



Análise da intenção de alteração/supressão de passagens de nível

Linha do Oeste - União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira

19 de dezembro de 2021





ÍNDICE GERAL

1. INTRODUÇÃO	3
2. ATRAVESSAMENTOS	4
2.1. LUGAR DA CARREIRA E MONTIJOS (OESTE, PN KM 174,019 E KM 175,976)	4
2.1.1. <i>Supressão da PN ao km 174,019</i>	<i>4</i>
2.1.2. <i>Supressão da PN ao km 175,976</i>	<i>5</i>
2.2. LUGAR DE MONTE REDONDO (OESTE, PN KM 177,173)	6
2.3. LUGAR DO PAÇO (OESTE, PN KM 178,142)	8
2.4. LUGAR DE SANTO ALEIXO (OESTE, PN KM 180,660)	9
3. NOTA FINAL.....	10

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Linha do Oeste em Monte Redondo (pedreira)	3
Figura 2: Proposta intervenção Oeste, PN km 174,019 e km 175,976	4
Figura 3: Proposta intervenção Oeste, PN km 177,173	6
Figura 4: Proposta intervenção Oeste, PN km 178,142	8
Figura 5: Proposta intervenção Oeste, PN km 180,660	9

1. INTRODUÇÃO

A história de Monte Redondo e o seu despertar para a industrialização estão diretamente ligados à Linha do Oeste, que assumiu um papel preponderante no desenvolvimento da freguesia. Com o início da exploração de inertes no lugar dos Montijos, a ferrovia consistia no principal canal de escoamento da matéria-prima extraída. Uma parte dela foi inclusivamente aplicada na execução de linhas de caminho-de-ferro portuguesas.

Mas a importância da Linha do Oeste para Monte Redondo revelou-se igualmente no transporte de passageiros. Até ao aparecimento dos primeiros autocarros de transporte público, o comboio era o principal meio de transporte para a Figueira da Foz, Leiria e até mesmo para Lisboa.

Muitos foram os habitantes da freguesia e de toda a área envolvente, que, na estação de Monte Redondo, entraram num comboio para ir cumprir o serviço militar, ir trabalhar ou passar um dia de praia a S. Martinho do Porto ou à Figueira da Foz. Inúmeros foram também os trabalhadores que a Monte Redondo



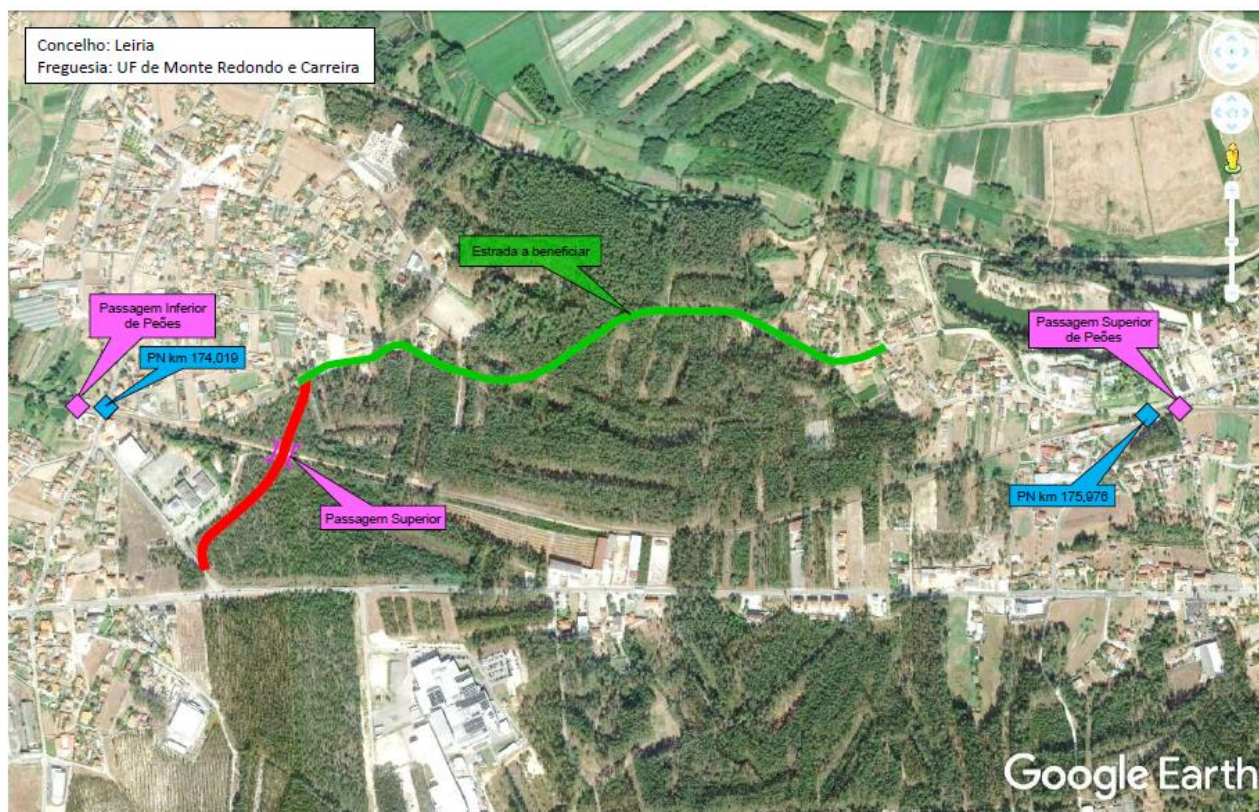
Figura 1: Linha do Oeste em Monte Redondo (pedreira)

