

Comboios em Portugal

(fotografia e história)

<http://combport.pt.to>

Linha do Oeste (A Linha do Litoral Centro)

Novembro de 2007

Texto: João Pedro Joaquim

Fotos: João Pedro Joaquim

Embora actualmente seja uma das linhas do panorama ferroviário Português que mais estão esquecidas e onde o investimento é reduzido, a Linha do Oeste percorre grande parte da costa litoral de Portugal, servindo localidades de grande massa populacional e de grande actividade industrial e agrícola.

20.Jun.2005



Linha do Oeste – Entrada sul da estação de Bifurcação de Lares

Um pouco de História

Foi em meados do século XIX que pela primeira vez se equacionou a construção de um caminho-de-ferro que servisse o litoral centro do nosso país, a zona Oeste de Portugal.

No entanto, só na década de 80 do século XIX, após algumas tentativas fracassadas e ideias que nunca conseguiram ser colocadas em prática, se iniciou a construção da Linha do Oeste, por intermédio da *Companhia Real*. Inicialmente a sua construção foi dividida em duas etapas, Alcântara – Torres Vedras e Torres Vedras – Figueira da Foz. No troço Torres Vedras – Figueira da Foz, entre São Martinho e a Marinha Grande, foi aproveitado quase na totalidade o traçado da “linha Americana” que ligava os pinhais da Marinha Grande ao porto de São Martinho do Porto.

16.Jun.2003



Linha do Oeste - Edifício Principal da estação de Monte Real

A inauguração do primeiro troço da Linha do Oeste ocorreu a 2 de Abril de 1887, correspondendo ao troço Alcântara – Cacém¹. Ainda no mesmo ano foram abertos os troços até Torres Vedras (21 de Maio) e Leiria (1 de Agosto). Apenas a 17 de Julho de 1888 foi concluída a Linha do Oeste, após o término das obras no troço Leiria – Figueira da Foz. Em 8 de Julho de 1889 foi concluído um ramal que ligaria a Linha do Oeste à Linha do Norte², ramal esse que ainda hoje perdura, ligando a estação da Amieira ao apeadeiro de Reveles (passando ao largo da estação de Bifurcação de Lares) e permitindo a circulação directa dos comboios do Oeste para a Linha do Norte, sem qualquer recurso a manobras e inversão de marcha.

01.Fev.2004



Automotora 0367 aguardando partida nas Caldas da Rainha

¹ O primeiro terminal da Linha do Oeste em Lisboa foi Alcântara e não o Rossio. Apenas no início da década de 90 do século XIX a estação do Rossio foi inaugurada (11 de Maio de 1891), tendo passado gradualmente a ser o terminal em Lisboa dos comboios da Linha do Oeste, situação que se manteria até à década de 90 do século XX.

² Actualmente denominado pela Refer por Concordância de Verride, na altura denominado por Concordância de Alfarelos.

Na História da Linha do Oeste há ainda que realçar a estação, e respectivo depósito, de Campolide. Campolide nasceu graças à junção da Linha do Oeste às linhas de Cintura e Urbana de Lisboa. Neste local foi instalado um depósito de locomotivas e foram instaladas grandes oficinas de reparação de material, que apenas a partir da década de 90 do século XX foram perdendo a sua extrema importância no panorama ferroviário nacional.

17.Abr.2003



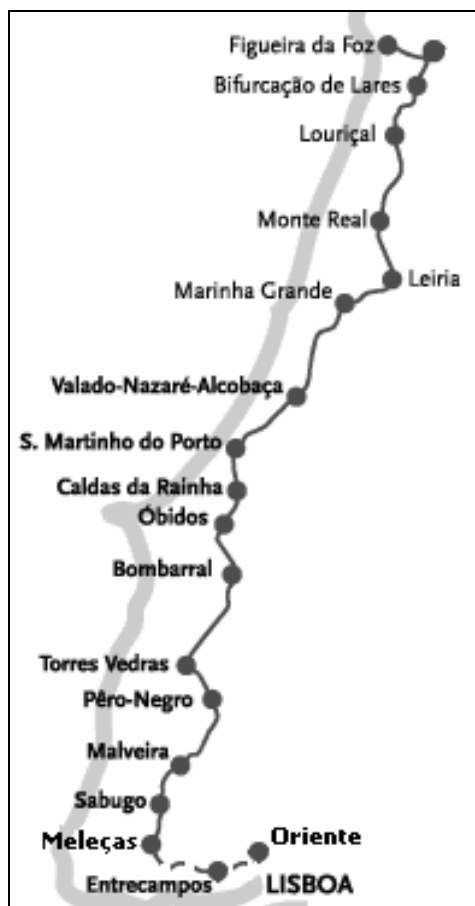
Automotora 0324 à chegada a Bifurcação de Lares com um regional Figueira da Foz -> Caldas da Rainha

