

## Metro Sul do Tejo

### Artigo de Opinião

Neste artigo chama-se a atenção para as ineficiências do atual sistema de transportes públicos na zona de Almada, devida à descoordenação entre as carreiras do Metro e dos autocarros, que origina duplicações de serviços para os quais não há procura, em alguns percursos importantes. Para aumentar a eficiência dos serviços prestados aos cidadãos, em termos de tempos de percurso, e da sustentabilidade financeira das empresas que prestam esses serviços, sugere-se que os diferentes modos sejam organizados numa lógica de complementaridade e não de concorrência nos mesmos percursos. Para este efeito sugere-se que sejam reequacionados os licenciamentos das carreiras rodoviárias, que em grande parte deveriam funcionar como alimentadores do metro. São também importantes interfaces práticos e confortáveis, bem como coordenação de horários e bilhética integrada.

A falta de articulação dos modos de transporte de Almada está a dar razão, pelos piores motivos, aos que sempre puseram em causa a sustentabilidade do metro ligeiro.

Agora que um novo e importante modo de transporte, que é o metro ligeiro de superfície, está em pleno funcionamento em Almada, com 3 linhas, 22 Km de extensão total e 19 estações, constata-se que a empresa concessionária apresenta crónicos e enormes deficits de exploração. O tráfego atual é de cerca de 30% do tráfego inicialmente estimado. Anualmente a contribuição do estado é de cerca de 7 milhões de euros, para que a concessionária possa continuar com a exploração deste tipo de transporte.

Comece-se então pelo aspeto de base e porventura o mais importante: terminar com a desarticulação e concorrência sem normas, entre os vários modos de transporte de Almada.



Linha 1 – Cacilhas – Corroios    Linha 2 – Corroios – Pragal    Linha 3 – Cacilhas - Universidade



Metro Sul do Tejo – mapa da rede

O grande congestionamento de tráfego e a circulação rodoviária completamente caótica que se vivia na área urbana de Almada e nos principais eixos de acesso às zonas mais densamente habitadas, foram as principais causas para que a construção do metro de superfície, fosse sentida como a solução para este problema.

A rede de metro desenvolveu-se nos eixos

Cacilhas – centro da cidade de Almada – Laranjeiro – Corroios                        e

Cacilhas – centro da cidade de Almada – Pragal – Monte da Caparica - Universidade

O que neste momento importa identificar são as causas objetivas para esta situação, implementando de imediato as soluções que se mostrem adequadas.

Da análise efetuada, de que se dará conta a seguir, realçam-se os seguintes aspetos, que se consideram importantes para a ponderação das medidas a serem implementadas, para que os atuais problemas possam ser ultrapassados:

- A construção da rede de metro ligeiro foi muito benéfica, por ter colocado ordem no trânsito ao longo das vias por onde passa, resolvendo o caos anteriormente existente.

- A implantação da rede do metro foi feita com custos sociais significativos, tendo em conta a falência de alguns estabelecimentos comerciais e o acesso restrito que passou a vigorar nalgumas artérias; contudo sem a solução implementada a movimentação na cidade de Almada continuaria a agravar-se.

- Os percursos, as origens e destinos das carreiras rodoviárias deverão articular-se de forma diferente com a rede de metro. Existe um excesso de carreiras rodoviárias com origem/destino em Cacilhas, zona servida pelo metro.

- O metro e os autocarros nos percursos entre Cacilhas / Corroios e Cacilhas / Pragal / Universidade estão em concorrência direta.

- Numa verdadeira rede de transportes o transbordo pode ser uma mais-valia, em particular se contribuir para o funcionamento eficiente da rede, por exemplo reduzindo custos de construção e manutenção da infraestrutura, custos de operação, e tempos de percurso, e não um aspeto negativo. Esta situação não se verifica na zona de Almada, por falta de articulação entre os vários modos de transporte.

- Para deslocações no centro da cidade de Almada deverão existir autocarros mais pequenos e flexíveis, não fazendo sentido a circulação dos atuais veículos.

- Para deslocações entre o centro da cidade e o exterior e entre Cacilhas, onde existe a maior concentração de passageiros e locais fora do centro de Almada, o passageiro deverá utilizar o metro até à última estação da rede de metro, fazendo depois o transbordo para o autocarro ou comboio, que o levará ao destino final.

- Torna-se evidente a necessidade de maior intervenção da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa e de todas as entidades que participam no processo de aprovação e licenciamento de carreiras de transporte público rodoviário de passageiros.



