acordo com as dificuldades apresentadas pela orografia e pela necessidade de conter os custos de construção. O engenheiro responsável “torneou com elegância as pequenas elevações e colocou aqui e acolá uma estação muito lavada e florida. Tinha razão. A linha recta nem sempre é o caminho mais curto entre dois pontos”.³

A nível mundial a construção de diferentes redes ferroviárias fomentou o desenvolvimento industrial e turístico nos diferentes países, nomeadamente em França, Inglaterra e Espanha. Não sendo diferente o impacto da ferrovia em Portugal, a Linha do Vale do Vouga é um dos casos que ilustra este cenário pelo impacto que teve na região. Em 1930 referia-se em relação à linha do Vouga que eram:

(...) testemunho irrefutável os melhoramentos que dia a dia estão introduzidos nos seus serviços de exploração, tendo sido, em Portugal, a primeira empresa ferro-viária que montou e organizou o serviço próprio de *auto-cars*, em combinação e ligação com a marcha dos seus comboios e dos comboios de outras linhas portuguesas, com a feliz enovação [sic] do combustível de origem vegetal, que lhe tem dado óptimos resultados sob todos os aspectos.⁴

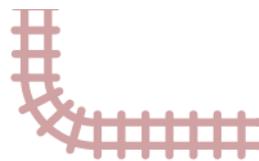
¹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1363, ano LVI, 1 de outubro de 1944, 391.

² *Defesa de Espinho*, n. 2252, 31 de maio de 1975, 03.

³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1363, ano LVI, 1 de outubro de 1944, 481.

⁴ *Gazeta dos Caminhos de Ferro Portugal e Espanha*, n. 1018, 16 de maio de 1930, 177.





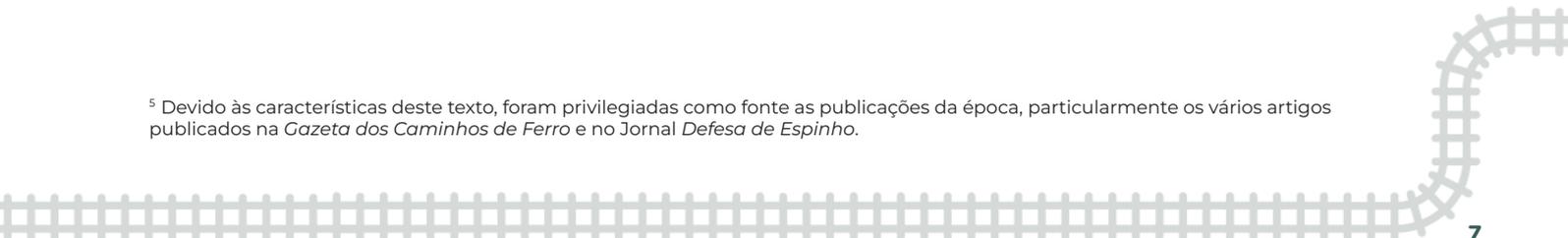
A implantação da Linha do Vale do Vouga alterou de forma significativa a paisagem do seu território. A circulação ferroviária determinou a construção de estações, de oficinas e outras estruturas, tal como em outras geografias, também no Vouga com o caminho de ferro surgiram vários estabelecimentos industriais. Assim, ao revisitarmos a influência deste caminho de ferro dentro de uma narrativa que tenha em consideração o contexto da industrialização e do crescimento económico da região, compreendemos o valor histórico e a necessidade de preservar este património ferroviário. Portanto, este capítulo visa apresentar a importância da Linha do Vale do Vouga através das ligações estabelecidas entre as indústrias e paisagens existentes ao longo do território.⁵



Imagem 1 - Capa do número dedicado aos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, representando o seu terreno através das curvas acompanhadas pelo comboio.

Fonte - Ilustração de capa. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1363, ano LVI, 1 de outubro de 1944.

⁵ Devido às características deste texto, foram privilegiadas como fonte as publicações da época, particularmente os vários artigos publicados na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e no *Jornal Defesa de Espinho*.





O Contexto da Criação da Linha do Vale do Vouga

O caminho de ferro em Portugal tornou-se a máxima expressão da ideia de progresso e esteve associado à industrialização encetada a partir da segunda metade do século XIX pelo então governo liberal da “Regeneração” (1851-1891). A sua política tinha como objetivo os melhoramentos materiais, a fim de colocar Portugal a par das modernas nações da Europa Ocidental. O comércio, os transportes e as comunicações revestiam-se de uma importância capital para um país que se queria moderno. A rapidez e a comodidade dos transportes eram fatores a considerar para baratear as viagens e conseguir competir economicamente num mercado que se estava a globalizar a um ritmo muito acelerado.⁶

Em Portugal, o primeiro troço de ferrovia foi aberto à exploração em 1856, ligando Lisboa ao Carregado, numa extensão de 36km. A partir desse momento vão ser vários os empreendimentos ferroviários construídos para interligar as várias regiões do país, bem como este à Europa a partir da fronteira com Espanha.⁷

O troço do Carregado é continuado até ao Entroncamento e daí segue para Elvas, na fronteira, dando origem à Linha do Leste construída entre 1853-1863. A partir do Entrocamento, a linha

vai continuar para norte, com a finalidade de ligar a estação de Santa Apolónia em Lisboa, com a estação de Campanhã no Porto, num percurso de 336 km, aberto à exploração entre 1856-1877, dando assim origem à Linha do Norte.⁸

Por sua vez, a partir desta linha, são criados vários traçados complementares, sendo um deles a Linha do Vale do Vouga, para ligar Espinho a Viseu, cuja abertura se realiza entre 1908 e 1914.

As primeiras referências à Linha do Vale do Vouga surgem em 1874, e revelam já a importância deste traçado no desenvolvimento futuro do comércio e da indústria entre a região de Viseu e a área litoral desde Aveiro até ao Porto, pela maior facilidade de escoar os produtos agrícolas, industriais e minerais. No entanto, por vicissitudes várias, apenas em 1907 arrancam as obras de construção. Em 1879, no projeto da rede nacional ferroviária desenvolvido pelo Ministério das Obras Públicas, a linha é apresentada com um traçado a iniciar em Estarreja (Linha do Norte) seguindo para Viseu por S. Pedro do Sul, onde poderia beneficiar o escoamento de cobre e chumbo das minas da região. Como forma de reduzir os custos previa-se a sua construção em via estreita.⁹

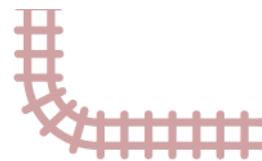
⁶ História de Portugal, Direcção de José Mattoso, Vol. V – O Liberalismo, Lisboa, Circulo de Leitores, 1993.

⁷ Alegria, Maria Fernanda, A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910) – As Vias e o Tráfego, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos de Lisboa, 1987, citada por Ferreira Tomás, João Miguel, O Crescimento, Apogeu e Declínio de Sernada do Vouga: evolução de um aglomerado populacional em função da actividade ferroviária, Dissertação de Mestrado em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2016, 23-29

⁸ Idem.

⁹ Idem, 35-39.





Em 1880, surge num outro projeto apresentado na Câmara dos Deputados uma ligação da linha de Lisboa ao Porto à cidade de Viseu, mas em via larga. Nos dois anos seguintes, George Hastings, comerciante inglês de vinhos do Porto, pede por duas vezes a concessão desta linha, ficando a seu cargo todas as despesas de construção, mas os pedidos foram, no entanto, recusados pelo governo. Em 1886, no contexto da ligação ferroviária de Viseu com a Linha da Beira Alta, a Linha do Vale do Vouga volta a ser incluída num novo projeto de ligação entre Estarreja e Viseu.¹⁰

Em 1889, deputados como Basílio Castelo Branco, pediam que se desse a concessão para a construção e exploração da Linha do Vale do Vouga.¹¹ Com efeito, em 11 de junho deste mesmo ano, a concessão foi atribuída ao empresário Frederico Pereira Palha, mas como não foi concretizada a montagem de uma companhia, esta primeira concessão acabou por perder o seu efeito. No ano seguinte, a Linha do Vale do Vouga passou a fazer parte da rede complementar a norte do Mondego, situação confirmada por um decreto de 16 de fevereiro de 1900.¹² “Desde muito tempo se fazem pelos caminhos e estradas d’este valle, e em larga escala, continuadas e valiosas permutações entre a zona

adjacente á costa marítima e o centro da Beira”.¹³ De acordo com plano geral das vias elaborado segundo decreto de 6 de outubro de 1898, foram considerados os 137 km de linha que passam por Viseu, Vouzela, Oliveira de Frades, Sever do Vouga, Oliveira de Azeméis, S. João da Madeira, Vila da Feira e Espinho (Imagem 2).

O plano do norte do Mondego ainda previa ligar a Linha do Vale do Vouga, entre São Pedro do Sul e Viseu, com a Linha do Vale do Paiva, passando à direita de Arouca, onde existia uma rica produção cerealífera e vinícola. Um caminho de ferro entre Vila Nova de Gaia e Arouca, entroncando em Viseu era defendido como uma forma de ampliar as relações comerciais e o turismo balneário e piscatório de uma região “longe de todas as outras linhas férreas”.¹⁴ Na realidade, é ressaltado no plano a alta importância agrícola, industrial, fabril e comercial deste caminho de ferro nas diferentes localidades onde é prevista a sua passagem. No entanto, a Linha do Vouga não começou a ser construída, pois não havia capital suficiente para tal obra.

Em 1901, é elaborado um novo alvará para a construção do caminho de ferro do Vale do Vouga, que é atribuído ao já mencionado Frederico Palha.

¹⁰ Ferreira Tomás, João Miguel, O Crescimento, Apogeu e Declínio de Sernada do Vouga: evolução de um aglomerado populacional em função da actividade ferroviária, Dissertação de Mestrado em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2016, 40-42.

¹¹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1363, ano LVI, 1 de outubro de 1944, 390.

¹² *Idem*, 391.

¹³ *Plano da Rede Ferroviária ao Norte do Mondego*, proposto pela Comissão Encarregada do Estudo deste Plano por Decreto de 6 de Outubro de 1898, Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899, 79.

¹⁴ *Idem*, 108.





Nele se contemplava a construção e a exploração de um caminho de ferro de via reduzida, com tração a vapor, para passageiros e mercadorias, a partir da estação de Torre de Eita, na Linha de Santa Comba Dão a Viseu, seguindo por Vouzela, Oliveira de Frades, Couto de Esteves, Sever do Vouga, Oliveira de Azeméis, S. João da Madeira e Vila de Feira até Espinho, bifurcando-se nas proximidades de Sever do Vouga, em direção à estação de Aveiro. Contudo, por dificuldades na execução do projeto, é pedida alteração das condições financeiras acordadas, sendo aprovado um contrato em 1905, com algumas alterações no ano seguinte, mantendo-se, no entanto, as exigências técnicas e o percurso designado.¹⁵

Em 1907¹⁶, é criada a *Compagnie Française pour la Construction et Exploitation des Chemins de Fer à l'Étranger*, com sede em Paris, à qual o empresário Frederico Palha cede todos os direitos e obrigações da Linha do Vale do Vouga, mediante um pagamento estabelecido entre as partes, passando a sociedade anónima a ser responsável pela construção da futura linha. Contudo, constata-se a partir de um artigo publicado em 1908 pelo *Journal*

des Finances, que a concessão da linha já tinha sido atribuída a uma Companhia Francesa por decreto real de 15 de abril de 1905¹⁷, tratando-se, de acordo com a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de um contrato provisório que foi aprovado pela Lei de 20 de dezembro de 1906.¹⁸ No artigo francês também se invocam os motivos para a construção desta linha ferroviária:

A região é rica em minas de cobre, arsénio e estanho, que não puderam ser exploradas até agora devido à falta de meios de transporte, e há também um grande número de fábricas de fiação, tinturarias, curtumes, etc. Finalmente, a Empresa encontrará um importante elemento de tráfego no transporte de fertilizantes marinhos e peixe em conserva.

Além disso, duas termas e estâncias balneares muito populares estão localizadas dentro do seu perímetro.¹⁹

O Termo do Contrato definitivo para a Construção e Exploração do caminho de Ferro do Vale

¹⁵ *Caminho de Ferro do Vale do Vouga. Annaes do Município de Oliveira de Azeméis*, Porto, Livraria Chadron, 1909, 125-126; *Diário do Governo* n.º 91, de 24 de abril de 1905, 1364; *Diário do Governo* n.º 291 de 24 de dezembro de 1906, 4394-4395.