chegaram de comboio para trabalhar nesta zona, principalmente na referida exploração de inertes e na indústria da madeira. Considera-se que a Linha do Oeste e a estação/apeadeiro de Monte Redondo tiveram uma enorme importância para o desenvolvimento da zona norte do concelho de Leiria e assume-se que ainda a manterão após a prevista requalificação da ferrovia.

Como tal, na sequência de uma explanação que a Câmara Municipal de Leiria realizou aos eleitos autárquicos da União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira, da pretensão de as Infraestruturas de Portugal procederem à alteração e supressão de atravessamentos rodoviários/pedonais da via, atendendo ao facto de, na referida freguesia, existirem cinco atravessamentos da Linha do Oeste, os eleitos autárquicos desta freguesia apresentam neste documento as suas considerações críticas para cada uma das situações com previsão de intervenção.

2. ATRAVESSAMENTOS

2.1. Lugar da Carreira e Montijos (Oeste, PN km 174,019 e km 175,976)



Linha do Oeste, supressão das PN ao km 174,019 e km 175,976 (Carreira / Montijos / Lezíria) – Soluções alternativas.
Para a supressão destas PN já houve conversações e troca de correspondência com a Autarquia.

Figura 2: Proposta intervenção Oeste, PN km 174,019 e km 175,976

2.1.1. Supressão da PN ao km 174,019

De acordo com a proposta apresentada pelas Infraestruturas de Portugal (Figura 2), a intenção é no sentido de ser suprimida a passagem de nível na Rua Principal da localidade da Carreira, eliminando-se a circulação rodoviária e pedonal nas circunstâncias atuais, propondo-se uma passagem inferior pedonal nas imediações da passagem de nível existente e uma passagem superior a norte. Simultaneamente, é proposta a beneficiação de uma estrada (Rua da Pedreira) na qual convergirá a ligação com a passagem superior admitida.

Perante esta intenção de intervenção, considera-se que a passagem de nível ao km 174,019 da Linha do Oeste é atualmente a ligação privilegiada e essencial entre a parte este e a oeste da localidade da Carreira, um lugar da freguesia com relevante densidade populacional. Para além disso, existe naquela que se considera como a via que possui condições únicas para a circulação de tráfego pedonal e rodoviário, designadamente, a Rua Principal.

Por outro lado, estabelecer a ligação da passagem superior a norte da localidade determina que toda a circulação rodoviária para sul ocorra por arruamentos que não possuem condições físicas (largura da via)

para que o tráfego de veículos ligeiros ocorra em segurança e, para o caso dos veículos pesados – de mercadorias e passageiros –, seja, em certos casos, impossível, ou noutros, muitíssimo condicionado.

Releva-se, por fim, que a Estrada da Pedreira não permite atualmente a circulação de veículos pesados, pelo que se entende que também o troço a ser beneficiado da Rua da Pedreira deixará de permitir a circulação de veículos pesados por não haver possibilidade de inversão de marcha e, deste modo, consistir em mais um constrangimento à circulação rodoviária.

