

# OPTIMIZAR OS COMBOIOS SUBURBANOS DE LISBOA

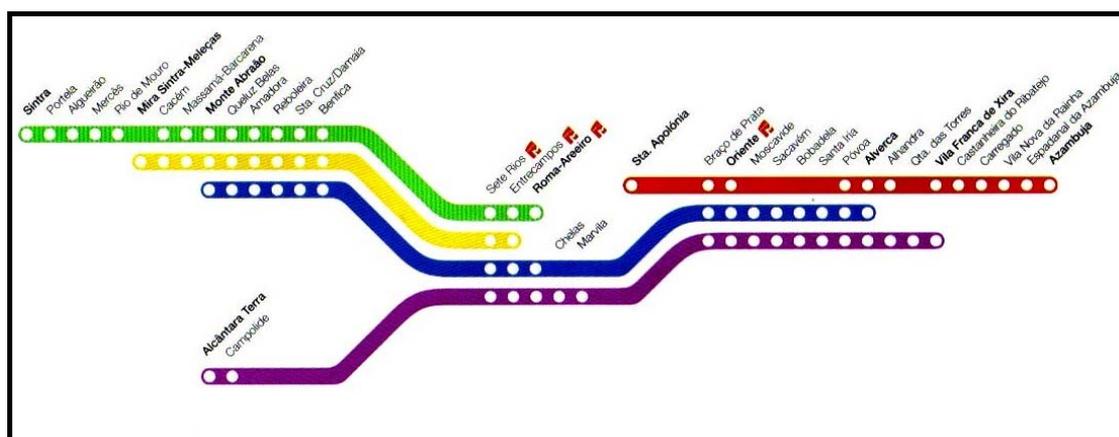


Diagrama actual

**Rui Rodrigues**

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

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

Data: Público, 13 de Junho de 2005

# OPTIMIZAR OS COMBOIOS SUBURBANOS DE LISBOA

## FECHO DO TÚNEL DO ROSSIO

O túnel ferroviário do Rossio foi encerrado no dia 22 de Outubro de 2004 por motivos de segurança, o que obrigou a CP a efectuar alterações significativas nos comboios suburbanos de Lisboa. Nessa altura, a estação do Rossio era utilizada diariamente por 60 mil pessoas, tendo estas passado a circular pela via de cintura (linha que liga a Gare do Oriente a Campolide), que se tornou ainda mais decisiva para a CP, uma vez que ali circulam centenas de comboios, o que a converteu no centro nevrálgico de toda a rede.

Se a CP encontrar uma estratégia que lhe permita resolver os problemas desta via, que pode considerar-se como a que lhe proporciona maior mercado e, por consequência, maiores receitas, outros poderão ser solucionados a médio prazo. A grande prioridade, agora, será tentar satisfazer as necessidades dos passageiros, que por ali circulam, e, ao mesmo tempo, criar um sistema de diferentes famílias de comboios, o mais rentável e eficaz possível.

Felizmente, após o dia 22 de Outubro, verificou-se que quem utilizava o comboio não voltou para a rodovia.

Após o dia 27 de Fevereiro de 2005, a CP passou a utilizar um conceito, várias vezes defendido neste suplemento, que consiste em fazer circular comboios desde a linha de Sintra até Alverca, com o objectivo de os fazer cruzar todas as linhas do Metropolitano de Lisboa. Foram criadas as seguintes 5 famílias de comboios:

**Sintra-Roma-Areeiro** (a **verde** no diagrama), com 98 comboios por sentido, nos dias úteis; **Meleças-Entrecampos Poente** (a **amarelo**), com 62 comboios; **Monte Abraão-Alverca** (**azul**), com 18; **Alcântara Terra-VFX** (a **Roxo**), com 34; **Sta Apolónia-Azambuja** (a **vermelho**) com 29.

## PROCEDIMENTOS INCORRECTOS

Esta nova disposição deu origem a duas situações que deveriam ser eliminadas, devido aos constrangimentos que provocam. Em primeiro lugar, na família de Meleças até Entrecampos Poente (amarelo), o término neste ponto deixa os utentes a uma distância de 500 a 600 metros da plataforma principal de acesso ao Metro, obrigando-os a perder 4 a 5 minutos e com a agravante de só terem acesso a duas linhas do Metropolitano. A inversão de marcha deste suburbano, em Entrecampos Poente, é efectuada através da deslocação do respectivo maquinista para a outra extremidade da composição.



