

# LINHA DO OESTE E ALTA VELOCIDADE



**Rui Rodrigues**

Site: [www.maquinistas.org](http://www.maquinistas.org) (Ver Opinião)

Email [rrodrigues.5@netcabo.pt](mailto:rrodrigues.5@netcabo.pt)

Data: Público, 18 de Janeiro de 2008

# LINHA DO OESTE E ALTA VELOCIDADE

A Região do Oeste tem uma população de cerca de 400 mil habitantes, tendo como principais actividades económicas as Indústrias de moldes e do vidro, o turismo e a agricultura. No futuro, um dos seus principais objectivos será a construção de uma linha férrea, para passageiros e mercadorias, que a ligue aos principais centros de consumo do nosso País e à U.E. pois as suas ligações rodoviárias já são satisfatórias. Neste momento, a linha do Oeste é completamente obsoleta, não cumprindo nenhuma dessas finalidades e, apesar do aumento da população verificado nesta região, o tráfego de passageiros será cada vez menor.

Uma vez que a construção do aeroporto na Ota foi abandonada, o maior projecto da Região do Oeste deveria centrar-se na modernização da linha férrea que a atravessa.

Está decidido que a futura linha de AV Lisboa-Porto terá estações intermédias em Aveiro, Coimbra, Fátima/Leiria não estando ainda definidos os traçados entre esta última cidade e a Capital. Deverão ser estudadas 3 opções possíveis para a ligação destas duas cidades:

1. A Leste da Serra dos Candeeiros e pela margem esquerda do Tejo
2. A Oeste da Serra dos Candeeiros tendo um traçado próximo à Estrada Nacional N 1 passando, mais a sul, para a Margem Esquerda do Tejo.
3. Ainda mais a Oeste da segunda opção.

Será sempre necessário construir uma 3ª travessia entre a Estação Central de Lisboa e o Pinhal Novo por não existir espaço canal a Norte de Lisboa para uma nova linha em bitola europeia.

Evidentemente que todas as opções terão que ser encaradas porque a construção de uma linha de Alta Velocidade (AV) exige estudos aprofundados dos solos e de impacto ambiental que, obviamente, serão efectuados por empresas especializadas.

Dos três traçados anteriormente sugeridos, podemos tirar algumas conclusões, mesmo antes de se efectuarem estudos mais exaustivos, porque o custo de uma linha de AV pode variar entre 3 milhões de euros por Km, nas regiões planas de baixa densidade populacional e 60 milhões de euros por Km, devido à construção de túneis, pontes e viadutos nas zonas de relevo desfavorável. Este dado leva a crer que a primeira opção será várias vezes mais barata que as outras duas.

Com efeito, a margem esquerda do Tejo (leste do rio) é uma região plana e de muito baixa densidade populacional e, além disso, a nova linha poderia ser construída paralelamente e próxima da futura auto-estrada A13, que ligará Santarém-Almeirim-Marateca, para minorar o impacto ambiental.. Um troço por esta margem poderia ser construído até ao Entroncamento, para mais tarde se ligar à linha da Beira Baixa. Seguidamente, daquele ponto unir-se-ia até Leiria (Caranguejeira). Uma estação perto deste ponto serviria as cidades de Leiria, Fátima e Pombal, através da A1 e A8.

Para Portugal, o grande objectivo da sua futura rede será sempre ligar-se a Medina del Campo, perto de Valladolid, por forma a permitir a sua ligação à U. E. através de Valladolid-Victória-Dax e por Saragoça-Canfranc e porque, através de Medina, será possível ligar-se a Madrid e ao Norte e Sul de Espanha. Evidentemente que a conexão mais directa àquele ponto será por Aveiro-Salamanca.

A futura nova linha de AV Lisboa-Porto, numa 1ª fase, poderá ser mista porque seria a única via, em bitola europeia, que iria, durante esse período, ligar a Região de Lisboa e Centro a Medina del Campo. Contudo, quando a linha do Norte mudar a bitola, talvez em 2020, a nova linha Lisboa-Porto só será utilizada para passageiros porque este troço é e será sempre aquele que irá possuir, de longe, o tráfego mais elevado da nossa futura rede de AV.

## **NOTA**

Isto significa que, se a nova linha atravessar a Região do Oeste, no futuro, deixará de ser uma linha para o transporte de mercadorias e então a linha do Oeste, quase de certeza, seria encerrada devido à concorrência da primeira

## O QUE FAZER DA LINHA DO OESTE?

Se a linha do Oeste for modernizada, o projecto deveria atingir os seguintes objectivos: permitir uma ligação mais directa a Lisboa e, perto de Leiria, uma conexão à Linha do Norte e à nova via de AV Lisboa-Porto.

O traçado da Linha do Oeste poderia ser alterado, perto da Malveira, por forma a que haja uma ligação directa a Lisboa, passando junto a Loures e terminando, se possível, na Bobadela, junto ao terminal de mercadorias. Os comboios de passageiros poderiam seguir o restante itinerário da linha do Norte, via G. Oriente e Chelas-Olaias, que será o término de várias linhas.



Esta opção serviria muito melhor as populações das várias localidades da região do Oeste proporcionando uma conexão mais directa e rápida, em vez do itinerário actual, via Cacém e linha de Sintra, por onde circulam mais de 350 comboios suburbanos por dia.

Os autarcas destes concelhos irão chegar a esta mesma conclusão, quando perceberem que, numa linha de AV, os comboios raramente param em estações intermédias. Nesse momento, serão os maiores opositores relativamente a este meio de transporte, pois ele irá dividir os seus terrenos por um novo canal vedado, criando uma zona *non aedificandi*.

Além disso, mesmo que fosse construída uma estação junto às Caldas da Rainha, por hipótese, a distância até Lisboa é tão curta que a diferença de tempos de viagem de uma linha convencional e de uma linha de AV seria muito reduzida.



Relativamente ao grave problema da diferença de bitolas da Linha do Norte e AV Lisboa-Porto poder-se-ia estudar a duplicação da linha do Oeste, por forma a que uma das linhas de bitola Ibérica se ligue à linha do Norte e a outra, de bitola europeia, se una à nova linha AV Lisboa-Porto, perto de Leiria.

Outra opção a estudar seria explorar a linha do Oeste, desde as Caldas da Rainha até Lisboa, em bitola Ibérica, e a restante mais a Norte, em bitola europeia, por se situar numa região mais industrializada, ligando-se assim à nova linha AV Lisboa-Porto.

Como, actualmente, quase toda a rede depende da linha do Norte, a linha do Oeste, a longo prazo, poderia ser uma alternativa àquela em caso de avaria.

## CONCLUSÃO

Uma das prioridades para a Região do Oeste passará pela modernização da sua linha convencional, por forma a articular-se com a linha do Norte e a nova via de AV Lisboa-Porto, o que permitiria, ao mesmo tempo, a criação de um transporte público eficiente e confortável, ligado à restante rede de suburbanos e metro da Capital.

Rui Rodrigues

Email: [rrodrigues.5@netcabo.pt](mailto:rrodrigues.5@netcabo.pt)

Site: [www.maquinistas.org](http://www.maquinistas.org)