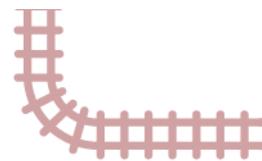
¹⁶ *Diário do Governo* n.º 23 de 29 de janeiro de 1907, 309-311.

¹⁷ *Chemin de fer portugais du val de vouga. Em Journal des Finances : cote universelle et correspondance des capitalistes*, 22 de fevereiro de 1908, 177.

¹⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1363, ano LVI, 1 de outubro de 1944, 391.

¹⁹ "La région est riche en mines de cuivre, d'arsenie et d'étain, qui n'ont pu jusqu'ici être exploitées faute de moyens de transports, on y trouve, en outre, en grand nombre, des filatures, des fabriques, des teitureries, des tanneries, etc. Enfin, la Société trouvera un élément de trafic importante dans le transport des engrais maritimes et des conserves de poisson. De plus, deux stations thermales et balnéaires, très fréquentées, se trouvent dans son périmètre." - *Chemin de fer portugais du val de vouga. Em Journal des Finances : cote universelle et correspondance des capitalistes*, 22 de fevereiro de 1908, 177.





do Vouga²⁰, de 5 de fevereiro de 1907, feito entre o governo e a *Compagnie Française pour la Construction et Exploitation des Chemins de Fer à l'Étranger*, informa-nos do seguinte:

Em termos de obrigações, houve uma elevação para 50.000\$000 réis do depósito para garantia de construção da linha; a construção da linha, de pontes, muros e outras estruturas e desvios de águas, ficam a cargo da companhia segundo as leis do país; as alterações tarifárias e abertura dos ramais só podem ser feitas com ordem expressa do governo; a companhia fica obrigada a prestar gratuitamente alguns serviços, tais como transportes de ambulâncias postais e seus empregados, transportes dos correios, telégrafos e faróis, licença para se colocarem postes telegráficos se necessário ao longo da linha, e em caso de transporte de material de guerra ou tropas, fica a companhia obrigada a cobrar metade da tarifa.

Já em termos de compensações, se houverem destruições por motivos de guerra, quer nas linhas, quer nas estruturas, a empresa será indenizada pelo governo; o resgate da linha pelo governo após os primeiros quinze anos da construção, se este assim o entender, terá em conta para fins de pagamento à empresa o produto líquido que esta tenha tido nos últimos sete anos a contar desse prazo; os municípios por onde passar a linha ficam autoriza-

dos a usar o fundo de viação ou outras receitas para as expropriações de terrenos; as juntas gerais do distrito ficam autorizadas a subsidiarem a companhia em caso de utilidade geral do país, lançando adicional sobre as contribuições diretas do estado até 3%; a companhia gozará de trinta anos do benefício de elevação de 40% nas tarifas gerais, face àquelas que o estado cobra nas suas linhas; isenção pelo mesmo prazo de impostos nos dividendos e juros da companhia; importação livre de direitos de todo o material que não possa ser produzido nas oficinas do país.

²⁰ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 462 16 de março de 1907, 84; *Idem*, n. 463 de 1 de Abril de 1907, 99-101.



Um Breve Olhar Sobre a Evolução da Linha do Vale do Vouga

Em 1907, dá-se início à construção da Linha do Vale do Vouga. Com uma bitola de 1 metro e carris de aço assentes em travessas de pinho, carvalho e eucalipto²¹, entre 1908 e 1914 este caminho de ferro passa a atravessar que espaço “uma das mais férteis, ricas e belas regiões de Portugal”²² (Imagem 2). Os troços que compuseram esta linha foram sendo inaugurados ao longo dos cinco anos da sua construção (Tabela 1), tendo o primeiro, entre Espinho e Oliveira de Azeméis, sido aberto à exploração em 21 de dezembro de 1908.

Quanto às estações e localidades servidas por esta linha, em Espinho marcavam a presença a estação primitiva de Espinho–Praia, no centro da vila e perto da praia de banhos e, a 600 metros desta estação, a estação Espinho–Vouga.

No percurso até Oliveira de Azeméis, construíram-se: o apeadeiro de Sampaio-Oleiros, a estação de Paços de Brandão, o apeadeiro de S. João de Ver, a estação da Vila de Feira, a estação de S. João da Madeira, a estação de S. João de Couto de Cucujães e a estação de Oliveira de Azeméis.²³

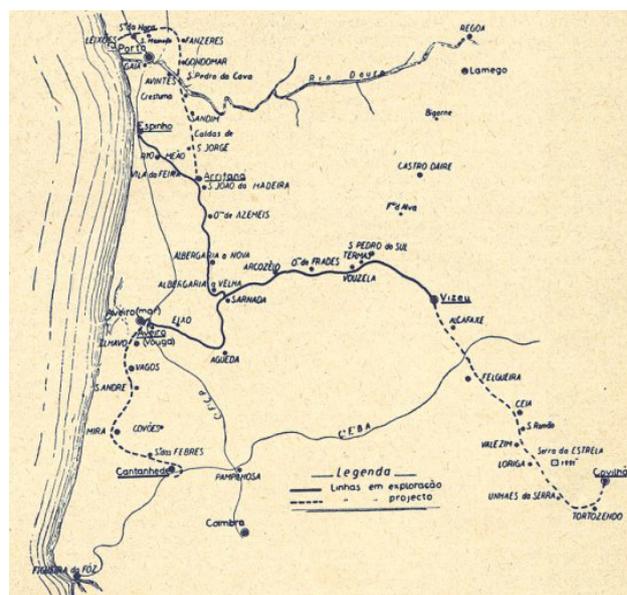


Imagem 2 - Rede do Vale do Vouga e extensões estudadas.
Fonte - *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1105, 1º do 47º ano, 1 de janeiro de 1934, 13.

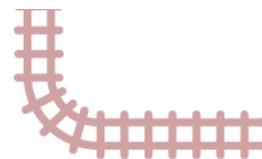
No percurso de Oliveira de Azeméis a Albergaria-a-Velha, edificaram-se: a estação de Ul, a estação de Pinheiro de Bemposta, a estação de Branca, a estação de Albergaria a Nova e a de Albergaria-a-Velha no final deste percurso.²⁴

²¹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.1363, ano LVI, 1 de outubro de 1944, 391/395.

²² Linhas Portuguesas: Nova Tabela de preços de bilhetes de verão, nas linhas do Vale do Vouga. Em *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n.1046, 16 de julho de 1931, 294-295.

²³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.1363, 1 de outubro de 1944, 403-404

²⁴ *Idem*, 404-405.



Troço	Extensão (km)	Aberto à circulação
Espinho – Oliveira de Azeméis	32.750	21 de dezembro de 1908
Oliveira de Azeméis – km 52,700	19.959	1 de abril de 1909
km 52,700 – Albergaria-a-Velha	2.238	10 de fevereiro de 1910
Albergaria-a-Velha – Sernada	6.703	10 de setembro de 1910
Sernada – Aveiro (Ramal Aveiro)	34.558	8 de setembro de 1911
Sernada – Rio Meão	4.000	29 de maio de 1913
Rio Meão – Ribeiradio	14.861	4 de setembro de 1913
Bodiosa – Viseu	11.114	5 de setembro de 1913
Ribeiradio – Vouzela	25.695	30 de novembro de 1913
Vouzela – Bodiosa	23.090	5 de fevereiro de 1914

Tabela 1 – Sequência das datas de abertura à exploração dos troços ferroviários da Linha do Vale do Vouga.
Fonte – *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1363, ano LVI, 1 de outubro de 1944, 390.

O percurso entre Albergaria-a-Velha e Sernada contempla apenas as duas estações destas localidades. Entre a estação de Sernada e Ribeiradio, foram construídos o apeadeiro de Carvoeiro, a estação de Paradela e a estação e Ribeiradio.²⁵

Na construção dos troços que dão origem ao percurso entre Ribeiradio e Viseu, foram erguidas as estações de Arcozelo das Maias, Pinheiro de Lafões, Oliveira de Frades, S. Vicente de Lafões, Vouzela, Termas de S. Pedro do Sul, S. Pedro do Sul, Mossamedes (atual São Miguel do Mato), Bodiosa e Viseu.²⁶

Em relação ao perfil do traçado, as suas características valeram-lhe o epíteto de Vale das Voltas, por ser um percurso sinuoso através dos campos a uma cota de altitude considerável, intercalada com descidas e zonas baixas. O máximo de inclinação da linha é de 25/1000.

Em Espinho-Praia está situado a uma altitude de 7,5 metros, em S. João da Madeira a altitude a que se situa a linha já atinge os 200 metros e em S. Pedro do Sul atinge-se a cota mais elevada com 535 metros (Imagem 3).

²⁵ Idem

²⁶ Idem, 405-206.



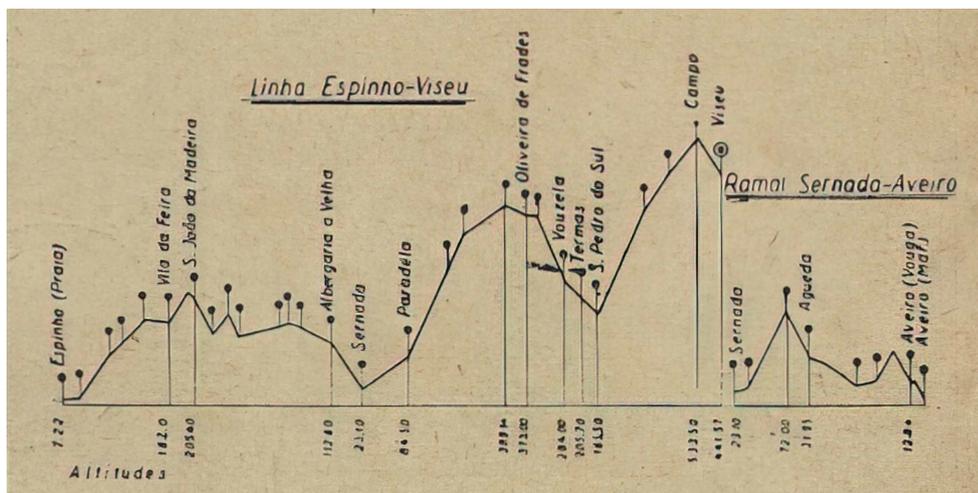


Imagem 3 - Perfil das Linha do Vale do Vouga.
Fonte - Caminho de Ferro do Vouga, Centenários, 1940, 10.

No que diz respeito à via, optou-se pelo uso da via reduzida ou estreita, também conhecida como bitola métrica (1000mm), por ser um tipo de via mais adequada a traçados montanhosos de difícil construção, como foi o caso do Vale do Vouga. Possibilitando-se reduzir custos nos trabalhos de terraplanagem e ter um menor raio de curva.²⁷

Outro aspeto digno de nota, foi o dia da inauguração do primeiro troço entre Espinho e Oliveira de Azeméis. Motivo de admiração e imagem de

progresso, as construções das linhas ferroviárias eram vistas ainda no princípio do século passado, como um evento público, um momento muito importante na vida das populações.

A primeira viagem deu-se a 23 de novembro de 1908 (Imagem 4), pouco tempo antes da abertura deste serviço ao público e contou com a presença do Rei D. Manuel II, bem como de outras personalidades do governo e da sociedade da época.

²⁷ Tomás, João Miguel, O Crescimento, Apogeu e Declínio de Sernada do Vouga: evolução de um aglomerado populacional em função da actividade ferroviária, Dissertação de Mestrado em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2016, 30.



Imagem 4 - Inauguração da Linha do Vale do Vouga em Espinho (1908).

Fonte - Coleção Biblioteca Municipal José Marmelo Silva – Espinho.

Segundo reportagem do Jornal Commercio do Porto:

O comboio estava formado um pouco além da passerelle que atravessa a Linha da Companhia Real. Era constituído pela máquina nº 12, duas carruagens de 1ª classe, um salão de convidados e o salão real [...]. Na estação havia muitíssimo povo, tornando-se difícil o embarque. Por fim o comboio pôz-se em marcha, sendo levantados calorosos vivas e queimados numerosos foguetes. [...] As bandas tocaram o hymno nacional e a multidão irrompeu em ruidosa e prolongada ovação.²⁸

²⁸ Caminho de Ferro do Vale do Vouga. *Annaes do Municipio de Oliveira de Azeméis*, Porto, Livraria Chadron, 1909, 127-128.

²⁹ Idem, 130-132.