Autocarro no centro da cidade de Almada



O metro na estação terminal de Cacilhas

A construção desta infraestrutura teve por base um 1.º protocolo assinado em abril de 1995 entre o Governo e as Câmaras Municipais de Almada, Seixal, Barreiro e Moita. Em 1999 foi assinado um 2.º protocolo e a obra arrancou finalmente em 2002.

O 1.º troço Corroios – Cova da Piedade entrou ao serviço em 1 de maio de 2007, o 2.º troço entre a Cova da Piedade e a Universidade foi inaugurado em 15 de dezembro de 2007 e finalmente o 3.º troço até Cacilhas entrou em exploração em 26 de novembro de 2008.

Prevê-se que a linha 1, entre Cacilhas e Corroios possa vir a ser prolongada ao Seixal, Barreiro, Moita e Montijo. A linha n.º 2 liga Corroios e o Pragal, enquanto a linha n.º 3, que liga Cacilhas à Universidade, poderá vir a ser prolongada até à Costa da Caparica / Trafaria.

A bitola (distância entre carris) utilizada é a bitola internacional (1435 mm) igual à dos metropolitanos de Lisboa e Porto.

Apresenta-se de seguida a análise efetuada a algumas carreiras rodoviárias de passageiros, existentes na zona urbana de Almada e nas zonas limítrofes de maior movimento (zona da Universidade Nova de Lisboa num extremo e Corroios no outro) e tendo têm origem / destino Cacilhas. As 31 carreiras rodoviárias analisadas foram divididas em 3 grupos, tendo em atenção os seus percursos. Destas 31 carreiras, 25 têm origem / destino em Cacilhas.

#### - 1.º Grupo

As carreiras rodoviárias incluídas neste grupo fazem o percurso entre Cacilhas e o destino final, que se localiza para além de Corroios, ou para além do Monte de Caparica / Universidade. Os trajetos das carreiras n.ºs 125 e 166 da TST (Transportes Sul do Tejo) que se mostram nas duas figuras seguintes ilustram o tipo de serviço prestado.

O percurso entre Cacilhas e Corroios é feito na sua parte principal em sobreposição com a linha de metro. O que deveria acontecer é que os passageiros com destinos entre Cacilhas e Corroios deveriam apenas utilizar o metro, e aqueles com destinos para além de Corroios, deveriam utilizar o metro até Corroios, fazendo aí transbordo para o autocarro.



Carreira n.º 166 da TST entre Cacilhas / Pinhal do Vidal

Situação idêntica se passa com as carreiras com origem em Cacilhas e destino para além do Monte de Caparica / Universidade, como se ilustra na figura seguinte, apresentando-se como exemplo a carreira n.º 125.



Carreira n.º 125 da TST entre Cacilhas / Trafaria

Das 25 carreiras que vão a Cacilhas, 14 estão incluídas neste grupo 1, considerando-se que os percursos destas 14 carreiras deverão ser alterados, não existindo qualquer vantagem na sobreposição de trajetos com o metro.

### - 2.º Grupo

Neste 2.º grupo incluíram-se as carreiras rodoviárias em que a sobreposição com o metro é apenas parcial.

Apresenta-se de seguida, como exemplo a carreira n.º 107 da TST:



Carreira n.º 107 da TST entre Cacilhas / Quinta do Brasileiro

Das 7 carreiras incluídas neste 2.º grupo, 5 carreiras tem origem / destino em Cacilhas, considerando-se igualmente que os seus trajetos devem ser alterados.

### - 3.º Grupo

No 3.º grupo incluíram-se 10 carreiras rodoviárias, podendo afirmar-se que aqui não existe qualquer conflitualidade ou concorrência entre o transporte rodoviário e o metro. A carreira n.º 104 ilustra o tipo de percurso deste grupo:



Carreira n.º 104 da TST entre Cacilhas / Fórum

Pelo que ficou referido anteriormente conclui-se que a maioria das carreiras rodoviárias que vão a Cacilhas está em concorrência direta com o metro, sendo portanto inevitável a reorganização dos percursos das carreiras rodoviárias, para que uma verdadeira rede de transportes possa ser implementada.

E para que uma rede de transportes funcione, o transbordo, ou seja a mudança de um modo de transporte para outro não poderá ser visto como um transtorno e uma perda de tempo, mas sim como uma mais-valia, para a qualidade do transporte, porque temos a possibilidade assim de chegar mais perto e mais depressa ao nosso destino. Mas para isso é necessário que o transbordo se faça com conforto e rapidez, e isso só é possível se os vários transportes estiverem verdadeiramente articulados, que em termos de horários, percursos e tarifas.