2.1.2. Supressão da PN ao km 175,976

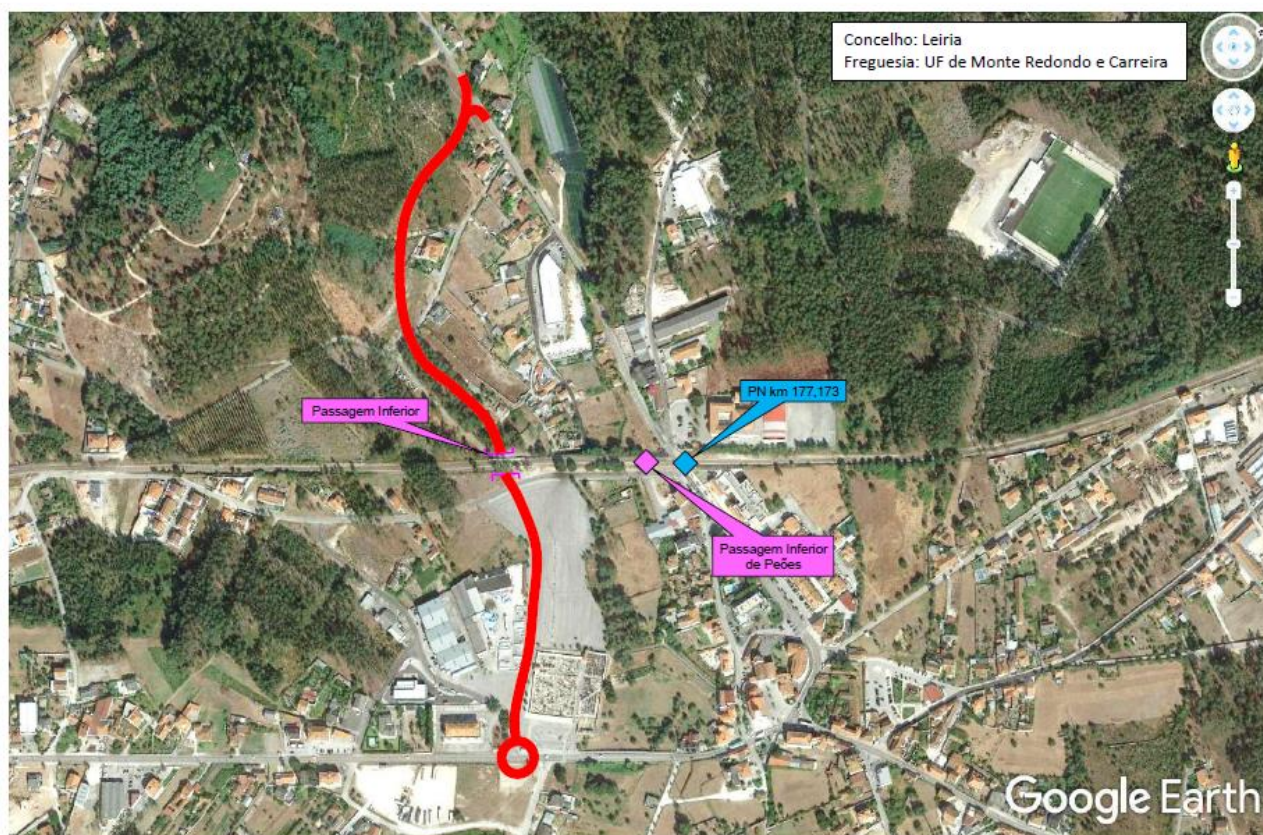
A análise da Figura 2 permite igualmente perceber que a passagem de nível existente na Estrada da Pedreira no lugar dos Montijos (km 175,976 da Linha do Oeste) será suprimida, não existindo neste caso qualquer proposta alternativa ao tráfego rodoviário. Quanto ao acesso pedonal, está prevista a conceção de uma passagem superior. Constata-se que a alternativa de circulação ao tráfego rodoviário é o atravessamento apresentado no ponto anterior, estando incluída no troço de acesso a beneficiação da Rua da Pedreira.

