

# OPTIMIZAR OS COMBOIOS SUBURBANOS DE LISBOA

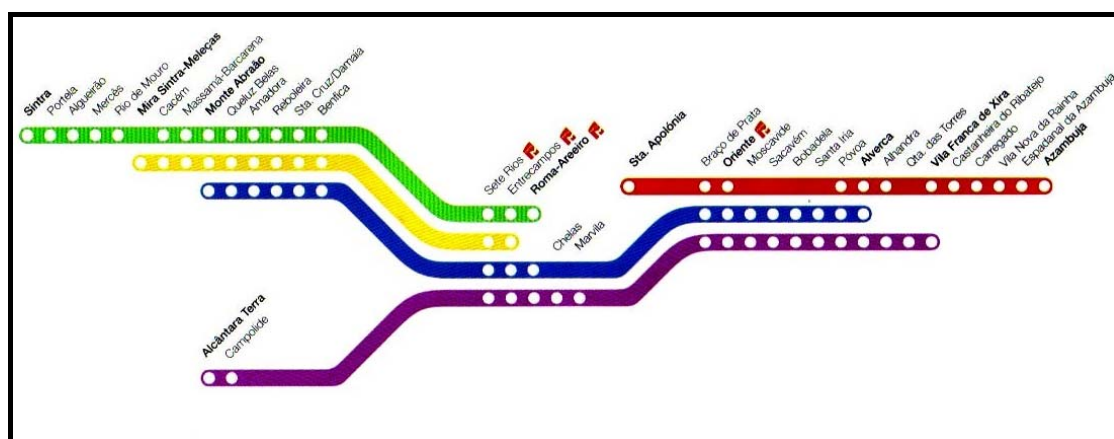


Diagrama actual

**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



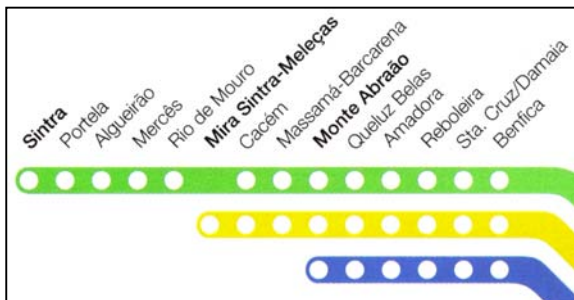
**NOTA**

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

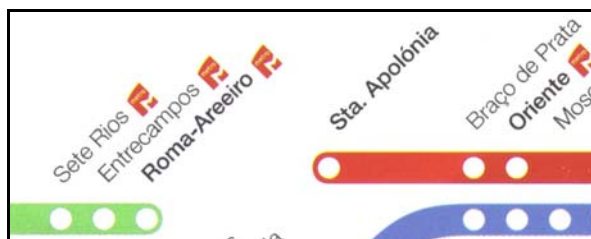


Meleças-Entrecampos Poente (amarelo) deixa de ter sentido, porque a primeira passa a servir todas as estações da segunda com a grande vantagem de cruzar todas as linhas da rede do Metropolitano. Esta alteração é possível porque o tempo de viagem entre Alverca a Meleças seria inferior a uma hora, que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