Actualidade

Actualmente, e por despacho em Diário da República, a Linha do Oeste inicia-se no Cacém e termina na Figueira da Foz³. No entanto, nos últimos anos a CP - Comboios de Portugal, entidade que gere actualmente o tráfego ferroviário na Linha do Oeste, tem apostado em dois terminais dentro de Lisboa para a Linha do Oeste, situando-se estes na zona de Entrecampos e do Oriente⁴.

³ O troço Rossio – Cacém passou a englobar-se na Linha de Sintra.

⁴ Com a introdução dos horários de 6 de Junho de 2004 a Linha do Oeste voltou a ter um terminal dentro de Lisboa



Linha do Oeste no Século XXI

Contudo, devido ao encerramento do túnel e da estação do Rossio a CP foi forçada a usar a estação de Entrecampos – Poente como terminal para a família urbana Meleças durante alguns meses. Assim, temporariamente os comboios do Oeste tiveram como término a estação de Mira Sintra – Meleças, sendo a ligação a Lisboa possível através da família Meleças. Embora só se prevê-se o retorno dos comboios do Oeste a Entrecampos-Poente

(Lisboa - Entrecampos Poente). Desde a remodelação da estação do Rossio, terminada em 1994, que a Linha do Oeste tinha a maioria dos seus comboios com término no Cacém. Com os actuais horários metade dos comboios do Oeste passam a terminar e iniciar em Lisboa (em Entrecampos Poente, Oriente ou Santa Apolónia) enquanto a outra metade termina e inicia em Mira Sintra/Meleças.

aquando da reabertura da estação do Rossio, tal ocorreu vários meses antes (graças a uma reestruturação dos urbanos de Lisboa).

08.Jul.2005



Automotoras 0467, 0356 e 2254 parquoadas na estação da Figueira da Foz

Nos dias que hoje correm a Linha do Oeste está longe de ter os tráfegos que outrora possuiu, quer a nível de transporte de passageiros, quer a nível de transporte de mercadorias.

16.Jun.2003



Locomotiva 1411 aguardando partida de Bifurcação de Lares com um InterRegional Cacém -> Figueira da Foz

Nas mercadorias existem três grandes tipos de cargas transportadas nesta linha, sendo eles os seguintes:

- Cimento – Existe o transporte de cimento em saco e a granel entre as cimenteiras da Secil em Pataias e Maceira com os entrepostos desta empresa em Torres Vedras e na Linha do Douro (principalmente);

- Madeira – Para as celuloses da Figueira da Foz são transportadas diariamente várias toneladas de madeira. Destas celuloses é ainda gerado tráfego de contentores carregados com pasta de papel;

- Cereais – Para a fábrica das Rações Valouro no Ramalhal são transportados cereais diversos para transformação em rações para animais. Estas mesmas rações são igualmente transportadas por ferrovia.

18.Ago.2004



Locomotiva 1971 após partida da Martingança com um madeireiro com destino ao Lourical

Além destes três tipos principais de mercadorias, outros tipos de mercadorias percorrem o Oeste, variando consoante a época do ano. Temos como exemplo o transporte de areia para a estação da Fontela (com destino à Vidreira do Mondego sita nessa localidade) ou o transporte de contentores para o Porto da Figueira da Foz, ainda tímido mas com tendência de crescimento.

A nível do tráfego de passageiros, a Linha do Oeste está dividida em duas zonas, a zona Sul entre Lisboa-Oriente/Entrecampos Poente/Meleças e as Caldas da Rainha e a zona Norte entre as Caldas da Rainha e a Figueira da Foz/Coimbra. Na zona Sul circulam aos dias úteis 6 comboios Regionais, assim como 4 InterRegionais por sentido. Na zona Norte a aposta por parte da CP, é mais reduzida, existindo apenas 3 comboios Regionais e 2 comboios InterRegionais por sentido.

