

As próximas obras na linha do Norte e o seu impacto previsto em Vila Franca e Alhandra

Introdução

É provável que já tenha ouvido falar das obras na linha do Norte no nosso município e do seu impacto em Alhandra e em Vila Franca de Xira onde se prevêem grandes mudanças nestas localidades, principalmente junto à linha. Pois bem, este artigo pretende ser um **guia para lhe explicar tudo**, esclarecer as suas questões e ter todas as informações para poder formar a sua opinião.

Desde 1856 quando se fez a primeira linha férrea em Portugal de Lisboa ao Carregado que o comboio passa por terras de Vila Franca contribuindo para o seu desenvolvimento. Os tempos mudam, as necessidades e as tecnologias também. Esta obra de passar de duas para 4 linhas estava prevista desde os anos 90 mas foi adiada por motivos que desconheço. Essas “4 linhas” ligam Lisboa a Alverca desde os tempos da Expo 98 e tem sido assim desde então. Da Castanheira do Ribatejo até à Azambuja construiu-se uma nova linha ao lado da antiga, estando actualmente 3 linhas em funcionamento sendo a 3ª linha usada para os comboios mais lentos serem ultrapassados pelos mais rápidos.

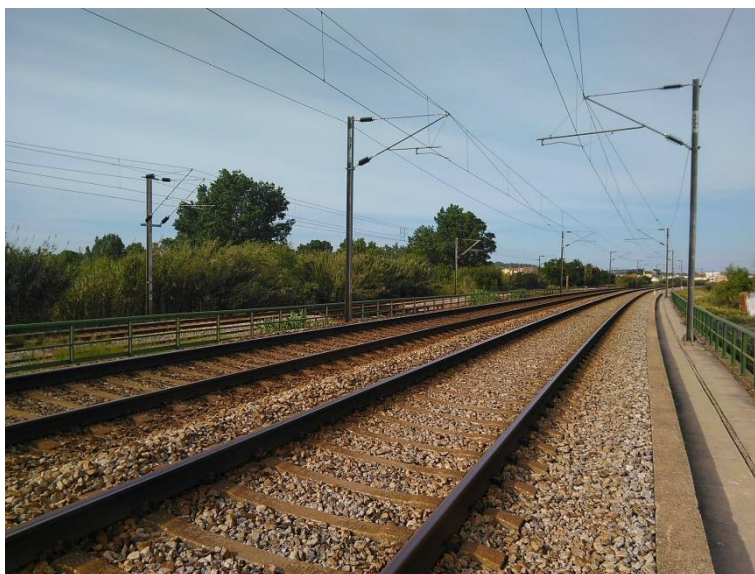


Foto 1 – Imagem de 3 linhas em funcionamento entre a Castanheira do Ribatejo e a Azambuja na zona de Vila Nova da Rainha.

Enquadramento da obra em discussão

Estas obras vêm (tentar) cobrir **duas necessidades**; eliminar a saturação da linha do norte com a consequente oferta insuficiente e as sempre presentes questões ambientais.

A linha do norte está **saturada**, limitando a oferta de comboios e a sua capacidade de resposta em termos locais (comboios urbanos e regionais), nacionais (comboios de longo curso) e tráfego de mercadorias. Multiplicando de duas para 4 linhas disponíveis, separando os comboios lentos dos rápidos, ou seja, dedicando linhas para os comboios que param em todas as estações (urbanos) e outras linhas para os comboios rápidos de longo curso, há a perspectiva de multiplicar a oferta disponível sendo muito mais vantajosa que a actual.

Assim, além de haver mais e melhores ligações de Vila Franca e das outras localidades servidas pela linha a Lisboa, há a possibilidade de multiplicar as ofertas para o Centro, Beiras, Porto e Minho, incluindo uma ligação Porto - Lisboa passando pela Beira Alta e Beira Baixa ligando Castelo Branco, Covilhã, Guarda e localidades da Beira Alta directamente ao Porto e umas às outras – o que não acontece hoje.

Um ponto que parece esquecido mas está sempre presente são as **questões ambientais**. Quase todos os países estão a fazer fortes investimentos ferroviários de forma a “tirar carros e camiões das estradas” tornando o transporte ferroviário competitivo – o que hoje raramente acontece. Por exemplo, é muito mais barato ir para o Porto ou para o Algarve de autocarro do que comboio, e no caso de serem 3 ou 4 pessoas já é mais barato ir de carro do que comboio. Depois há a questão de conjugar os horários dos comboios com as necessidades e a conveniência horária das pessoas. Com o transporte de mercadorias é algo semelhante, é mais rápido e creio que mais barato o transporte por camião “de porta a porta” do que enviar carga de comboio (excepto grandes parques industriais) ...