**Foto de Entrecampos-Poente** – Se este comboio parar na plataforma principal os passageiros deixam de ter de percorrer a pé 600 metros até à plataforma do Metro

Outra grave situação a corrigir diz respeito à família de comboios Sintra-Roma Areeiro. Com efeito, a inversão de marcha deste material circulante é efectuada a poucas centenas de metros desta estação, uma vez que o comboio, após a saída da plataforma de Roma-Areeiro, se desloca para um resguardo (local de estacionamento das composições), próximo das Olaias, onde executa essa operação. Para atingir esse local e efectuar tal manobra, tem que cruzar 3 vias diferentes da via de cintura, o que por consequência impede a circulação de outros comboios nessas linhas (ver as duas fotos da pág. seguinte). Além disso, o tempo total perdido em cada operação, num sentido, é de cerca de 3 minutos e, no sentido oposto, será de 2 minutos. Contando com ida e volta, são aproximadamente 200 operações, o que faz com que o tempo total despendido seja elevado e, muito mais grave, limita fortemente a capacidade da via de cintura.

Foto de Roma-Areeiro quando comboio cruza 3 vias



Foto do resguardo a 500 metros de Roma-Areeiro



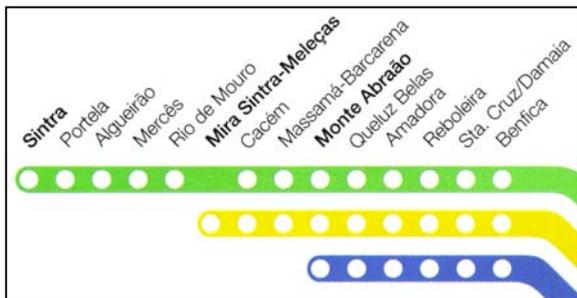
**NOTA**

A melhor opção para evitar todos estes constrangimentos passa por obrigar os comboios a inverterem a marcha fora da via de cintura. Desta forma, passará a existir um forte aumento da capacidade desta linha, pois grande parte dos conflitos serão eliminados e, além disso, todos os comboios poderão cruzar todas as linhas do Metro, o que se ajustará à procura dos passageiros que serão distribuídos por mais pontos.

**NOVAS FAMÍLIAS DE COMBOIOS**

Utilizando o conceito anteriormente descrito, podemos estabelecer novas famílias de comboios suburbanos que simplifiquem todo o sistema, que se tornará mais intuitivo para os utentes. Seguidamente, vão ser dadas duas opções diferentes, mas é evidente que outras poderão ser apresentadas, desde que se encontre uma solução melhor do que a que actualmente a CP utiliza.

Observando com atenção o diagrama, podemos verificar que, se a família Monte Abraão-Alverca (azul) for prolongada até Meleças e passar a ligar este ponto até Alverca, a família

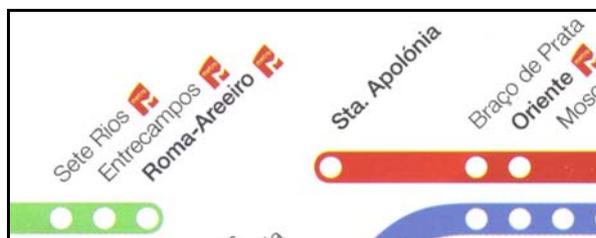


Meleças-Entrecampos Poente (amarelo) deixa de ter sentido, porque a primeira passa a servir todas as estações da segunda com a grande vantagem de cruzar todas as linhas da rede do Metropolitano. Esta alteração é possível porque o tempo de viagem entre Alverca a Meleças seria inferior a uma hora, que é o

limite legal para a não obrigatoriedade de existência de W.C. nas composições.