18.Mai.2003



Locomotivas 1416 e 1412 (a reboque) à chegada a Leiria com um Regional Caldas da Rainha → Figueira da Foz

Ao fim de semana a oferta é mais reduzida e é adaptada face aos urbanos da Grande Lisboa.

Contrariamente a outras linhas, não existe actualmente qualquer serviço InterCidades na Linha do Oeste. Tal serviço foi efectuado no passado, sem grande sucesso. A última tentativa de um comboio InterCidades na Linha do Oeste decorreu entre 2002 e 2005, com um serviço que ligava a Gare do Oriente à

estação de Leiria, que apenas era efectuado no sentido ascendente à Sexta-feira e no sentido descendente ao Domingo⁵.

21.Fev.2004



Automotoras 0602+0601 em UM aguardando partida com um InterRegional Cacém -> Figueira da Foz

Até há poucos meses atrás não existia, qualquer ligação directa a Norte, com a Linha do Norte (desde ao anos 90, com excepção de um curto serviço durante 1999/2001). Os passageiros do Oeste que se queiram dirigir para a Linha do Norte (e que são em número considerável) sempre precisaram de mudar de comboio em Bifurcação de Lares⁶, para um comboio suburbano do eixo Coimbra – Figueira da Foz. Aí, consoante os horários, as ligações existentes tanto poderiam ser imediatas como implicarem longa espera⁷.

⁵ O material utilizado ficava parqueado em Leiria durante todo o fim-de-semana.

⁶ Bifurcação de Lares não é mais do que uma mera plataforma perdida no meio dos arrozais do Mondego, não oferecendo grande conforto a quem por lá tem de esperar por uma ligação.

⁷ No horário de 2002/3 poucos eram os comboios que tinham ligações imediatas em Bifurcação de Lares. Os

08.Nov.2003



Locomotiva 1911 aguardando partida na Marinha Grande com um especial Leiria -> Óbidos (Comboio do Chocolate)

Material Circulante

O material circulante actual nesta linha sofreu uma grande revolução em 2003. As míticas automotoras Allan da série 0300 que serviram o Oeste durante cerca de 50 anos que fizeram o seu último serviço no Oeste no dia 26 de Setembro de 2003, sendo “substituídas” pela sua versão remodelada, as automotoras 0350. Já em Abril de 2004 as automotoras da série 0600, que também já há longos anos circulavam no Oeste, foram substituídas pelas automotoras da série 0450, excedentárias da CP-Porto⁸. As composições também já há muito habituais de locomotiva e carruagem (locomotivas da série 1400 e carruagens Sorefame) começaram a desaparecer aos poucos, substituídas quer pelas 0350, quer pelas 0450. Desta forma, todo o material de passageiros da Linha do Oeste possui, actualmente, Ar Condicionado. As mercadorias

horários de 2003/4 corrigiram tal situação. Os actuais horários apresentam tempos de espera de cerca de 15/20 min, excessivos para o tipo de viagem em questão.

⁸ Graças à introdução das UME 3400 no Grande Porto.

estão a cargo das locomotivas da série 1400, 1900 e 1960, com especial incidência para a série 1960. Na zona Norte, até ao Louriçal é possível encontrar locomotivas eléctricas das séries 2500, 2550, 2600 e 5600.

04.Jul.2004



Locomotiva 1416 após partida da Marinha Grande com um InterCidades Leiria -> Lisboa Oriente

Infra-Estrutura

A nível de infra-estrutura, graças ao Euro 2004 a Refer interviu em 2004 na imagem das estações e restante património ligado à ferrovia (casas de PNs, por exemplo). Estas intervenções focaram-se em especial na imagem do património da Refer, consistindo essencialmente em obras de beneficiação e pintura (com as cores agora adoptadas pela Refer) dos edifícios. A nível da linha, o Oeste não está de todo mal servido. Existem muitas zonas com velocidades máximas superiores a 100 km/h e a qualidade da via é muito boa. Apenas a zona abaixo de Torres Vedras possui velocidades máximas mais baixas devido à geometria do traçado. A manutenção da via também não tem sido descuidada, havendo brigadas constantes para pequenas intervenções na linha.