Face a estes elementos, salienta-se desde logo que a Estrada da Pedreira é um corredor de circulação imprescindível à 5.^a Companhia dos Bombeiros Voluntários de Leiria para a prestação de serviços de socorro às populações da zona do Coimbrão, Ervideira e Praia do Pedrógão, de uma forma mais rápida, no que concerne ao tempo de deslocação, para além de permitir o acesso aos habitantes dos lugares da Lezíria e dos Montijos e o acesso primordial para a população da zona do Coimbrão, Ervideira e Praia do Pedrógão, que se desloca de e para o lado de Leiria. Destaca-se ainda que, aos fins-de-semana e na época do verão, este é também um trajeto utilizado nas deslocações de veraneantes oriundos da zona de Leiria para a Praia do Pedrógão e Lagoa da Ervideira.

Facilmente se conclui que a total interrupção da circulação nesta passagem de nível, sem que exista uma alternativa para a circulação automóvel, resultará num aumento significativo do tráfego rodoviário no centro do lugar de Monte Redondo, já de si bastante saturado pela afluência diária de veículos, amplificada pela existência de semáforos de regulação do tráfego.

Por outro lado, para os habitantes dos lugares da Lezíria e dos Montijos, o transtorno causado tem implicações diretas na distância a percorrer para acederem à EN109: a sul traduz-se aproximadamente num acréscimo em cada deslocação de 2 km, enquanto que a norte, a distância é de cerca de 3 km.

2.2. Lugar de Monte Redondo (Oeste, PN km 177,173)



Linha do Oeste, supressão da PN ao km 177,173 (Monte Redondo) – Solução alternativa.
Para a supressão destas PN já houve conversações e troca de correspondência com a Autarquia.

Figura 3: Proposta intervenção Oeste, PN km 177,173

Analisando a Figura 3 – solução apresentada pela Infraestruturas de Portugal – constata-se a supressão da passagem de nível ao km 177,173 da Linha do Oeste, na interseção com a EN109-9. Neste caso, depreende-se que está proposta a execução de duas passagens inferiores, uma para tráfego rodoviário e uma outra para tráfego pedonal.

Na avaliação da solução, admite-se relevante incluir desde logo a caracterização da envolvente ao nível de equipamentos (escolas, instalações desportivas, cemitério, recinto da feira) e espaços comerciais (os existentes no troço entre a EN109 e a atual passagem de nível), bem como o papel da EN109-9!

Na zona em questão, justamente confinante com a Linha do Oeste, existe do lado esquerdo o jardim de infância Casa da Criança Maria Rita Patrocínio Costa e o Colégio Dr. Luís Pereira da Costa e, do lado direito, o Centro Escolar de Monte Redondo, três estabelecimentos de ensino que comportam centenas de crianças/alunos e, por inerência, tráfego rodoviário intenso de manhã e ao fim do dia, para além dos serviços de transporte do Colégio Dr. Luís Pereira da Costa durante todo o dia. Tratando-se de uma passagem de nível – alvo de recente intervenção por parte da Refer no melhoramento do atravessamento pedonal – confinante com dois estabelecimentos de ensino, é plausível afirmar que a circulação pedonal é igualmente considerável durante todo o dia.

A proposta apresentada terá igualmente interferência sobre os inúmeros estabelecimentos comerciais existentes no troço entre a EN109 e a passagem de nível, dado que eliminará todo o tráfego atualmente



existente na via, seja ele com destino aos estabelecimentos de ensino, instalações desportivas, até ao Coimbrão, à Praia do Pedrógão ou a outras localidades, cujo acesso é possível pela EN109-9! Tal facto admite-se que terá influência direta na afluência aos estabelecimentos comerciais, com claro dano para os proprietários.

Na avaliação da situação na ligação com a EN109, identifica-se de imediato a interferência direta com o recinto onde ocorre mensalmente (dia 29) a feira, evento com 167 anos de existência, importante para a freguesia e toda a zona norte do concelho de Leiria. O espaço é ainda palco de um evento que tem vindo a dar um contributo de destaque para a freguesia e, portanto, a execução do troço de atravessamento inferior a coincidir com esse espaço, traduzir-se-ia numa redução drástica de área, potencialmente, tornando inviável ou irrelevante a existência destes dois eventos.

Relativamente à EN109-9, principalmente em relação à circulação rodoviária, a primeira circunstância a salientar é que a EN109-9 estabelece a ligação entre a EN109 e a Praia do Pedrógão, passando entre o percurso pelo Coimbrão e permitindo a ligação com a Lagoa da Ervideira e Praia da Vieira. Pelos motivos apresentados no ponto anterior, esta via possui bastante tráfego, aumentando em grande quantidade na época sazonal do verão.