PRINCIPAIS CONSTRANGIMENTOS NO SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL

FALTA DE COMPETITIVIDADE DA LINHA DO NORTE

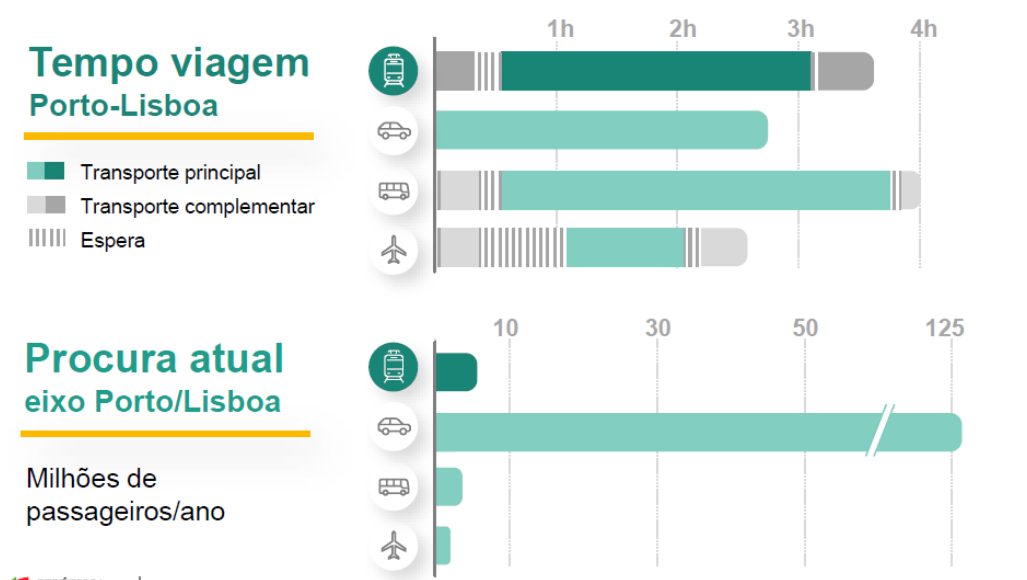


Figura 1 – Tempos de viagem e número de passageiros entre Lisboa a Porto.

(Apresentação / dados públicos das Infraestruturas de Portugal) (*)

Analisando os números acima **há 25 vezes mais pessoas a usar o carro do que o comboio** em viagens entre Lisboa e Porto. Ou seja, para cumprir as metas ambientais de redução das emissões de CO₂, o comboio tem de ser o transporte preferencial e para isso é necessário construir novas linhas.

O que pode mudar em Vila Franca e Alhandra

Começando pelo mais simples, em **Alhandra** há a perspectiva de “impactos menores”. Segundo a IP, há algum espaço disponível para as duas linhas adicionais e basicamente resume-se a cortar árvores da Av. Afonso de Albuquerque, eliminar aí alguns lugares de estacionamento e construir uma nova estação praticamente no mesmo local da actual. Como compensação, plantam-se bastantes mais árvores noutros locais criam-se lugares de estacionamento junto à nova estação e noutro local da Vila de Alhandra como “reforço”.

Estação de Alhandra



Figura 2 – Localização da nova estação de Alhandra.

(Apresentação / dados públicos das Infraestruturas de Portugal) (**)

Entre Alverca e Alhandra e entre Alhandra e Vila Franca não se prevêem problemas uma vez que “haverá espaço”. O novo viaduto norte de Alhandra já foi concebido para permitir 4 linhas, e quando se fez o passeio ribeirinho também se deixou espaço para as 4 linhas.

O maior problema está então em Vila Franca, entre a praça de Touros e o Jardim!

Devido ao pouco espaço disponível será necessário efectuar expropriações e demolições principalmente entre a linha e o rio na zona da passagem de nível do cais.

Supressão da PN ao Pk 29+887

Demolições necessárias para acesso a carros de bombeiros



Figura 3 – Demolições a fazer junto ao cais e passagem de nível.