02.Ago.2005



Linha do Oeste – Edifício principal e cais secundário da estação da Fontela

As estações que hoje em dia se podem considerar como principais a nível das mercadorias no Oeste são o Ramalhal, Pataias/Martingança e o Louriçal. A nível de passageiros, as estações principais no Oeste são o Cacém, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Marinha Grande, Leiria, Bifurcação de Lares e a Figueira da Foz, embora algumas delas estejam em eclipse permanente ou apenas funcionem com um turno de pessoal, passando mais tempo em eclipse do que guarnecidas.

18.Jul.2003



Automotora 0304 aguardando partida após efectuar cruzamento em Monte Real, enquanto assegurava um Regional Figueira da Foz -> Caldas da Rainha

Tem sido política da Refer apenas ter as estações abertas que interfiram no tráfego dos comboios, de modo a ser possível efectuar cruzamentos. Tenta, assim, a Refer diminuir os custos de operação. Infelizmente, embora lógica, a decisão da Refer em nada beneficia os passageiros, que muitas vezes são obrigados a entrarem pela "porta das traseiras" das estações, assim como a terem de esperar pelos comboios sem saber se os mesmos circulam com atraso ou não⁹. Deixou, ainda, de ser possível pedir informações diversas e até simples horários de bolso, na maioria das estações, em virtude do seu não guarnecimento.

31.Dez.2002



Automotora 0610 aguardando partida na Marinha Grande com um InterRegional Figueira da Foz -> Cacém

O Futuro

O futuro da Linha do Oeste é uma incógnita. Embora a linha tenha potencial, quer a nível de tráfego de passageiros, quer a nível de tráfego de mercadorias, a CP parece não mostrar muito interesse em adequar os horários

⁹ No Oeste, em geral, não se circula com atrasos superiores a 5 minutos. Certamente consequência do tráfego reduzido e de marchas largas que compensam eventuais atrasos.

às necessidades dos passageiros, dando sempre como desculpa a falta de passageiros.

26.Dez.2003



Automotoras 0366+0367 em UM após partida da Marinha Grande com um Regional Figueira da Foz -> Caldas da Rainha

No entanto, a Refer, como entidade gestora da infra-estrutura, diz na sua página na Internet que pretende investir nesta linha (embora a classifique como rede complementar em quase toda a sua extensão). Tal atitude não deverá surpreender, pois a Linha do Oeste é uma forte alternativa à Linha do Norte. Quando ocorrer um problema na Linha do Norte pode haver a necessidade de desviar o tráfego pelo Oeste. Tal situação já ocorreu no passado, tendo circulado pelo Oeste comboios Sud-Express e até InterCidades Porto – Lisboa rebocados por tracção diesel.

03.Mar.2003



Locomotiva 1968 à chegada à Martingança com um mercadorias em vazio composto por vagões plataformas

04.Jul.2003



Automotora 0324 após partida da Marinha Grande com um Regional Figueira da Foz -> Caldas da Rainha

Existe ainda um potencial interesse em adquirir a Linha do Oeste por parte de um grupo privado de transportes públicos, situação que talvez (quem sabe?) possa devolver ao Oeste a importância que outrora teve para o desenvolvimento da toda uma região litoral de Portugal, assim como maior dinâmica a uma linha onde as marchas praticadas são em tudo semelhantes aos praticados à 20 anos atrás, embora a CP tenha tentado melhorar esta situação nos últimos horários (com apostas de comboios rápidos directos a Coimbra ou a Lisboa, pecando apenas no reduzido número de marchas apresentadas).

27.Ago.2006



Automotoras 0467+0459 em UM aguardando partida da Marinha Grande com um Regional Figueira da Foz -> Caldas da Rainha

Acima de tudo, é necessário adequar a oferta às necessidades da população servida por esta linha.

03.Mar.2003



Locomotiva 1906 na Martingança finalizando manobras de formação de um cimenteiro com destino a Norte

Bibliografia

- Locomotivas 01 a 08 – As pioneiras do Oeste e seus antecedentes históricos, de Manuel Margarido Tão em O Foguete, nº5, 2003
- Cidade da Marinha Grande, João Rosa Azambuja, 1995
- Refer – www.refer.pt

07.Out.2005



Locomotiva 1965 em manobras de formação de composição em Pataias

Comboios em Portugal

(fotografia e história)

<http://combport.pt.to/>

Novembro de 2007

Texto: João Pedro Joaquim

Fotos: João Pedro Joaquim