Na locomotiva seguia o inspetor fiscal do serviço Luís de Melo, o chefe da exploração Senhor Prevault, e o engenheiro chefe Botelho de Castro. No salão real, além do Rei D. Manuel II, o Presidente do Conselho de Ministros, os Ministros da Justiça, da Guerra e Obras Públicas, o conde de Tarouca, o Marquês de Lavradio, o Capitão Tenente Pinto Bastos, o Bispo Conde de Coimbra, o Conde de Paçô Vieira, o Conde de Águeda, o Governador Civil de Aveiro, o Visconde de Assentis e o Administrador Delegado da Companhia do Vale do Vouga.

No salão de convidados seguiam entre outros, o Bispo do Porto, o Governador Civil do Porto, o Governador Civil de Viseu, os Diretores de Obras Públicas do Porto e Aveiro, o Administrador da Companhia do Vale do Vouga, o empreiteiro geral das obras, os engenheiros da Companhia Real de Caminhos de Ferro.

No percurso entre Espinho e Oliveira de Azeméis foram inúmeras as manifestações e aclamações à passagem do comboio. Chegado ao destino, o Rei foi recebido na Câmara Municipal por uma comitiva de honra na qual se incluíam os membros do partido municipal, o Administrador do Concelho, párocos de diversas freguesias, funcionários públicos, sendo a guarda de honra feita pela corporação de bombeiros, por militares do Regimento de Infantaria 24 e elementos de Cavalaria do Porto. Havia uma grande multidão na rua e as casas estavam decoradas, sendo dadas salvas ao Rei pela população.²⁹



Em Vila da Feira (atual Santa Maria da Feira) a chegada do comboio à estação, ornada para a ocasião, e a sua despedida, foram acompanhadas por foguetes, a banda dos bombeiros e um coro dirigido por Antonio Martins. As vozes cantaram a letra do hino do Caminho de Ferro do Vale do Vouga elaborada por Aguiar Cardoso. Os passageiros puderam visitar uma exposição sobre todas as modalidades industriais possíveis de serem instaladas na vila e alguns dos seus mais

importantes monumentos históricos. No Porto de Honra estavam presentes o engenheiro Francisco de Lima, o engenheiro Raul Couvreur, o engenheiro Cancela de Abreu, o presidente da Câmara, Gaspar Moreira, o vice-presidente, Belchior da Costa, o representante da Comissão de Iniciativa "Amigos da Feira", Alcides da Silva Machado, entre outras personagens distintas da vila, nomeadamente Aguiar Cardoso.³⁰

CAMINHO de FERRO do VALLE do VOUGA

Abertura da Secção d'Espinho a Oliveira d'Azemeis

Serviço de Passageiros, Bagagens e Cães

NO DIA 21 DE DEZEMBRO DE 1908

ESPINHO A OLIVEIRA D'AZEIS				OLIVEIRA D'AZEIS A ESPINHO					
Estações	Preço dos bilhetes		Comboio N.º 1	Comboio N.º 3	Estações	Preço dos bilhetes		Comboio N.º 2	Comboio N.º 4
	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE				1.ª CLASSE	2.ª CLASSE		
Espinho-Prsia	—	—	Partida 6,30 manhã	Partida 5,00 tarde	Oliveira d'Azemeis	—	—	Partida 6,00 manhã	Partida 1,30 tarde
Espinho-Vouga	130	90	8,30	5,05	Cocujães	130	90	6,11	1,48
Oleiros	180	120	8,50	5,19	S. João da Madeira	170	150	6,22	1,58
Paços de Brandão	200	140	8,66	5,26	Arrifana	200	160	6,27	2,00
S. João de Ver	300	240	9,11	5,38	Vila da Feira	280	210	6,40	2,20
Vila da Feira	390	310	9,31	5,54	S. João de Ver	380	300	6,53	2,34
Arrifana	490	370	9,41	6,04	Paços de Brandão	490	370	7,05	2,47
S. João da Madeira	610	380	9,51	6,10	Oleiros	560	410	7,18	2,66
Cocujães	680	460	10,04	6,21	Espinho-Vouga	660	510	7,26	3,09
Oliveira d'Azemeis	690	510	Chegada 10,15	Chegada 6,30	Espinho-Prsia	660	510	Chegada 7,30	Chegada 3,13

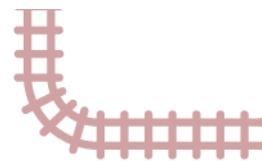
AVISO - A venda de bilhetes para os passageiros sem bagagens ou cães, cessa 5 minutos antes da hora da partida do comboio, e meia hora antes da hora da partida do comboio para os passageiros que tenham bagagens ou cães a despachar.

O Engenheiro chefe da Exploração,
G. PRÉVAULT

Imagem 5 - Horário de funcionamento da secção do caminho de ferro entre Espinho e Oliveira de Azeméis.
Fonte - *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1704, 16 de dezembro de 1958, 554.

³⁰ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1105, ano XLVII, 1 de janeiro de 1934, 14-15.





A Linha do Vale do Vouga foi finalizada em fevereiro 1914, altura em que o último troço abriu à circulação. Não muito tempo depois, no verão desse ano, começava a primeira guerra mundial e a situação económica europeia viria a agravar-se substancialmente.

Sobre esse assunto, foi publicada na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, uma entrevista realizada em 1933 ao então responsável da Companhia do Vale do Vouga, engenheiro J. Fernando de Sousa, na qual este dá uma ideia aproximada dos problemas que foram surgindo e da atuação da Companhia nesse período conturbado. Nesta entrevista o engenheiro refere que num primeiro momento se deu a mobilização do pessoal da companhia, não apenas dos funcionários, mas também dos diretores. A falta de pessoal obrigou-o a assumir a direção dos serviços e a fazer novas contratações para a empresa continuar a funcionar no terreno. De seguida começa a escassez dos materiais necessários ao funcionamento da linha, exigindo a sua aquisição em Lisboa e Porto, bem como a falta do carvão, o combustível das locomotivas. A empresa teve que recorrer a lenhas arrancadas na região e secar as mesmas em grandes pilhas para as poder usar nas fornalhas. Foi também criado um armazém de víveres, devido à falta de bens de primeira necessidade que foram mendigados um pouco por toda a região.

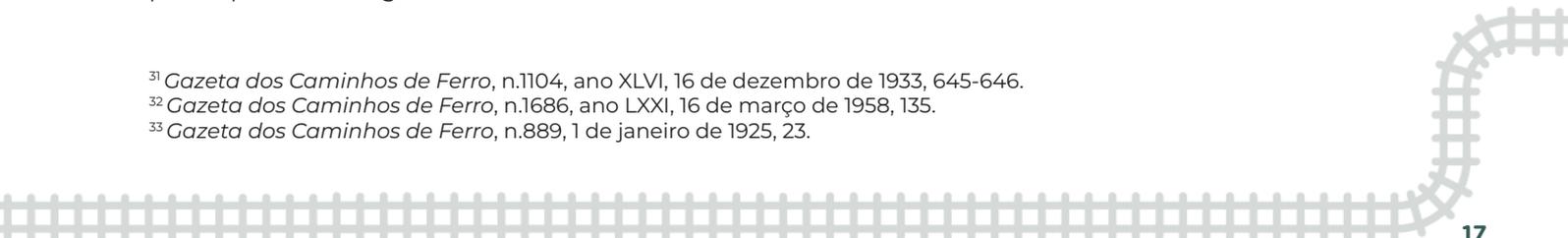
O final do conflito não trouxe de imediato melhorias à situação. Sobreveio a pneumónica, com o grande foco regional em Sernada e a empresa colaborou e ajudou no transporte de medicamentos, pessoal médico e evacuação de doentes para Lisboa, revelando-se como os caminhos de ferro foram fundamentais para uma rápida resposta no combate da epidemia. De seguida sobrevieram problemas sociais, como as greves, a crise económica e a desvalorização da moeda. Só com muito empenho e boa gestão se conseguiu ultrapassar todos os problemas, agravados pela falta de comunicação atempada com a sede em Paris, tendo que ser decididos e resolvidos atempadamente no local.³¹

Em 1923, a empresa exploradora, a *Compagnie Française pour la Construction et Exploitation des Chemins de Fer à l'Étranger*, foi transformada numa empresa nacional, passando a designar-se Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração dos Caminhos de Ferro.³² Nesse ano, foram transportados 655.217 passageiros, bem como 107.032 toneladas de mercadorias, cuja descrição se pode verificar na tabela seguinte (Tabela 2).³³

³¹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.1104, ano XLVI, 16 de dezembro de 1933, 645-646.

³² *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.1686, ano LXXI, 16 de março de 1958, 135.

³³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.889, 1 de janeiro de 1925, 23.





Mercadorias	Toneladas
Madeiras e lenha	47.216
Carvão	7.135
Diversos	7.004
Vinho	5.043
Cortiça	4.330
Telha e Tijolo	4.072
Cereais	2.581
Minerais	2.274
Sal	2.266
Farinhas	1.598
Batatas	1.596
Cal e Cimento	1.558
Pedra	1.540
Ferragens	1.482
Taras	1.349
Barro e Areia	1.196
Arroz	791
Castanhas	426
Vidro e Louça	575
Legumes	327
Gado (Cabeças)	4.406

Tabela 2 - Transporte de mercadorias na Linha do Vale do Vouga em 1923

Fonte - *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.889, 1 de janeiro de 1925, 23.

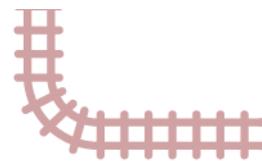
³⁴ Sousa, J. Fernando. As linhas do Vale do Vouga: O seu Congresso Ferroviário. Em *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n.1104, 16 de setembro de 1933, 642-646

³⁵ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1103, ano XLVI, 1 de dezembro de 1933, 618-619.

Como forma de valorizar esta ferrovia, a companhia exploradora, aproveitando o 25º aniversário da abertura da linha, decide organizar o I Congresso Ferroviário Regional, que decorreu entre 9 e 12 de dezembro de 1933. Como o primeiro evento voltado para a exposição de “testemunhos das atividades económicas regionais, na maior parte suscitadas pelas facilidades de transporte que a ela se devem”³⁴, foram organizadas atividades em Espinho, S. João da Madeira, Oliveira de Azeméis, Albergaria-a-Velha, Águeda, Viseu e Aveiro.

Foram realizadas cinco exposições regionais sobre as indústrias existentes e, com o objetivo de estreitar as relações das colónias com a metrópole portuguesa, foi celebrada em S. João da Madeira uma exposição colonial, através da exibição de artigos relacionados com a economia e a indústria regional vinculadas com o mercado colonial. Em Viseu e Aveiro foram organizadas visitas a lugares turísticos, sendo concedida pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses passagens gratuitas aos turistas. O programa contou com visitas às fábricas, ao museu Grão Vasco em Viseu e ao Museu Regional de Aveiro.³⁵ Para a divulgação do evento e para destacar o valor turístico da região, representantes da imprensa diária de todo o país foram convidados para acompanhar esta peregrinação.





Dos assuntos visados no congresso, tiveram destaque, o alargamento da rede de comunicações a partir da integração das linhas férreas com as estradas e o porto de Aveiro, para um maior e melhor escoamento dos produtos regionais, bem como a importância da ferrovia para a dinamização do turismo.³⁶

Dentro de uma lógica de reforçar as ligações entre os vários meios de transporte, os serviços do caminho de ferro foram progredindo. Em maio de 1928, efetiva-se um contrato de exploração de serviço combinado entre o comboio e o autocarro com a *Empresa de Transportes de Gouveia Lda.*, passando esta firma a transportar mercadorias e passageiros entre a estação de Viseu e as localidades de Vila Nova de Tazem e Gouveia, servindo também Mangualde e Lagarinhos.³⁷

Este serviço alarga-se também a Oliveira de Azeméis. Em 1944, a Empresa de Transportes de Oliveira de Azeméis também prestava serviço combinado, tendo a concessão das carreiras de Oliveira de Azeméis – Arouca, Macieira de Cambra – Oliveira de Azeméis, Oliveira de Azeméis – Porto e ainda Fajões – Porto por via de Arrifana.³⁸

Dentro ainda do serviço de passageiros, a empresa promoveu tarifas especiais para viagens recreativas e excursões, como foi o caso do verão de 1928, com a tarifa interna nº9 – Grande Velocidade: Viagens Especiais de Excursão de Ida e Volta. Esta tarifa, apesar de aplicar um valor unitário de 1 escudo, exigia que fosse feita uma reserva antecipada da carruagem num montante mínimo de 100 escudos, pagando-se metade do valor no ato de reserva. Os itinerários previstos incluíam a partida da estação de Espinho-Praia para a maioria das estações da Linha do Vouga, incluindo o ramal de Aveiro.³⁹

Nos anos 40, a zona do Vale do Vouga era já vista como um centro de excursões, sendo o caminho de ferro, elemento central nas deslocações entre as diferentes povoações, como se pode verificar na imagem publicitária dos Centenários (Imagem 5), dedicada ao caminho de ferro, que se faz acompanhar com descrições turísticas dos respetivos lugares.⁴⁰

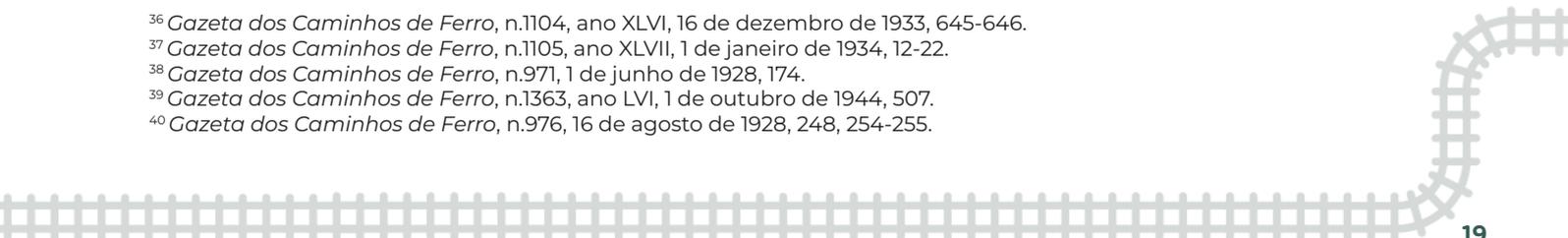
³⁶ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.1104, ano XLVI, 16 de dezembro de 1933, 645-646.