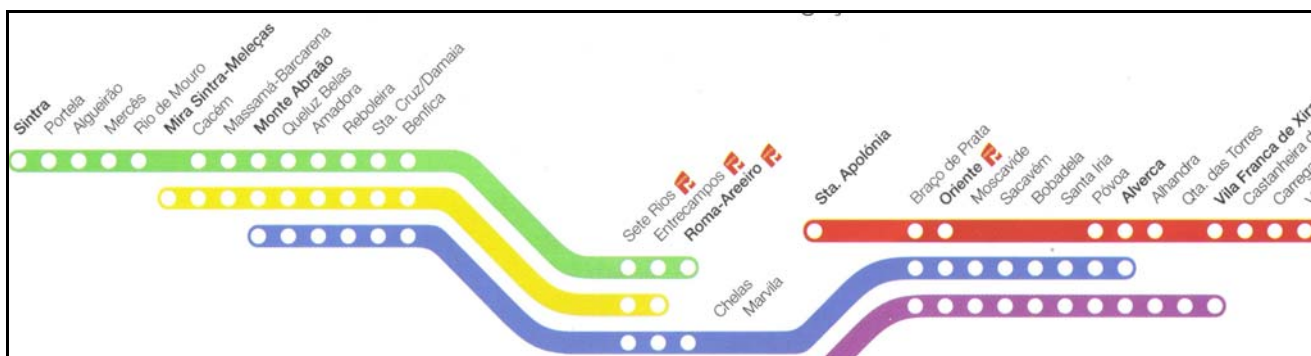


## OUTRA SUGESTÃO

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

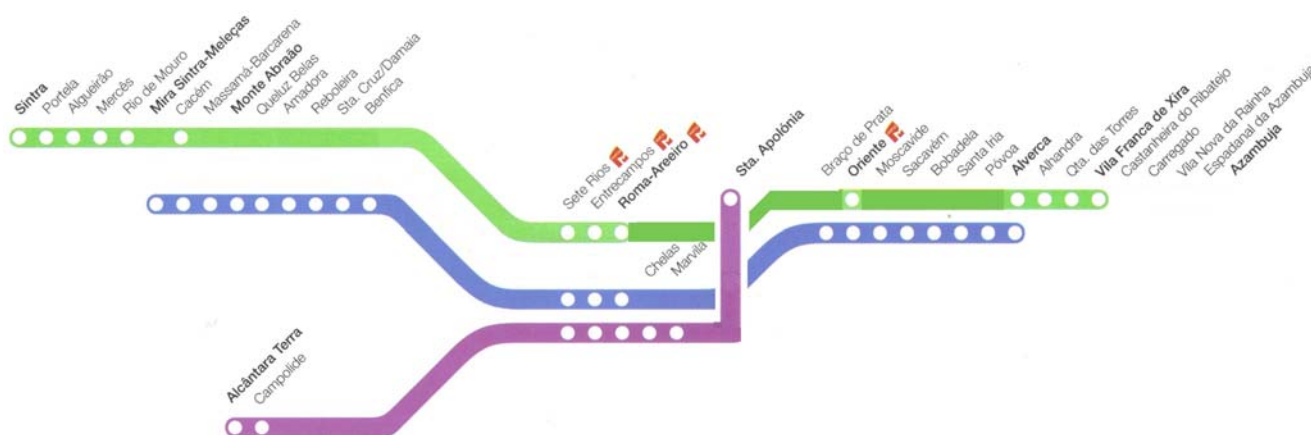


Estas opções iriam provocar um forte aumento do número de comboios na Gare do Oriente e, para minorar este problema, duas famílias de suburbanos actuais poderiam ser eliminadas.

Os suburbanos Azambuja-Sta.Apolónia (**vermelho**), que são 29 por dia e por sentido, seriam substituídos pelos actuais 21 Regionais, que já existem, adicionando a estes mais 8, que ligam esta estação até ao Entroncamento, tendo estes que parar nas mesmas estações entre Azambuja e Vila Franca de Xira, onde os suburbanos anteriormente já paravam.

A família Vila Franca de Xira-Alcântara-Terra poderia desaparecer e ser criada uma família desde Alcântara-Terra-Sta.Apolónia. Esta nova família inicialmente teria pouca procura mas, com a entrada em funcionamento do Metro desde Baixa-Chiado até Sta.Apolónia, o aumento do mercado poderia ser uma realidade.

Diagrama final



## VANTAGENS

Como já foi referido, utilizando o conceito de fazer os comboios suburbanos inverterem a marcha fora da via de cintura, o que permite aumentar fortemente a capacidade desta linha, dando a possibilidade a alguns comboios de longo curso circularem da Gare do Oriente até Entrecampos, que é das zonas de maior procura de Lisboa. Tal opção permitiria, a curto prazo, a ligação directa do centro da cidade do Porto ao centro de Lisboa, em 2 h e 30 min, através do Pendular, tornando-se mais competitivo, em pontualidade, preço e qualidade relativamente aos restantes modos de transporte.

Os investimentos que forem efectuados, nos próximos anos, serão os passos iniciais que deverão obedecer ao objectivo final, que passará por Portugal construir uma nova rede de bitola europeia. Tal investimento vai obrigar à construção da 3ª travessia e da futura estação central de Lisboa. A localização desta que será, também, a futura estação do comboio de Alta

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