Da mesma forma, se prolongarmos a família dos suburbanos Sintra-Roma-Areeiro (**verde**) até à Gare do Oriente, elimina-se o grave constrangimento que se verifica junto a Roma-Areeiro. A inversão de marcha poderia ser efectuada na estação da Gare do Oriente. Com estas alterações, seria possível reduzir de 5 para 4 famílias de suburbanos, com a vantagem de que todos os que percorressem a via de cintura iriam interceptar todas as linhas do metro

Situação actual

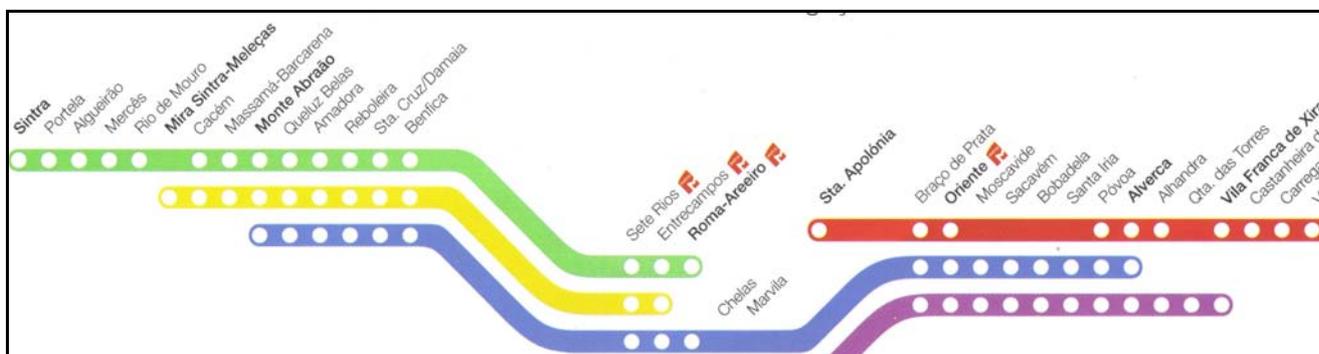


## OUTRA SUGESTÃO

Se fosse adoptada a opção anterior de criar a família de Alverca até Meleças (**azul**), com paragem em todas as estações, seria possível conjugá-la com a família Sintra-Roma-Areeiro, prolongando a sua exploração até Vila Franca de Xira. Estes comboios poderiam parar em todas as estações, desde Sintra até ao Cacém inclusivé, e depois partir em marcha rápida, tendo apenas paragens nas estações principais ou naquelas em que exista interface com o Metro, como seja , Sete Rios, Entrecampos, Roma-Areeiro, Gare do Oriente, seguindo sem parar até Alverca e, deste ponto, parar nas restantes até Vila Franca de Xira de forma a que o tempo total não ultrapasse uma 1 hora.

A família Sintra-VFX seria a espinha dorsal da rede de suburbanos da grande Lisboa, uma vez que serviria centenas de milhares de passageiros.

Situação actual





Velocidade, terá que coexistir com a rede de suburbanos, com a do Metro e com o aeroporto da Portela. O local que provavelmente preenche todos estes requisitos é, sem dúvida, o Vale de Chelas, junto à estação do Metro em Olaias. Esta estação seria comum ao término da linha do Norte, por forma a existir uma coordenação entre ambas, que seria ligada ao Pinhal Novo por ser a intercepção de várias linhas e, sobretudo, porque se fecharia a malha ferroviária da Região de Lisboa.



A vermelho é a rede do Metro

Neste contexto, e se a estratégia a aplicar ao funcionamento dos suburbanos for bem planificada, talvez seja mais conveniente investir-se desde já na nova estação central do que na recuperação do túnel do Rossio, dadas as actuais limitações financeiras. Além disso, seria muito mais prudente construir, em primeiro lugar, a 3ª travessia e a estação central, para depois articular esta com as novas linhas do Metropolitano e restantes meios de transporte. Infelizmente, neste momento, pretende-se projectar tudo ao contrário.

## CONCLUSÃO

A adopção de diferentes famílias de comboios devidamente coordenados, que optimizem os suburbanos da região de Lisboa, será uma das etapas fundamentais que permitirá tornar mais eficaz toda a rede convencional do País e ajustar-se à futura rede de bitola europeia.

Rui Rodrigues

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

Público, 13 de Junho de 2005