³⁷ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.1105, ano XLVII, 1 de janeiro de 1934, 12-22.

³⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.971, 1 de junho de 1928, 174.

³⁹ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.1363, ano LVI, 1 de outubro de 1944, 507.

⁴⁰ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.976, 16 de agosto de 1928, 248, 254-255.



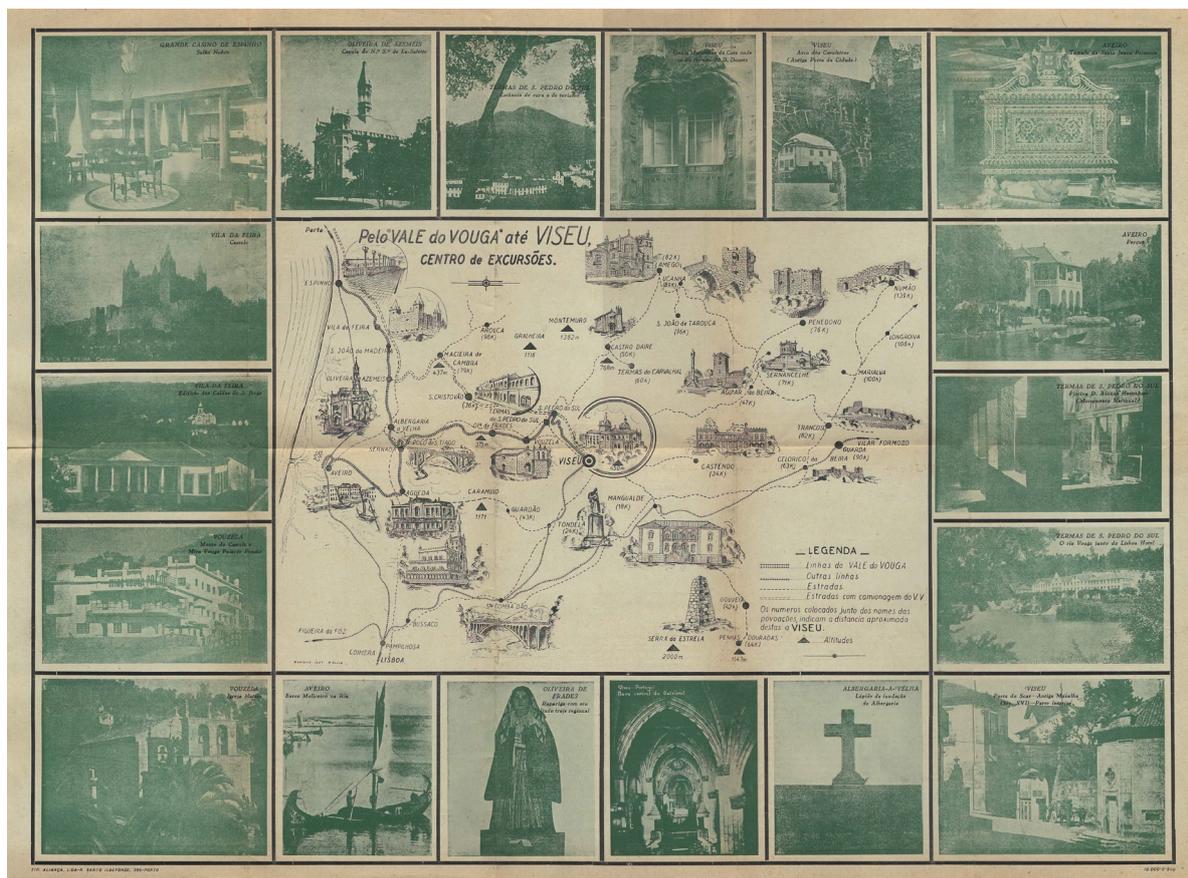
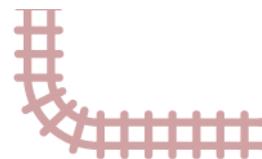


Imagem 6 - O Vale do Vouga como centro de excursões.

Fonte - Caminhos de Ferro Vale do Vouga: Centenários: 1140, 1640, 1940 / CP, 194_, s/ página.

No que diz respeito ao material circulante, a companhia exploradora também foi modernizando as suas máquinas ao longo dos anos e teve ao serviço várias locomotivas:



- Três locomotivas adquiridas em segunda mão para a construção da linha, tendo sido numeradas VV (Vale do Vouga) 11 a 13. Uma delas foi vendida antes do fim das obras do primeiro troço. A locomotiva 12 foi aquela escolhida para a inauguração e seria retirada de serviço antes de 1947. Entretanto acabariam por ser designadas como CP E21 e CP E22, embora a 12 nunca tenha chegado a ser renumerada;

- Quatro locomotivas fabricadas pela Borsing (Alemanha) em 1908, que estiveram ao serviço até 1975. Começaram por ser numeradas VV 3.11 a VV 3.14, posteriormente VV 21 a VV 24. Seriam mais tarde as locomotivas da série CP E120;

- Sete fabricadas em 1910 pela Decauville Aine (França) e pela Orestein & Koppel (Alemanha). Estas locomotivas funcionaram em exclusivo na Linha do Vouga. Estas máquinas pesavam 30 toneladas e destinavam-se ao transporte de comboios de passageiros e composições curtas. Começaram por ser identificadas como VV 04 a VV 10 e posteriormente CP E91 a CP E97.

- Duas locomotivas adquiridas pela Companhia do Porto à Póvoa, fabricadas entre 1913-1923 pela Henschel e Sohn, (Alemanha), que na

unificação da rede ferroviária, seriam colocadas na Linha do Vouga dando origem à CP E181 e CP E182.

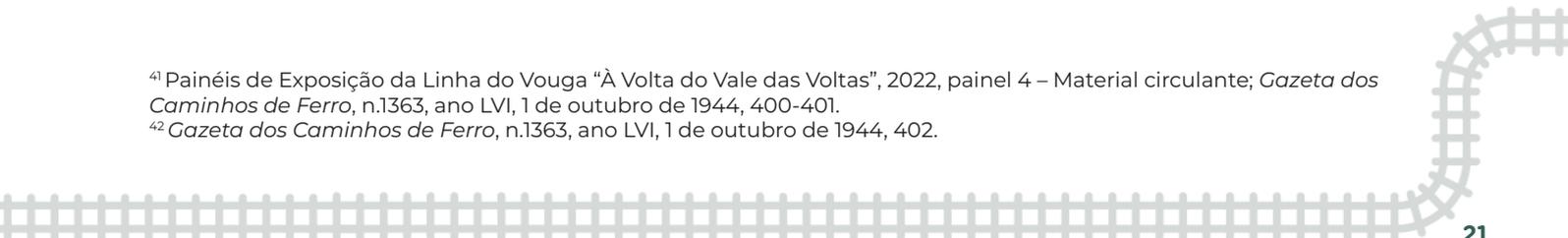
- Três da série CP E130 fabricadas em 1925 pela Henschel e Sohn, que fizeram toda a carreira na Linha do Vouga. Com 59 toneladas, eram locomotivas pesadas, bastante potentes, e funcionaram nesta linha até à década de 1970;

- Também da Henschel e Sohn, um lote de dezasseis locomotivas modelo Mallet, que foi colocado nas linhas de via estreita do Vale do Douro, nomeadamente Corgo e Sabor, percorrendo depois, algumas delas os carris do Vouga. Estas máquinas deram origem à série CP E200, funcionando até aos finais da década de 1980.⁴¹

Quanto às automotoras, em 1944 a empresa tinha 3 delas em funcionamento e uma 4ª em construção, sendo todas fabricadas a partir da adaptação de chassis de camiões Panhard de 5 toneladas, cujos trabalhos foram realizados nas próprias oficinas da empresa.⁴² Estes camiões eram a gasogéneo e haviam sido concedidos à Companhia do Vale do Vouga para fazerem o percurso entre S. Pedro do Sul e Régua, mas foram substituídos por camiões a gasolina.

⁴¹Painéis de Exposição da Linha do Vouga "À Volta do Vale das Voltas", 2022, painel 4 – Material circulante; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.1363, ano LVI, 1 de outubro de 1944, 400-401.

⁴²*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.1363, ano LVI, 1 de outubro de 1944, 402.





Foi o ferroviário Simão da Silva⁴³ quem teve a ideia de reutilizar estes camiões. Inicialmente, a iniciativa não foi viabilizada, pois foi-lhe dada a oportunidade de a executar apenas se conseguisse desenvolver um projeto, no entanto, sem ter o conhecimento necessário para isto, o ferroviário viu-se incapaz de o fazer.

Numa entrevista datada de 16 de dezembro de 1958, Simão da Silva diz ter-lhe sido autorizada a execução de experiências muito tempo mais tarde, mas “mal sabia ele [Engenheiro Director] que o serviço estava bastante adiantado”.⁴⁴ O ferroviário estava a trabalhar sobre isto nas suas horas vagas, mas tendo a autorização e dispondo de mais mão de obra conseguiu finalizar o seu experimento. Com o auxílio de alguns desenhos de carrocerias para camionetas que encontrou numa revista norte americana, Simão requisitou o serviço de carpintaria da carroceria. Enquanto isso, o ferroviário desenvolveu o chassi. Apesar de ter identificado a necessidade de ser trocada a roda motora, Simão foi obrigado a executar um primeiro teste, que não correu bem, como já esperado. Assim, a roda motora foi trocada e as automotoras passam a operar em 8 de agosto de 1940.

Em 1954 chegam as automotoras holandesas série CP 9301 e 9310 do fabricante N.V. Allan. Estas ficaram em funcionamento até 1975 na Linha do Tua e a partir daí na Linha do Vouga, onde permanecem até 2002. Em 1975, são adquiridas pela CP as locomotivas diesel série CP 9000, fabricadas entre 1958-1965 pela Alsthom (França) para os caminhos de ferro espanhóis. Estas são colocadas ao serviço entre Porto-Póvoa, sendo que uma delas ficou depois adstrita à Linha do Vouga até aos anos 90. Na década de 80, a CP adquire também em segunda mão seis unidades da série CP 9401-26, de origem jugoslava e fabricadas entre 1963-1969, que ficam ao serviço até inícios da década seguinte. Por último, as automotoras Sorefame (Portugal) série CP 9630-9637, fabricadas em 1991 para a linha Porto-Póvoa. Com o encerramento dessa linha no início do século XXI, as máquinas passaram para o Vouga, onde atualmente permanecem.⁴⁵

Com a lei 2008 de 7 de setembro de 1945, o Estado toma a iniciativa de agregar e fundir todas as companhias ferroviárias de via larga e via única, numa única concessão⁴⁶, nacionalizando as empresas privadas, e colocando-as sob sua responsabilidade através da CP – Companhia

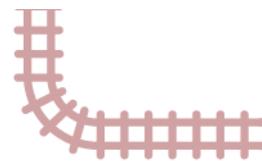
⁴³ Considerado “alma mater” das oficinas do Vale do Vouga, Simão da Silva ingressou na construção da linha em agosto de 1908, quando tinha 26 anos. Em 1917 foi nomeado serralheiro de 1ª classe e substituto do Chefe de Tração. Oito anos depois, tornou-se adjunto deste mesmo chefe e posteriormente Chefe das Oficinas Gerais, cargo que ocupou até 1947.