Quanto ao tráfego pesado em particular, sabe-se da existência de empresas que implicam a circulação permanente de veículos pesados de mercadorias pela EN109-9. Dado que a Estrada da Pedreira – na qual será suprimida a passagem de nível ao km 175,976 – tem interdita a circulação a veículos pesados, todo este tráfego oriundo da zona sul da freguesia pela EN109 é obrigado a passar pelo centro de Monte Redondo e atravessar a passagem de nível em questão.

Em qualquer solução, a autarquia local considera imperativo que permaneça praticável, na mesma medida, o tráfego na Rua da Feira, Rua do Vale e Rua do Cabeço.

2.3. Lugar do Paço (Oeste, PN km 178,142)



Linha do Oeste, supressão da PN ao km 178,142 (Paço / Mte Redondo) – Solução alternativa.

Figura 4: Proposta intervenção Oeste, PN km 178,142

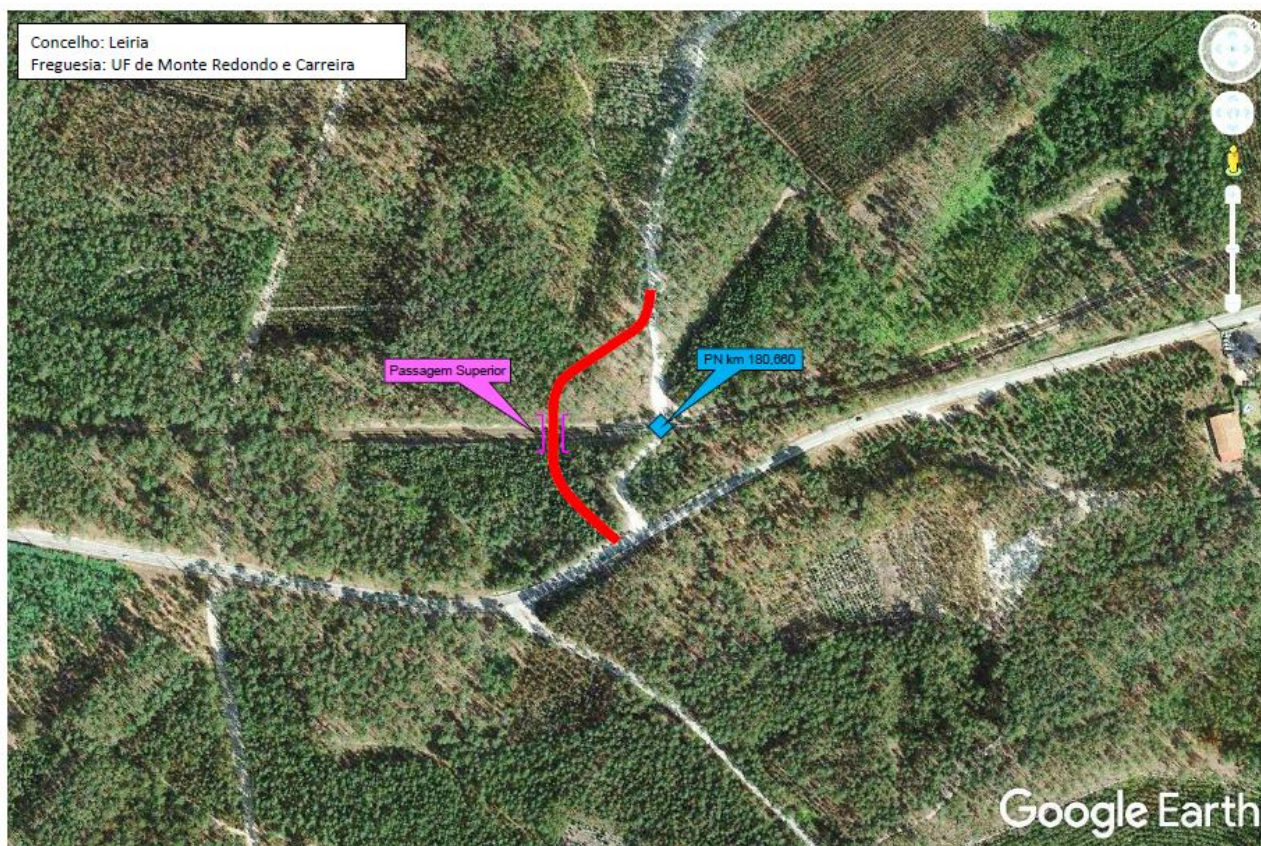
Por observação da Figura 4, referente à proposta para a passagem de nível no lugar do Paço (km 178,142 da Linha do Oeste), depreende-se que o objetivo é a sua supressão e a conceção de uma passagem superior nas imediações.