Assim e independentemente de outros fatores que tenham de ser ponderados e alterados, só este aspeto da coordenação entre metro e transportes rodoviários levaria certamente a uma melhoria substancial do desempenho económico-financeiro das empresas de transporte público de passageiros da área sul do Tejo, em especial do metro ligeiro.

Em todo este processo, uma intervenção mais acutilante da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, bem como das restantes entidades envolvidas no processo de licenciamento de carreiras rodoviárias, torna-se assim por demais evidente como essencial.

Mesmo tendo em conta as condições existentes atualmente, que como já ficou demonstrado, não são as desejáveis, constata-se que em termos de custos e de duração dos vários percursos na zona urbana de Almada, isto é nas zonas abrangidas pela rede de metro, este modo de transporte é mais barato e mais rápido que o transporte rodoviário.

Para os percursos suburbanos e regionais, para destinos não cobertos pela rede de metro, constata-se, nas atuais condições que o transporte metro+autocarro, embora não exista de forma combinada, é mais caro, mas mais rápido que utilizando apenas o autocarro. Tomando como exemplo o percurso Cacilhas / Setúbal, teremos: utilizando o metro até Corroios e o autocarro de Corroios até Setúbal, o preço final será de € 4,55; utilizando um autocarro direto, o preço é de € 4,00. Em termos de duração da viagem, utilizando o autocarro direto, sem necessidade de qualquer transbordo, a duração mínima é de 50 minutos; fazendo o mesmo trajeto, mas utilizando o metro+autocarro, pouparíamos 9 minutos, que é precisamente o tempo que o metro leva de vantagem sobre o autocarro entre Cacilhas e Corroios, não contando obviamente com o tempo de espera no transbordo. Torna-se assim evidente que o trajeto Cacilhas / Corroios, de autocarro, não tem qualquer sentido, sendo também absolutamente necessária a reformulação e articulação dos horários e tarifas, para que os passageiros passem a utilizar articuladamente estes dois modos de transporte.

Análise aos preços (em euros) e aos tempos de viagem (em minutos) entre os principais pontos na área de Almada e Setúbal:

Percurso 1 - 8	Bilhete	Passe	Duração
MTS	0,75	16,75	12
TST	1,35	32,00	11

Percurso 1 - 9	Bilhete	Passe	Duração
MTS	0,75	16,75	17
TST	1,35	32,00	23

Percurso 1 - 2	Bilhete	Passe	Duração
MTS	0,75	16,75	
TST	1,35	32,00	

10 - Universidade  
 9 - Monte da Caparica  
 8 - Pragal  
 3 - Cova da Piedade

Percurso 1 - 10	Bilhete	Passe	Duração
MTS	0,75	16,75	
TST	1,35	32,00	

Percurso 1 - 4	Bilhete	Passe	Duração
MTS	0,75	16,75	14
TST	1,35	32,00	15

2 - Almada/S. João Batista  
 4 - Laranjeiro

Percurso 1 - 5	Bilhete	Passe	Duração
MTS	0,75	16,75	19
TST	1,35	32,00	27

5 - Corroios

Percurso 1 - 6	Bilhete	Passe
MTS+TST	0,75+1,35	
TST	1,35	35,00

6 - Cruz de Pau

Percurso 1 - 7	Bilhete	Passe
MTS+TST	0,75+3,80	
TST	4,00	108,90

7 - Setúbal

Carreira TST	Duração entre Corroios e Cruz de Pau
108	6
254	5
783	4

Carreira TST	n.º de paragens	Duração Cacilhas/Cruz de Pau	Duração Cacilhas/ Setúbal
108	22	22	
254	21	17	
583	22	19	50
783	22	12	75

O investimento efetuado com a construção do metro ligeiro de superfície do sul do Tejo não pode ser posto em causa, por motivos que em nada têm que ver com a utilidade desta infraestrutura.

Urge assim quebrar rotinas instaladas e implementar medidas que conduzam à melhoria da qualidade do serviço prestado, e simultaneamente ao equilíbrio das contas de exploração das empresas envolvidas, especialmente a que é mais posta em causa: a Metro Transportes do Sul.

março/2013

António Vila Verde Ribeiro

Dirigente da ADFERSIT