⁴⁴ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1704, 16 de dezembro de 1958, 590.

⁴⁵ Painéis de Exposição da Linha do Vouga “À Volta do Vale das Voltas”, 2022, painel 4 – Material circulante.

⁴⁶ *Diário do Governo*, I Série, nº 200 de 7 de setembro de 1945, 729-731.





de Caminhos de Ferro de Portugal. Esta política deveu-se à necessidade de racionalizar os investimentos ferroviários a fim de aumentar a sua eficiência numa rede já pensada à escala de todo o território.

Assim, anuncia-se que o Estado passa a administrar todas as estruturas ferroviárias a partir da meia noite do dia 31 de dezembro de 1946, sendo realizadas, entretanto, reuniões para acertar as fusões das várias empresas. Em relação à Linha do Vale do Vouga, é realizada uma assembleia no dia 6 de dezembro em que se acertam os valores das ações da empresa e se elegem os mandatários para procederem à fusão, sendo ainda aprovados os estatutos da nova empresa.⁴⁷ No dia de ano novo, são realizados vários banquetes pelo país, nomeadamente em Lisboa, Entroncamento, Barreiro, Figueira da Foz, Guarda e Campanhã (Porto), cuja confraternização serviu para comemorar a fusão das várias empresas que passaram a compor a CP. No Porto participaram os elementos e vários funcionários da Linha do Vouga, onde se juntaram cerca de duzentos comensais, com a presença de alguns quadros técnicos superiores da nova empresa.⁴⁸ No entanto, após a sua absorção pela CP, a rentabilidade da Linha do Vale do Vouga caiu, alterando por completo o cenário de progresso suportado pelo seu funcionamento até então.

Já na década de 50 as discussões sobre os inconvenientes causados pelas passagens de nível ganharam grandes proporções. Esta questão permaneceu em pauta ao longo de toda a segunda metade do século XX e ainda é muito presente quando se fala do caminho de ferro da região. Apesar de se reconhecer a importância dos caminhos de ferro do Vouga no desenvolvimento da região, a falta de iniciativas para a resolução dos problemas das passagens de nível, da deslocação da linha do centro de algumas localidades para a periferia, a falta de manutenção da linha e de renovação do material circulante, acaba por ser interpretada como um certo abandono por parte da CP.⁴⁹

Na década de 60 são suprimidos comboios, nomeadamente os responsáveis pelas excursões realizadas durante a época balnear entre Viseu e Espinho e vice-versa, e algumas regalias promovidas pela própria Companhia, a exemplo do transporte gratuito das bandas de música nos dias de festas nas localidades que serviam a linha. Mesmo estudantes e trabalhadores se veem prejudicados, pois os comboios diários também foram reduzidos e os existentes chegavam frequentemente atrasados.⁵⁰

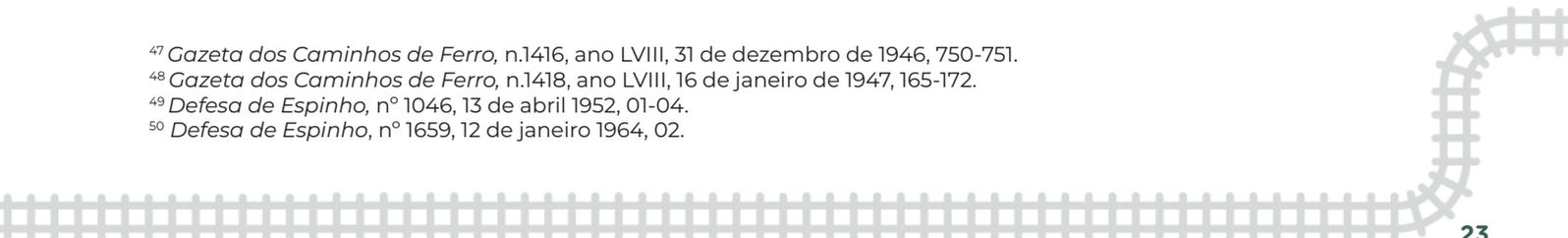
Neste novo contexto de funcionamento, “o boato surgiu, de que a Linha do Vale do Vouga seria

⁴⁷ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.1416, ano LVIII, 31 de dezembro de 1946, 750-751.

⁴⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.1418, ano LVIII, 16 de janeiro de 1947, 165-172.

⁴⁹ *Defesa de Espinho*, n.º 1046, 13 de abril 1952, 01-04.

⁵⁰ *Defesa de Espinho*, n.º 1659, 12 de janeiro 1964, 02.





extinta, por não dar resultado suficiente que justificasse a sua continuação”.⁵¹ Ainda que existissem controvérsias, os boatos foram logo desmentidos. No entanto, a publicidade da Linha do Vale do Vouga não melhorou, pois, as locomotivas foram culpadas por ocasionarem incêndios na região do Vale do Vouga, “toca de acusar o pobre ‘VOUGUINHA’ de pirómano”.⁵² Assim, mesmo existindo a percepção de que os fogos tinham início longe do alcance das fagulhas dos comboios, a linha foi encerrada entre Sernada e Viseu, substituindo-se o comboio pelos transportes rodoviários. Numa publicação do jornal *Defesa de Espinho*, de 1973, diz-se que esta desativação do caminho de ferro causou prejuízos na região por ele antes servida. De seguida, apesar de ser apresentada a necessidade da ligação entre as capitais de distritos, a ligação até Aveiro também foi encerrada.

O encerramento da Linha do Vouga não durou muito tempo. Surgiram novos responsáveis pela Companhia, com novas ideias. As locomotivas e as velhas carruagens foram substituídas por automotoras “menos românticas”, como as Allan a diesel da Série 9000, mas isto auxiliou na reativação da linha, planeada para o dia 01 de junho de 1975. No entanto, ao contrário do que se imaginava, a volta do Vouguinha não foi unanimemente aceite e até de fascista o chamaram.

Esta revolta pode estar relacionada com o facto de a linha ainda passar no centro de algumas localidades e das paragens não voltarem a ser as mesmas de outrora, reduzindo a democratização deste meio de transporte.⁵³

Os comboios conhecidos como “foguetes” n. 2 e 3, que faziam Porto-Lisboa, agora só paravam em Coimbra, no Entroncamento e em Lisboa. A paragem em Aveiro-Curia apenas funcionava nas alturas de movimento das termas. No retorno, estes comboios paravam em Vila Nova de Gaia. A redução das paragens destes comboios acabou por prejudicar as outras cidades da região. Espinho, por exemplo, mesmo sendo uma estância de turismo, não fazia parte do percurso destes comboios como Aveiro-Curia.⁵⁴ Ao longo dos anos, outros comboios foram suprimidos e os preços das viagens foram aumentados. A imprensa local chegou a alegar que a CP desconhecia o horário de encerramento dos estabelecimentos comerciais no Porto, pois mesmo este sendo entre às 19h e às 19h30, o comboio das 20h, que levava muitos trabalhadores de regresso a Espinho, foi suprimido, acarretando uma larga espera por parte dos utentes, que passaram a ter como opção apenas um comboio às 20h47.⁵⁵

⁵¹ *Defesa de Espinho*, n.2130, 27 de janeiro de 1973, 01-02.

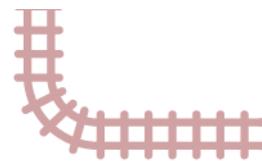
⁵² *Defesa de Espinho*, n.2252, 31 de maio de 1975, 03.

⁵³ *Defesa de Espinho*, n.2253, 7 de junho de 1975, 01.

⁵⁴ *Defesa de Espinho*, n.2369, 02 de setembro de 1977, 06.

⁵⁵ *Defesa de Espinho*, n.2402, 21 de abril de 1978, 10.





No início da década de 80, em cada estação da linha estavam afixados cartazes a anunciar que “integrado num plano (...) de melhoria de qualidade de serviço, o Ministério das Comunicações, através da Secretaria de Estado dos Transportes e Comunicações, com o ‘fundo especial’ dos Transportes Terrestres (FETT), propõe-se ‘beneficiar as instalações da CP’”.⁵⁶

Em 1982 chegaram os comboios jugoslavos chamados bailarinas. Este nome foi dado devido às oscilações a que são sujeitos estes comboios nas linhas de via reduzida. Estas unidades, além de terem um sistema de refrigeração melhor, foram consideradas mais eficientes nas subidas do que as já mencionadas “Allans”.

No entanto, a situação da Linha do Vale do Vouga não parece ter visto nenhuma melhoria. Nem mesmo os acidentes nas passagens de nível foram reduzidos. A guarda de uma das passagens de nível de Espinho, Maria da Luz Clérigo Aranga, presenciou a morte de dois indivíduos por atropelamento e uma tentativa de suicídio debaixo do “monstro de ferro”⁵⁷ em 1983. Até então as estações de Ul, Pinheiro da Bemposta, Albergaria-a-Nova, Cedrim, Ribeiradio, Pinheiro e

S. Vicente de Lafões, Termas de São Pedro do Sul, Moçamedes, Bodiosa, Campo e Eixo⁵⁸ haviam sido encerradas e o transporte de mercadoria já havia cessado. Aos “solavancos do património”⁵⁹ a linha permanecia em funcionamento, mas próximo das comemorações dos seus 75 anos, notícias sobre o seu encerramento apareciam com cada vez mais frequência.

Dizia-se estarem sendo desenvolvidos estudos de viabilidade da linha. O Instituto Superior de Contabilidade (ISCA) ofereceu-se para desenvolver um estudo, mas a CP não mostrou interesse por este auxílio.⁶⁰

Com a entrada de Portugal na CEE – Comunidade Económica Europeia, em 1986, os investimentos começaram a ser canalizados para construções rodoviárias, mantendo-se apenas a renovação de material circulante. Com a construção nessa década da via IP5 para substituir a velha Estrada Nacional 16, os troços ferroviários do Vale do Vouga começam a ser considerados obsoletos e encerra-se a linha entre Sernada e Viseu.⁶¹

Outros troços foram, entretanto, encerrados nos últimos anos, mantendo-se em funciona-

⁵⁶ *Defesa de Espinho*, n.2548, 29 de janeiro de 1981, 04.

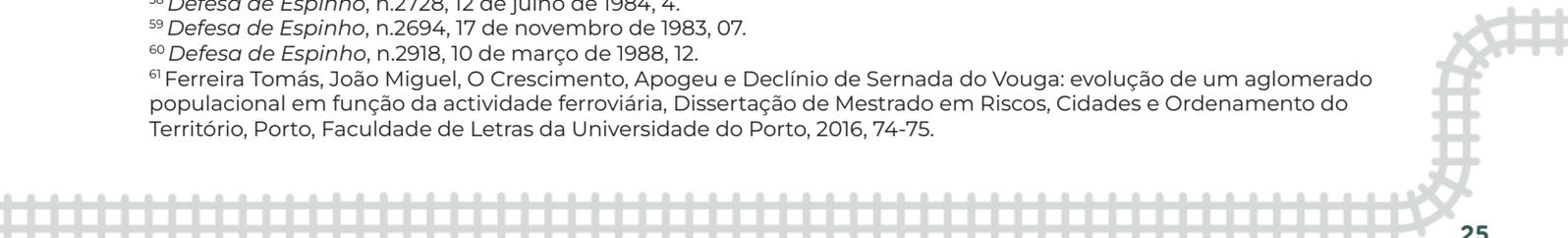
⁵⁷ *Defesa de Espinho*, n.2655, 17 de fevereiro de 1983, 10.

⁵⁸ *Defesa de Espinho*, n.2728, 12 de julho de 1984, 4.

⁵⁹ *Defesa de Espinho*, n.2694, 17 de novembro de 1983, 07.

⁶⁰ *Defesa de Espinho*, n.2918, 10 de março de 1988, 12.