(Apresentação / dados públicos das Infraestruturas de Portugal) (**)



Na Rua 1º de Dezembro também tem prevista a demolição de um conjunto de edifícios de modo a retirar os 2 cotovelos com a Av. Almirante Cândido dos Reis:



Figura 4 – Demolições a fazer junto à atual passagem de nível nas ruas 1º de Dezembro, Almirante Cândido dos Reis e Serpa Pinto.

(Apresentação / dados públicos das Infraestruturas de Portugal) (**)

Adicionalmente, no parque de estacionamento à praça de touros está prevista fazer uma ligação ao outro lado da linha pelos antigos terrenos da fábrica do arroz até à Fábrica das Palavras, impossibilitando as largadas de touros neste local como são feitas actualmente.



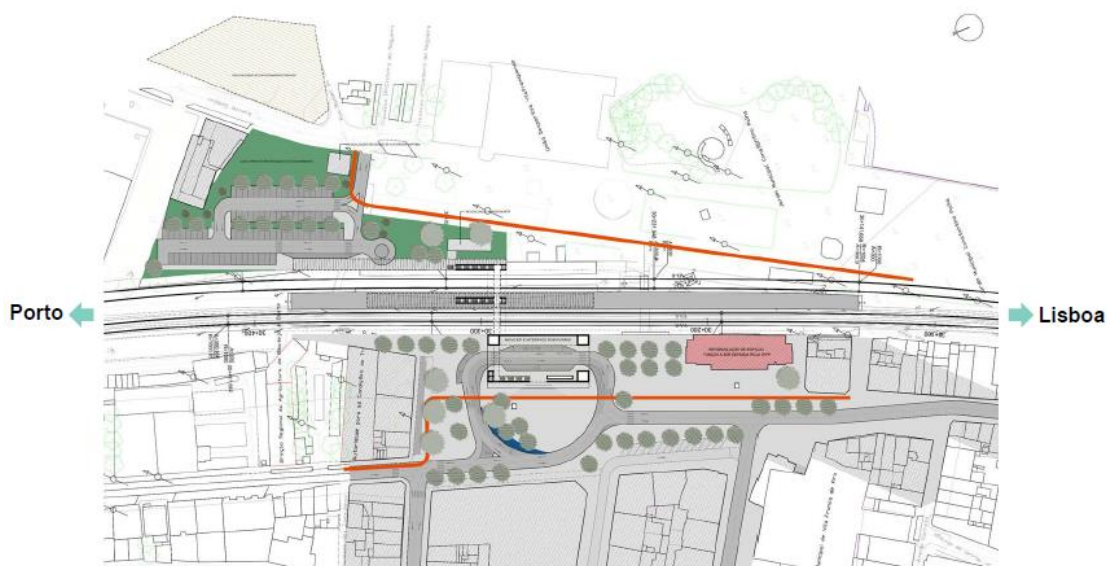
Figura 5 – Uma das possibilidades de ligação ao outro lado da linha à “Fabricadas Palavras”.

(Apresentação / dados públicos das Infraestruturas de Portugal) (**)

O **jardim de Vila Franca** também está previsto perder “duas talhadas” mas as imagens que obtive não são as ideais para colocar aqui, pelo que recomendo a consulta da documentação da IP. Basicamente um “corte” será junto ao cais e o outro junto ao parque de estacionamento no lado oposto do jardim.

O novo edifício da Estação de Vila Franca será próximo do actual e também implica demolições dos edifícios da Rua do Curado entre o “Edifício Planície” e a linha onde actualmente estão as paragens de autocarros e a praça de táxis.

Estação de Vila Franca de Xira



Os planos contemplam muitas replantações de árvores, muitos locais de estacionamento, rearranjos urbanísticos, resta saber se assim será.

A outra perspectiva é que Portugal e a região terão mais e melhores transportes públicos, nomeadamente ligações ferroviárias melhoradas seja para viajar para perto ou longe...

Recomendo a consulta dos seguintes documentos oficiais:

<https://www.cm-vfxira.pt/participar/recolha-de-contributos-e-opinioes-45>

(*)

https://www.cm-vfxira.pt/cmvmfxira/uploads/writer_file/document/30445/apresentacao_da_nova_linha_de_alt_a_velocidade_porto_lisboa.pdf

(**)

https://www.cm-vfxira.pt/cmvmfxira/uploads/writer_file/document/30447/linha_do_norte_modernizacao_do_troco_entre_alverca_e_castanheira_do_ribatejo_apresentacao_1.pdf