Neste caso, importa salientar que esta passagem de nível intersesta com a Rua da Estrada de Fonte Cova, uma via que estabelece a ligação principal dos lugares do Paúl, Fonte Cova, Grou e Morganiças, com a sede de freguesia (Monte Redondo), onde se situam todos os serviços disponíveis à população.

Particularmente, a via possui imenso tráfego rodoviário pesado devido à existência de empresas ligadas ao setor da madeira, construção e exploração de inertes.

Em qualquer circunstância, considera-se que deve ser mantida a ligação direta idêntica à que existe atualmente, seja para tráfego rodoviário, bem como pedonal, com evidente melhoramento na segurança de ambos.

2.4. Lugar de Santo Aleixo (Oeste, PN km 180,660)



Linha do Oeste, supressão da PN ao km 180,660 (Pedreira Sorgila) – Solução alternativa.

Figura 5: Proposta intervenção Oeste, PN km 180,660

A última proposta da Infraestruturas de Portugal, conforme explana a Figura 5, propõe a supressão da passagem de nível na Linha do Oeste ao km 180,660 e a criação de uma passagem superior.

Inserida numa zona exclusivamente florestal, é bastante utilizada por tráfego pesado para o acesso a explorações de inertes existentes na zona.

Qualquer que seja a solução preconizada para estabelecer o atravessamento da ferrovia, entende-se que deverá ter em linha de princípio a existência deste tráfego de veículos pesados e a possibilidade de tráfego pedonal!

3. NOTA FINAL

Na sequência da análise dos elementos facultados pelo Município de Leiria, originários das Infraestruturas de Portugal, depreende-se claramente que as intervenções surgem na sequência da intenção de uma intervenção profunda na Linha do Oeste!

Releva-se em primeiro lugar que todos os elementos autárquicos eleitos da União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira não se opõem à evolução, à melhoria das condições de circulação e, acima de tudo, das condições de segurança de todos os intervenientes no espaço. No entanto, não podem deixar de estar atentos às transformações decorrentes de uma intervenção desta natureza e com esta dimensão, sendo sua prioridade a defesa dos interesses gerais da população, a par do desenvolvimento da região.

Entende-se que, atualmente, o papel da Linha do Oeste para a freguesia não é o de outrora, contudo, aliando o desenvolvimento que por certo o parque empresarial de Monte Redondo trará para a região, com a manutenção da estação/apeadeiro de Monte Redondo existente na Linha do Oeste, beneficiará não só os utilizadores no eventual transporte de passageiros e/ou mercadorias, como também a rentabilidade da própria ferrovia.

Convictamente, todos os elementos da autarquia local são unânimes na solicitação de um estudo que se foque na possibilidade de manter os atravessamentos atuais. Não sendo tecnicamente viáveis, deve ser garantida a continuidade da circulação das vias que ficam interrompidas, com a devida ligação às passagens de nível a executar.

Conclui-se portanto que, nesta fase prévia de análise de intenções, qualquer que seja a solução apresentada pelas Infraestruturas de Portugal para todo o troço da Linha do Oeste na freguesia da União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira, deverá ser tida em especial atenção a existência de todos os fatores descritos anteriormente ou outros que se considerem relevantes para o equilíbrio lógico entre os intervenientes, com especial enfoque nos acessos para pessoas com mobilidade reduzida na circulação pedonal.

Monte Redondo, 19 de dezembro de 2021

Os elementos da autarquia local:

a) Junta de Freguesia:

Céline Moreira Gaspar; Lina Maria Duarte António; Carlos Alberto Cruz da Silva Santos

b) Assembleia de Freguesia:

Paulo Azinheiro Pedrosa Gaspar; Ana Carla Marques Pereira Gomes; Lino Loureiro; Joana Ribeiro Pinto; David da Silva Teotónio; José de Oliveira Estrada; Vítor Manuel Silva Tomé; Cristiana Duarte Pinto; Paulo Renato Sobreira da Silva