⁶¹ Ferreira Tomás, João Miguel, *O Crescimento, Apogeu e Declínio de Sernada do Vouga: evolução de um aglomerado populacional em função da actividade ferroviária*, Dissertação de Mestrado em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2016, 74-75.





mento apenas uma parte da antiga Linha do Vale do Vouga. Em 1989, o Presidente do Conselho de Gerência da CP, Carvalho Carreira, justificou que em função do seu movimento, seria importante manter e realizar obras de beneficiação apenas nos troços Aveiro-Águeda e Espinho-Oliveira de Azeméis.⁶² Na década de 1990 mantinham-se vários problemas, como os constantes acidentes nas passagens de nível, vários deles mortais, e sobretudo para o caso de Espinho, o embarço que provocavam ao turismo e à cidade. Esta cidade continuava dividida em duas pela passagem das vias no seu interior, o que manifestava há várias décadas o desagrado quer da população, quer do poder local. Particularmente, um dos assuntos que surge na década de 80, mas que é reforçado em 1996, é a intenção decorrente da modernização da Linha do Norte, de duplicar as vias em uso, ampliando ainda mais a rede ferroviária dentro da cidade de Espinho, situação que revolta os populares e a autarquia. Este plano da CP acaba por ser chumbado pela avaliação ambiental e é posteriormente abandonado. Todas estas situações, só acabam por ser resolvidas já

nos primeiros anos do presente século.⁶³

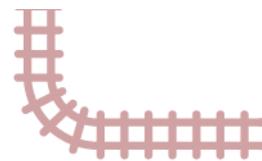
Em 1997, com a mudança do Conselho de Administração da CP, dá-se uma aproximação à autarquia, iniciando o diálogo para resolução dos problemas ferroviários na cidade de Espinho. Em 2003, a 19 de dezembro, é assinado o auto de consignação de uma obra para rebaixamento da linha, cujo objetivo é construir um túnel e a passagem do comboio passa a ser subterrânea. A obra, orçamentada em 60 milhões de euros, é gerida pela REFER, entidade estatal criada em 1997, que separou a infraestrutura ferroviária da operação, que permaneceu na CP. Em fevereiro de 2004 iniciam-se os primeiros preparativos, com as sondagens geológicas e em agosto, a obra de rebaixamento já decorria. Prevista para terminar em 2007, sofre um atraso, sendo terminada apenas no primeiro semestre do ano seguinte. Os primeiros comboios começam a circular no túnel em maio de 2008, sendo o sentimento geral de uma batalha vencida ao fim de tantos anos, com o silêncio e a segurança agora alcançadas em contraponto à situação anterior.⁶⁴

⁶² *Defesa de Espinho*, n.2963, 19 de janeiro de 1989, 05.

⁶³ *Defesa de Espinho*, n.3286, 16 de março de 1995, 01; *Defesa de Espinho*, n.3282, 12 de abril de 1995, 05; *Defesa de Espinho*, n.3304, 27 de julho de 1995, 02; *Defesa de Espinho*, n.3341, 11 de abril de 1995, 05; *Defesa de Espinho*, n.2256, 25 de julho de 1996, 04, 05; *Defesa de Espinho*, n.3358, 8 de agosto de 1996, 01, 02, 03, 05; *Defesa de Espinho*, n.3365, 26 de setembro de 1996, 01, 02.

⁶⁴ *Defesa de Espinho*, n.2281, 16 de janeiro de 1997, 16. *Defesa de Espinho*, n.3741, 11 de dezembro de 2003, 02, 03. *Defesa de Espinho*, n.3751, 19 de fevereiro de 2004, 02. *Defesa de Espinho*, n.3777, 19 de agosto de 2004, 02. *Defesa de Espinho*, n.3971, 8 de maio de 2008, 02, 03.





Enquanto decorria a fase final desta obra o município lançava em março o concurso para elaboração de arranjos “da plataforma à superfície na sequência do rebaixamento da via-férrea”. A escolha recaiu sobre o projeto apresentado pelo consórcio composto pelos arquitetos Rui Lacerda, Francisco Mangado e João Álvaro Rocha. Este

projeto foi apresentado em maio à população pelo arquiteto Rui Lacerda e teve como mote “Projectar Espinho no futuro através do vazio deixado pelo rebaixamento da linha.” O trabalho a realizar, consistiu em criar novas centralidades, construir edifícios para habitação, uma praça e a colocação do posto de turismo.⁶⁵

A Linha do Vale do Vouga: memória, turismo e indústria

O Caminho de Ferro do Vale do Vouga, sobe do mar à serra através regiões de médias altitudes das mais interessantes de Portugal. Na verdade, pela diversidade dos seus aspectos, paisagens, vida, costumes, tradições e pela multiplicidade dos valores e riquezas agrícolas, comerciais, industriais, termais, etc., a região servida pelo Vale do Vouga constitui raro conjunto ou singular resumo de tudo o que a Natureza nos deu de melhor e a nossa raça transformou ou criou e se revela na beleza desta boa terra, nas povoações que crescem, nas altas chaminés que fumegam.⁶⁶

O valor histórico e cultural do património ferroviário do Caminho de Ferro do Vale do Vouga está apoiado no reconhecimento de bens culturais locais,

regionais e nacionais. O seu traçado visou atravessar os “concelhos mais ricos e populosos da região compreendida entre Espinho, Aveiro e Vizeu”⁶⁷, também com o objetivo de encurtar e agilizar a comunicação entre o interior de Portugal e as “praias de Aveiro, Ovar, Espinho e Granja”⁶⁸, frequentadas desde os finais do século XIX por milhares de banhistas. Como uma das primeiras praias de banho da região central de Portugal, a praia de Espinho ganhou um primeiro impulso depois de 1864⁶⁹, com a chegada da Linha do Norte, mas a Linha do Vale do Vouga veio aumentar o movimento dos banhistas e turistas. Portanto, o valor desta linha para o desenvolvimento económico e turístico da região está patente desde o princípio da sua implantação.

⁶⁵ *Defesa de Espinho*, n.3965, 27 de março de 2008, 02, 03.

Defesa de Espinho, n.3970, 1 de maio de 2008, 02, 03, 04, 05.

⁶⁶ *Caminhos de ferro Vale do Vouga [visual gráfica] : Centenários : 1140, 1640, 1940 / CP, 194-, s/ página.*

⁶⁷ *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n.151, 1 de abril de 1894, 114-115.

⁶⁸ *Idem*.

⁶⁹ *Caminhos de Ferro do Vale do Vouga*. Em *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1363, ano LVI, 1 de outubro de 1944, 403.



Em 1908, ano da sua inauguração, a Linha do Vale do Vouga foi considerada um importante elemento no sistema de transporte rápido. Ao atravessar uma região populosa e de terras férteis, a facilidade do transporte fomentou a elaboração de uma agricultura mais racional. Com efeito, as relações comerciais entre Viseu, no interior do país, e a cidade do Porto melhorou com o “encurtamento” da distância.⁷⁰ Nesta altura já se acreditava no potencial turístico da linha, sendo esta de grande interesse devido à paisagem que era visível da janela do comboio e da beleza das diversas localidades por que passava.⁷¹

De acordo com o Abade José Luciano Lobo e Silva, até a década de 1950, o caminho de ferro beneficiou economicamente as regiões da Beira Alta e da Beira Litoral, assim como tornou conhecidas as paisagens naturais e industriais da região.⁷² Durante as comemorações dos cinquenta anos da Linha do Vale do Vouga, a Comissão Organizadora afirmou que a cidade de Espinho foi “filha querida dos caminhos de ferro”. Nas palavras do Presidente da Câmara Municipal de Espinho, engenheiro Manuel Alberto de Sousa Ferreira Batista, “a minha terra, como Zona de Turismo e aglomerado de firme ascensão Comercial e Industrial, ‘nasceu’ dos Caminhos de Ferro.”⁷³

A construção da Linha do Vale do Vouga foi um elemento importante para o sistema de transporte intermodal entre os portos da região e o interior do país. Como exemplo pode ser citado o porto de Pessegueiro do Vouga, término da navegação fluvial, que recebeu um impulso na industrialização local após a chegada da linha férrea. Antes da chegada do caminho de ferro, António Martins da Silva, um rico proprietário, tinha uma empresa de viação chamada Companhia Provinciana. Com a implantação do caminho de ferro, esta empresa viu-se obrigada a fechar, encerrando os seus serviços em 28 de maio de 1913. No entanto, isto não significou um prejuízo para o porto de Pessegueiro, pois, no local da extinta empresa de viação, foram construídas uma central hidroelétrica e uma grande fábrica de moagem.⁷⁴

Apesar de situações como esta, em que o caminho de ferro acabou por substituir outros meios de transporte, a Companhia do Vale do Vouga foi a primeira empresa ferroviária portuguesa a organizar um serviço rodoviário próprio para ligar a linha férrea com a zona situada do lado oriental da mesma, onde, a partir de Viseu, manteve-se um “campo virgem de Caminho de Ferro”.⁷⁵ Ao longo das várias publicações da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, encontra-se a existência do caminho de ferro

⁷⁰ Sousa, J. Fernando – A Linha do Vale do Vouga. Em *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n.502, 16 de novembro de 1908, 337.

⁷¹ *Ilustração Portuguesa*, n. 150, série II, 4 de janeiro 1909, 839.

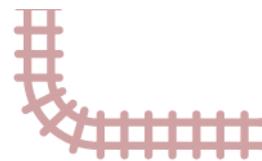
⁷² *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1704, 16 de dezembro de 1958, 568.

⁷³ *Idem*, 532.

⁷⁴ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1363, ano LVI, 1 de outubro de 1944, 525.

⁷⁵ *Idem*, 554.





e de “boas estradas” entre as razões pelas quais as cidades da região do Vale do Vouga prosperaram na primeira metade do século XX. Mesmo com o decorrer da Primeira Grande Guerra Mundial (1914-1918), quando a Linha do Vale do Vouga foi deixada num estado lastimável, ocorrendo muitos descarrilamentos e atrasos de mais de uma hora e meia na passagem dos seus comboios, a Companhia do Vale do Vouga não poupou esforços para manter os serviços. Foram as renovações executadas entre 1921 e 1926 que vieram melhorar as condições de funcionamento desta linha.⁷⁶

A densidade populacional da região fez com que em 1924 chegasse a ser prevista uma receita maior para a Linha do Vale do Vouga do que para a Companhia Nacional.⁷⁷ Como já mencionado, para complementar o transporte ferroviário com autocarros, em 1927, foi criada a Empresa de Transportes Gandra L.da pelo comerciante e industrial António Cândido Soares de Almeida. Desta forma, Vale de Cambra foi ligada ao Porto, Aveiro, Ovar e a Praia do Furadouro.⁷⁸

Já na década de 1930, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga adquiriu “auto-cars” movidos a carvão vegetal, um recurso natural extraído do próprio solo português. Esta solução veio suprir a falta de gasolina como combustível. É interessante apontar que esta substituição de com-

busível não foi a única iniciativa desta Companhia a favor do uso de materiais extraídos em território nacional. Numa altura em que a maior parte das pontes eram construídas em estrutura metálica, as pontes ferroviárias do Vale do Vouga foram construídas em pedra, material existente em abundância na região, devido às minas graníticas.

No contexto nacional, a década de 1930 foi marcada pela valorização dos transportes de rodagem. No entanto, a intensa participação da Linha do Vale do Vouga no desenvolvimento e na promoção industrial e turística da região não deixou que o comboio perdesse o seu valor. Assim, para serem comemorados os vinte e cinco anos da linha, foi celebrado o já mencionado primeiro Congresso Ferroviário Regional, nos dias 9, 10, 11 e 12 de dezembro de 1933.

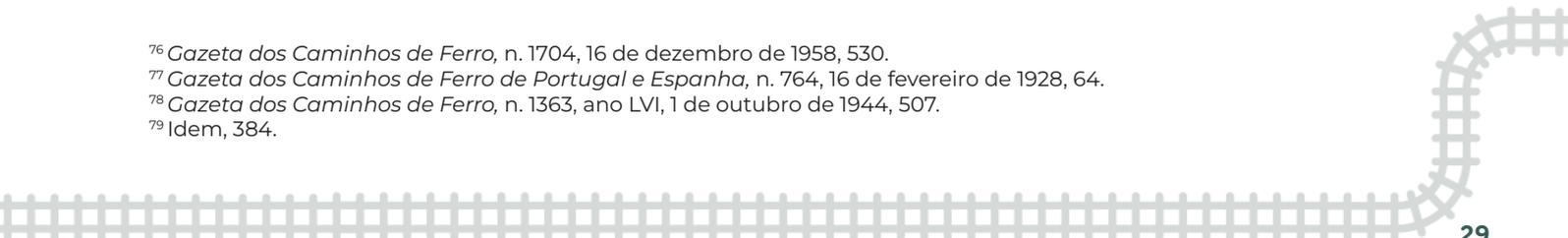
Em 1939, teve início a Segunda Grande Guerra Mundial, que perdurou até 1945. Neste período “a economia geral do país, todas as suas atividades e outros altos interesses tiveram de passar a contar quasi só com os carris para satisfazer todas as suas grandes necessidades de transporte”.⁷⁹ Desta forma, a Linha do Vale do Vouga que tinha os centros de população e as indústrias espalhadas ao longo da extensão dos seus carris, contribuiu não apenas para a prosperidade local, mas também para a economia de todo o país, pois “veio resolver problemas que meios de transporte

⁷⁶ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1704, 16 de dezembro de 1958, 530.

