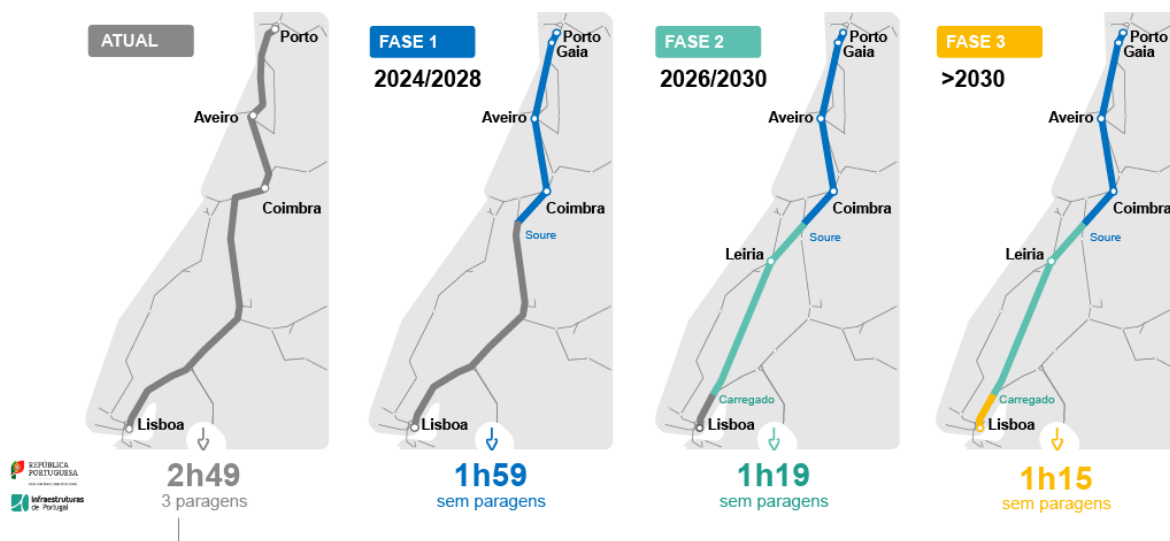


Gaia – TGV avança na estação de Santo Ovídio

written by Maria Paulo | 20 de Junho, 2024



TEMPOS DE PERCURSO PORTO - LISBOA



Direitos Reservados

“Será a estação de maior complexidade que fizemos em Portugal”, disse o vice-presidente da Infraestruturas de Portugal (IP), Carlos Fernandes, na apresentação do Plano de Pormenor *Estação de Gaia – Santo Ovídio – Projeto de Alta*

Velocidade Porto-Lisboa que esta manhã decorreu em Vila Nova de Gaia.

A estação terá ligação às linhas do metro Amarela (Hospital São João-Santo Ovídio, estando em construção o prolongamento a Vila d'Este) e Rubi (em construção para ligar Casa da Música, Campo Alegre, Arrábida, Candal, Rotunda, Devesas, Soares dos Reis e Santo Ovídio), bem como a autocarros.

O vice-presidente da IP prevê “começar a receber as primeiras propostas durante o mês de julho” e que o *“contrato entre em vigor até dia 1 de julho de 2025”*. Carlos Fernandes calcula que a obra arranque no *“início de 2026”* e que *“cinco anos depois de 1 de julho de 2025 este troço possa estar em funcionamento”*.

Carlos Fernandes e o presidente da Câmara de Gaia, Eduardo Vítor Rodrigues, explicaram as razões de ter sido incluído no projeto esta nova estação: *“Se todos os passageiros que pretendem chegar à Área Metropolitana do Porto (AMP) saíssem em Campanhã, o escoamento seria difícil”*.

No projeto original, a última paragem antes de Campanhã, no Porto, era em Aveiro, mas *“a reconfiguração da AMP nas últimas décadas permitiu mostrar que haverá sempre constrangimentos nas travessias”*, disse o autarca de Vila Nova de Gaia, acrescentando: *“Estamos aqui hoje porque existe uma necessidade técnica, justificada tecnicamente, de fazer uma estação em Vila Nova de Gaia. O que se quis fazer foi contribuir para melhor mobilidade”*, referiu o autarca.

“É a obra mais importante do país”, disse Eduardo Vítor Rodrigues, a propósito deste projeto de alta velocidade. *“Do meu ponto de vista não é sequer o novo aeroporto [a obra mais importante]. Verdadeiramente o que vai trazer coesão ao país é a ferrovia”*, salientou.

Por seu turno, o arquiteto Joan Busquets, autor do projeto da nova infraestrutura, revelou que será requalificado um curso

de água no vale de Quebrantões e nova estação terá um vestíbulo para deixar entrar a luz a exemplo de projetos de Paris (França) ou de Nova Iorque (Estados Unidos da América).

O *“respeito pelo verde”* e a ligação entre o Jardim do Morro e Santo Ovídio, foi realçado por António Miguel Castro, da empresa Gaiurb – Urbanismo e Habitação, que considerou que este projeto representa um *“novo modelo de desenvolvimento da cidade”*.

A linha de alta velocidade deverá ligar Porto e Lisboa em cerca de uma hora e 15 minutos.

O concurso público para o lote 1 (Porto-Oiã) da primeira fase foi lançado em janeiro, e o do lote dois (Oiã-Soure) deverá ser lançado este mês. A fase 3 (Soure-Carregado) deverá ser lançada em 2026.

Deverão ser realizados 60 serviços por dia e por sentido, dos quais 17 serão diretos, nove com paragens nas cidades intermédias (Leiria, Coimbra, Aveiro e Gaia, e 34 serviços mistos (com ligação à rede convencional).

O projeto prevê transportar 16 milhões de passageiros por ano na nova linha e na atual Linha do Norte, dos quais cerca de um milhão que atualmente fazem a viagem de avião.

Paralelamente, está também a ser projetada a ligação do Porto a Vigo, na Galiza (Espanha), com estações no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, Braga, Ponte de Lima e Valença (distrito de Viana do Castelo).

No total, segundo o anterior Governo, os custos do investimento no eixo Lisboa-Valença rondam os sete a oito mil milhões de euros.

MP/OC/Lusa