⁷⁷ *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n. 764, 16 de fevereiro de 1928, 64.

⁷⁸ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1363, ano LVI, 1 de outubro de 1944, 507.

⁷⁹ *Idem*, 384.





mais ‘modernos’ não souberam solucionar”.⁸⁰

Entre 1939 e 1943, todas as classes de passageiros e a receita da Companhia do Vale do Vouga aumentaram mais de 100%. A primeira classe aumentou em 447% o número de passageiros, em resultado da queda do preço das passagens, da lotação da terceira classe e dos melhores horários estipulados já antes da guerra. Em paralelo, o transporte de mercadoria de grande velocidade aumentou a sua receita em 256%.⁸¹ De tal modo que se considera que o comboio,

(...) depois da Guerra, vem ou não suplantar o próprio automóvel e revolucionar talvez todo o sistema de viação actual. Mas não há muito tempo, decerto, que nestas mesmas páginas eu li que a guerra havia evidenciado, afinal, a superioridade do Caminho de Ferro sobre a viação automóvel e a impossibilidade da sua substituição pela rival camionagem. A ser assim, e a manter-se no post-bellum [sic] que Deus não demore, o reino já remoto do Caminho de Ferro, parece-nos que há que pôr de novo, no interesse de Viseu e das empresas ferroviárias que o servem, o problema de novas linhas que façam Viseu, real e verdadeiramente, uma cidade entroncamento, como o é por condição natural. Só assim ao cartaz do Vale do Vouga, que reproduzimos, corresponderá então aquela verdade que de algum modo lhe falta.⁸²

Desta forma, acompanhando o panorama nacional, em que o caminho de ferro foi a grande aposta dos governos até alguns anos após a I República, a Linha do Vale do Vouga continuou a acompanhar o desenvolvimento turístico e industrial da sua região. No entanto, no fim do século XX, os transportes motorizados e a construção de novas estradas fez com que a infraestrutura ferroviária estagnasse, não sendo diferente na história do caminho de ferro do Vouga.

Ao longo da existência do seu caminho de ferro, a região do Vale do Vouga foi uma fonte de inspiração de vários artistas, pois as suas paisagens foram representadas por alguns pintores ao longo dos anos, nomeadamente o aquarelista João Marques, nascido em Oliveira de Azeméis, que deu a conhecer os costumes e as paisagens da sua terra natal em cartões. Também não podemos deixar de mencionar as representações da região de Estarreja feitas pela pintora D. Maria Eduarda Lapa, “cujos quadros, esplendentes de sol nos têm deslumbrado em diversas exposições da Sociedade Nacional de Belas Artes”.⁸³ Alguns escritores também descreveram esta região nos seus livros, nomeadamente João da Silva Correia autor do romance “Os outros” (1956), que tem como palco principal S. João da Madeira, ou José Maria Ferreira de Castro que escreveu o romance “Emigrantes” (1928) que inclui uma descrição das paisagens percorridas pela viagem de comboio na Linha do Vale do Vouga. Oliveira de Castro, no romance “Civilização” (1928) afirma que:

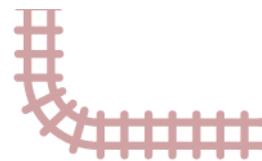
⁸⁰ Idem, 381.

⁸¹ Idem, 385.

⁸² Idem, 554.

⁸³ *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n. 1465, 1 de janeiro de 1949, 72-75.





Há muitos rincões deslumbrantes neste pequeno país, mas ficará sem conhecer uma das melhores se não as melhores paisagens de Portugal quem não percorrer a linha férrea do Vale do Vouga.⁸⁴

Esta linha ferroviária foi “consagrada a uma das regiões mais belas e industriais de Portugal”, tratando-se de uma região valorizada como “zona de trabalho que se impõe pela sua qualidade e grandeza, e persistência da sua gente laboriosa, hospitaleira e boa”.⁸⁵ Todas as cidades e vilas existentes nesta região têm um legado industrial que foi impulsionado pela passagem do caminho de ferro sendo que “à sombra amiga dos carris se gerou e cresceu uma das mais industrializadas regiões nacionais, dos mais variados produtos, alguns absolutamente exclusivos durante muitos anos”.⁸⁶

É por esta razão que muitas publicações de imprensa dedicaram números inteiros para discorrer sobre a Linha do Vale do Vouga ao longo dos anos. A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que foi a principal fonte deste texto, e outras publicações comemorativas promoveram esta linha através do valor industrial e turístico da região que atravessa.

- Em Espinho mencionam as praias, a Fábrica

Brandão Gomes de sardinhas em conserva, a Fosseira Portuguesa, a Luso Celuloide e a Fábrica Progresso de esmaltagem e fundição;

- Em Águeda são mencionadas a Escola Industrial e Comercial, as fábricas de lãs, loiças, serração e tijolos, fundição de metais e o fabrico de fechaduras. O seu valor turístico está relacionado com as paisagens das margens do rio Vouga;

- Em Estarreja é destacada a agricultura, a indústria de lacticínios (a manteiga da Avanca), vinho, sal, fundição, construção de móveis de ferro e produção de amoníaco. Esta povoação é situada próximo de Murtosa, onde se destacaram a indústria da pesca e da Torreira, onde se situam as praias de banho;

- Em Ovar, a 5 quilómetros da praia do Furadouro, é destacado no âmbito do turismo os produtos regionais como o pão de ló, o vinho de mesa e outras produções alimentícias que foram importantes ao longo dos anos;

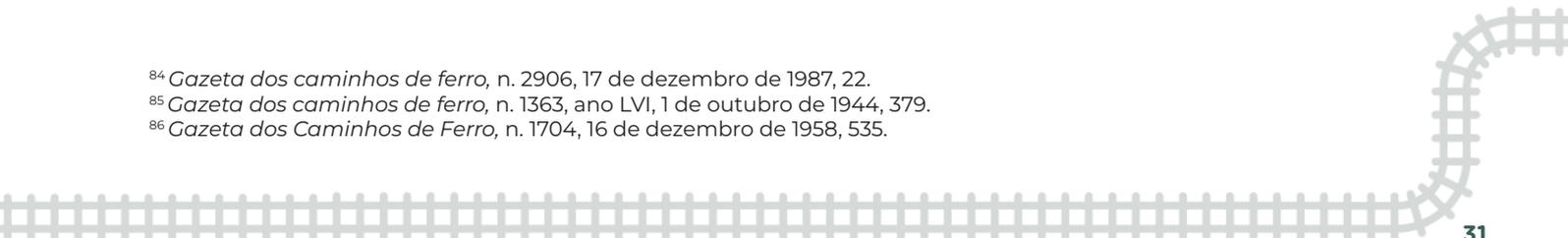
- Em Albergaria-a-Nova é citada a Fábrica de Serração e Moagem de Albergaria-a-Nova, fundada por Joaquim Domingues S. Bento em 1920;

- Oliveira de Azeméis é destacada como um dos maiores centros industriais do distrito de Aveiro,

⁸⁴ *Gazeta dos caminhos de ferro*, n. 2906, 17 de dezembro de 1987, 22.

⁸⁵ *Gazeta dos caminhos de ferro*, n. 1363, ano LVI, 1 de outubro de 1944, 379.

⁸⁶ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n. 1704, 16 de dezembro de 1958, 535.





devido à riqueza agrícola, ao fabrico de vidros, lanifícios, papel, lacticínios, calçados e carnes preparadas e fumadas;

- A Vila de Cucujães é citada pelas suas indústrias de calçado, chapéu, fundição de sino, papéis e escovas;

- S. João da Madeira é frequentemente mencionada pela terra fértil e pelas indústrias de sapataria, chapelaria, borracha, fundição de metais e outros artefactos, lacticínios e a pecuária;

- Vila da Feira além de ter destaque pelas suas indústrias de lacticínios, exploração de minerais, chapelaria, sacos de papel e fabrico de rolhas de cortiça, também tem valorizados os seus monumentos arquitetónicos, nomeadamente o seu Castelo, construído no século X;

- Em Viseu destaca-se a Catedral e o seu centro como entroncamento das grandes estradas que unem as regiões mais interessantes da Beira Alta, nomeadamente a Serra da Estrela, o Buçaco e o Douro;

- Em Aveiro os monumentos históricos ganham grande destaque, mas a importância da produção da pesca e do sal, junto de outras indústrias como a de cerâmica e porcelana, as de sapataria e chapelaria e a dos lanifícios também são mencionadas. Devido aos minérios existentes no subsolo deste

município, surgiram numerosas minas de cobre e de chumbo. Na área da agricultura, as terras férteis de Aveiro, o seu clima e a mão de obra disponível promoveram uma excelente produção de cereais e legumes, sem mencionar o vinho, destacando-se aquele produzido na região da Anadia, juntamente com a produção de espumantes.⁸⁷

- Vale de Cambra ganha importância pela ligação que tem com outras povoações turísticas;

- Sever do Vouga é descrita como a reunião das mais belas paisagens;

- Paços de Brandão vê referido o seu progresso industrial e comercial, considerando o mercado semanal, como de grande destaque;

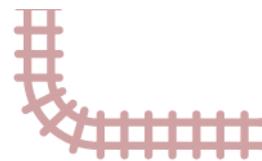
- São João de Ver também tem o seu crescimento industrial e comercial mencionado.

Ao longo das publicações, ainda ganham grande destaque as termas de São Pedro do Sul, uma estância, de cura, repouso e turismo. Todas estas indústrias, produções e áreas de lazer tiveram em comum a Linha do Vale do Vouga, que através das suas curvas dinamizou a região.

Por outro lado, a partir das pesquisas efetuadas no Jornal a Defesa de Espinho, é possível constatar que a memória do Vouguinha e da linha férrea, apesar das problemáticas das

⁸⁷ *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, n. 1465, 1 de janeiro de 1949, 62-67.





últimas décadas, ainda se mantinham frescas. Poemas ainda citavam a Linha do Vouga como parte intrínseca das localidades da região, como fez António Duarte Estêvão em Espinho:

Que bom vai ser mais tarde, recordar
Os ruins caminhos de Anta até à feira,
Seguidos da calçada até ao mar!...
Mato, quintais e campo com poeira,
E cerrado arvoredo a ensombrar
A luz dos candeeiros tão fagueira!...
Lá em baixo a “passerelle” sobre a linha
Com utentes da CP e do “Vouguinha”!⁸⁸

São prova do valor dado há memória da Linha do Vale do Vouga situações como as encontradas na cidade de Espinho, onde foi criada a empresa “Transportes Vouguinha Lda.” em 1995, cujo objetivo era o transporte rodoviário de passageiros e mercadorias; e a abertura ao público no verão de 1996, da discoteca “Via Férrea” no parque industrial da cidade.⁸⁹

Por tudo o que acima foi dito fica claro que a Linha do Vouga não só foi, como é, importante para o desenvolvimento económico e social da

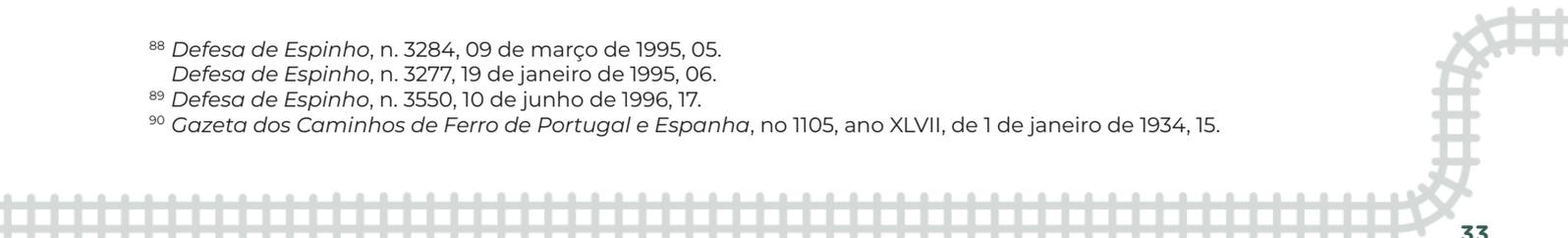
região. A valorização da paisagem, do desenvolvimento económico e turístico, dos seus trabalhadores e dos seus habitantes foram inclusive retratados por pintores e escritores. Ainda hoje a passagem do comboio, o som do apito que anunciava a sua chegada e as várias personagens que se afadigavam em torno da locomotiva e das carruagens permanecem na memória dos habitantes da região. O valor do trabalho desenvolvido pela Companhia do Vale do Vouga está intrínseco a todos esses feitos da infraestrutura que construiu e não há forma melhor para ilustrar o valor da sua história e da sua memória do que a transcrição do já mencionado hino do Caminho de Ferro do Vale do Vouga.⁹⁰

⁸⁸ *Defesa de Espinho*, n. 3284, 09 de março de 1995, 05.

Defesa de Espinho, n. 3277, 19 de janeiro de 1995, 06.

⁸⁹ *Defesa de Espinho*, n. 3550, 10 de junho de 1996, 17.

⁹⁰ *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, no 1105, ano XLVII, de 1 de janeiro de 1934, 15.





|

Desde a beiramar á Serra,
Galgando vales e montes
E rios por lindas pontes,
Correndo de terra em terra,
Sem descanso noite e dia.
Espalhadas por toda a parte
Industria, comercio e arte,
Vida, fortuna, alegria.

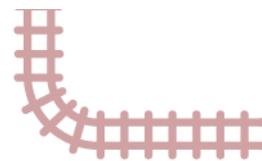
||

Gentil caminho de ferro
Do Val do Vouga famoso
Caminho sempre frondoso
Onde canta o cuco e o meiro
Um hino de gratidão
Dos povos da região,
Reconhecendo seu bem.

|||

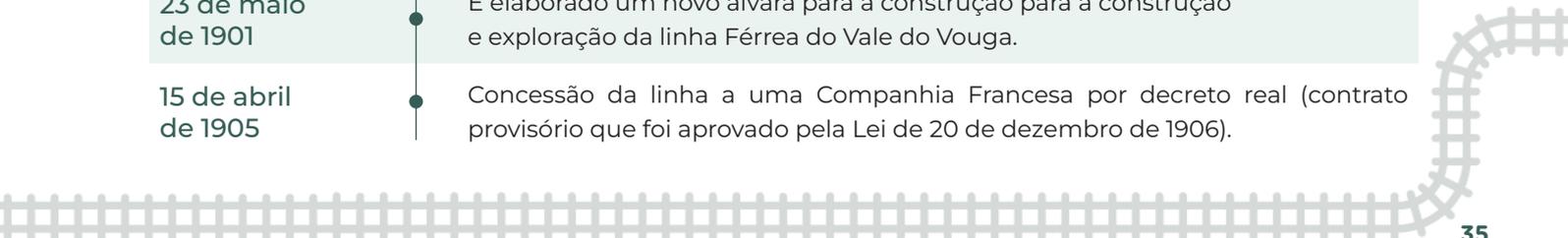
Que uma ventura ideal
Doire a vida desta Empresa
Tão bela, tão portuguesa,
Por honra de Portugal!
E a família ferroviária
Do Val do Vouga mantenha
A união como senha.
Com seus chefes solidários.





Linha do Tempo

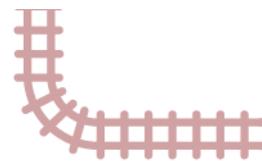
1875	●	O Eng. Mendes Guerreiro inicia os estudos para a construção de uma linha entre Estarreja e Viseu, entroncando com a Linha de Santa Comba Dão, referida, partir de 1877 como Vale do Vouga.
7 de fevereiro de 1879	●	Na proposta para “rede nacional definitiva” apresentada pelo Ministro das Obras Públicas, é descrito para o Vale do Vouga um traçado a iniciar em Estarreja, seguindo para Viseu por S. Pedro do Sul.
1884	●	Com a adjudicação do Ramal de Viseu (futura Linha do Dão) e o avançar da Linha do Douro até Barca D’Alva, decide-se suspender a construção da Linha do Vale do Vouga.
11 de junho de 1889	●	A concessão foi atribuída ao empresário Frederico Pereira Palha, mas como não foi concretizada a montagem de uma companhia, esta primeira concessão acabou por perder o seu efeito.
19 de julho de 1889	●	É concedido o segundo alvará para a construção da Linha do Vale do Vouga.
1 de maio de 1894	●	É submetido à aprovação do Governo o projeto da primeira secção da Linha do Vouga entre Espinho e o Rio Caima, pelo empresário Frederico Pereira Palha.
Outubro de 1895	●	É apresentado estudo do traçado para a Linha do Vouga, da autoria do Eng. Cândido Xavier Cordeiro, com a colaboração de Basílio Castelo Branco, a considerar a ligação Espinho – Sernada – Viseu e ramal de Aveiro, orçado em 2500 contos.
16 de fevereiro de 1900	●	A Linha do Vale do Vouga passa a fazer parte da rede complementar a norte do Mondego. No entanto, a Linha do Vouga não começou a ser construída, pois não havia capital suficiente para tal obra.
23 de maio de 1901	●	É elaborado um novo alvará para a construção para a construção e exploração da linha Férrea do Vale do Vouga.
15 de abril de 1905	●	Concessão da linha a uma Companhia Francesa por decreto real (contrato provisório que foi aprovado pela Lei de 20 de dezembro de 1906).



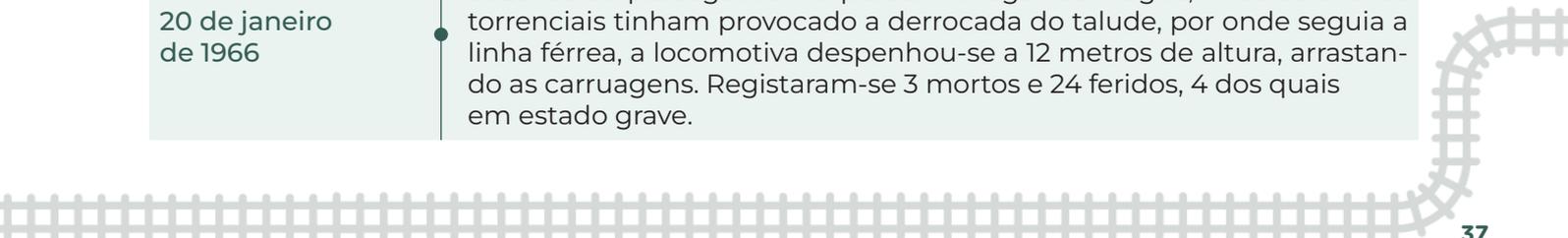


29 de janeiro de 1907	●	É criada a Compagnie Française pour la Construction et Exploitation des Chemins de Fer à l'Étranger e tem início a construção da Linha do Vale do Vouga.
5 de fevereiro de 1907	●	É assinado o contrato definitivo para a Construção e Exploração do caminho de Ferro do Vale do Vouga, entre o governo e a Compagnie Française pour la Construction et Exploitation des Chemins de Fer à l'Étranger.
23 de novembro de 1908	●	Inauguração do troço Espinho – Oliveira de Azeméis, com a presença do Rei D. Manuel II, bem como de outras personalidades do governo e da sociedade da época. Foi aberto à exploração a 21 de dezembro.
1 de abril de 1909	●	Aberto à circulação o primeiro troço da Linha do Vouga, Oliveira de Azeméis – Km 52,700.
5 de fevereiro de 1914	●	Aberto à circulação o último troço da Linha do Vouga, Vouzela – Bodiosa.
28 de julho de 1914	●	Início da primeira guerra mundial, com agravamento substancial da situação económica europeia. Houve a mobilização do pessoal da companhia e escassez de materiais necessários ao funcionamento da linha, como o carvão. Foi também criado um armazém de víveres, devido à falta de bens de primeira necessidade.
1918-1921	●	O final Primeira Guerra Mundial não trouxe de imediato melhorias à situação. Sobreveio a pneumónica, greves dos ferroviários, a crise económica e a desvalorização da moeda.
1921-1926	●	Uma série de renovações executadas pela Companhia (dormitórios, estações, barracões, etc.) vieram melhorar as condições de funcionamento da linha.
7 de julho de 1923	●	É decidida a transferência da concessão da Compagnie Française pour la Construction et Exploitation des Chemins de Fer à l'Étranger para uma nova empresa nacional, a Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração dos Caminhos de Ferro. Os novos estatutos foram apresentados a 1 de Abril de 1924.





Maio de 1928	●	Contrato de exploração de serviço combinado entre o comboio e o autocarro com a Empresa de Transportes de Gouveia Lda., entre a estação de Viseu e Vila Nova de Tazem e Gouveia, servindo também Mangualde e Lagarinhos.
9 a 12 de dezembro de 1933	●	I Congresso Ferroviário Regional, realizado no âmbito do 25º aniversário da Linha, com uma série de atividades organizadas em Espinho, São João da Madeira, Oliveira de Azeméis, Albergaria-a-Velha, Águeda, Viseu e Aveiro.
Anos 40	●	Nos anos 40, a zona do Vale do Vouga era já vista como um centro de excursões a Empresa de Transportes de Oliveira de Azeméis também prestava serviço combinado, tendo a concessão das carreiras de Oliveira de Azeméis – Arouca, Macieira de Cambra – Oliveira de Azeméis, Oliveira de Azeméis – Porto e ainda Fajães – Porto por via de Arrifana.
5 de março de 1941	●	Entra ao serviço a primeira automotora a circular nas ferrovias portuguesas, inicialmente conhecidas como Auto-Rails e posteriormente como Automotoras Vale do Vouga.
31 de dezembro de 1946	●	CP passa a administrar todas as estruturas ferroviárias, sendo realizadas reuniões para acertar as fusões das várias empresas. Em relação à Linha do Vale do Vouga, no dia 6 de dezembro acertam-se os valores das ações da empresa e se elegem os mandatários para procederem à fusão, sendo ainda aprovados os estatutos.
Dezembro de 1958	●	Celebrações dos 50 anos da Linha do Vouga.
Janeiro de 1964	●	Após deixar de realizar excursões durante a época balnear, e de acabar com outras regalias, como o transporte gratuito das bandas de música nos dias de festas, a CP acaba por suprimir 4 comboios diários, afetando não só os trabalhadores, mas especialmente os estudantes da região.
20 de janeiro de 1966	●	O comboio n.º 722 saía de Sernada do Vouga para Aveiro transportando dezenas de passageiros. Ao passar no lugar de Alagoa, onde as chuvas torrenciais tinham provocado a derrocada do talude, por onde seguia a linha férrea, a locomotiva despenhou-se a 12 metros de altura, arrastando as carruagens. Registaram-se 3 mortos e 24 feridos, 4 dos quais em estado grave.





25 de agosto de 1972	Última viagem em comboio a vapor na linha do Vouga, pois o troço entre Sernada do Vouga e Viseu acabou sendo encerrado, por acusações de que as locomotivas provocavam incêndios nas florestas circundantes.
1 de junho de 1975	Reaberto o troço entre Sernada do Vouga e Viseu, passando a utilizar apenas exclusivamente material motor a gásóleo.
20 a 27 de Novembro de 1983	Celebrações dos 75 anos da Linha do Vouga e publicação da Monografia do Vale do Vouga.
1 de janeiro de 1990	O troço Sernada – Viseu encerrou, acabando a linha por ser desmantelada.
2005	O troço entre as Estações de Espinho e Espinho-Vouga foi encerrado, devido ao projeto de enterramento da Linha do Norte.
1 de novembro de 2013	Substituição do serviço de comboios por serviço rodoviário alternativo (autocarro) no troço entre Sernada do Vouga e Oliveira de Azeméis. Uma segunda alteração entrou em vigor em 17 de novembro, passando a ligação entre Sernada do Vouga e Oliveira de Azeméis a ser efetuada de táxi.
1 de julho de 2017	Viagem inaugural do Comboio Histórico do Vouga entre Aveiro e Macinhata do Vouga.
2021 - em curso	Obras de execução do Plano de Reabilitação da Linha do Vouga (PNI).
Mai de 2014	Inauguração da Ecopista do Vouga, construída na parte desativada da linha ferroviária, a acompanhar o rio Vouga ao longo de 11.155,5 metros, desde a Foz do Rio Mau, ao Apeadeiro de Cedrim. Dispõe de uma infraestruturas de apoio aos seus utilizadores, no antigo edifício da estação de Paradela.
12 de novembro de 2022	Inauguração troço entre Águeda e Albergaria-a-Velha da Ecopista do Vouga, permitindo ligar estes concelhos ao troço já executado em Sever do Vouga. Está integrada na Grande Rota da Ria de Aveiro.

