

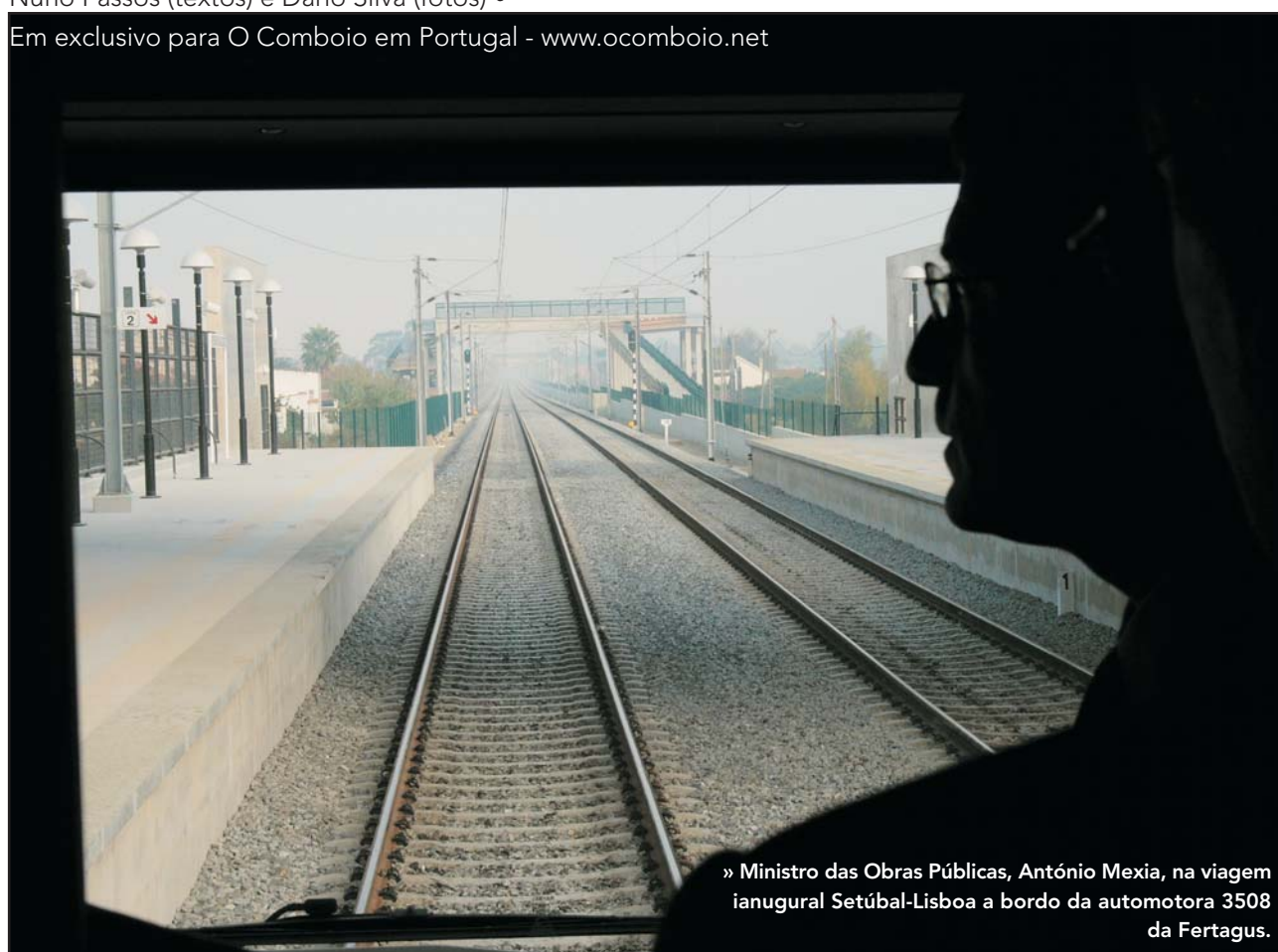
Governo quer cem mil passageiros diários na ligação Setúbal-Lisboa em 2005

INAUGURAÇÃO DO SERVIÇO DIRECTO ENTRE LISBOA E SETÚBAL

Ministro das Obras Públicas incentivou os cidadãos a deixarem automóvel em casa, mas estes queixam-se das escassas viagens e dos preços praticados pela Fertagus

Nuno Passos (textos) e Dario Silva (fotos) •

Em exclusivo para O Comboio em Portugal - www.ocomboio.net



As cidades de Lisboa e Setúbal passaram a estar unidas directamente por via-férrea, em menos de uma hora. O ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, António Mexia, fez a viagem inaugural no passado dia 6 de Outubro no novo troço Fogueteiro/Setúbal e admitiu haver condições para se passar dos actuais 70 mil passageiros diários na margem Sul para os "redondos" cem mil no próximo ano. Os preços são considerados elevados pelos utentes, mas o governante fez a apologia dos transportes públicos e garantiu que, contas feitas, fica mais barato e rápido deixar o carro em casa. Depois dos 750

milhões de euros investidos em 1999 no troço Roma/Areeiro – Ponte 25 de Abril – Fogueteiro, a Fertagus, Refer e Estado apostaram em pôr no terreno o prolongamento do Eixo Ferroviário Norte-Sul até ao rio Sado, projectado há 12 anos pelo Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa e reivindicado há largas décadas pelas populações. Os 255 milhões de euros aplicados (160 mil comparticipados pela UE) entre Coina e Setúbal servem uma comunidade de 600 mil habitantes e os concelhos de Sesimbra, Barreiro, Palmela e Setúbal, através de seis novas estações: Coina, Penalva, Pinhal Novo, Venda do Alcaide, Palmela e Setúbal.

Brevemente, a Fertagus pretende ainda realizar o prolongamento entre Roma/Areeiro e a estação do Oriente, enquanto o Metro Sul do Tejo, que está a ser implementado, deve entrar em funcionamento no final de 2005.

O chamado Comboio da Ponte, que agora liga directamente por carris as duas capitais de distrito em 57 minutos e tem paragem em todas as estações intermédias, recebeu até aqui 70 mil utentes por dia, ou seja, exactamente metade das estimativas iniciais, há cinco anos. “Não espanta termos atingido apenas metade da banda, porque três quartos dos carros que atravessam o Tejo continuam a levar apenas o condutor”, considerou António Mexia, durante a conferência de imprensa realizada no Pragal. Por isso, o ministro defendeu o uso dos autocarros e dos comboios, sobretudo os da Fertagus. Aqui, as contas estão feitas: o presidente José Luís Catarino espera com a nova extensão acolher mais dez mil passageiros por dia até Dezembro e chegar aos “redondos” com mil utilizadores diários no final de 2005.

“É oferecido um serviço de enorme qualidade aos utentes, o que os deve levar a pensar duas vezes antes de utilizarem o carro”, continuou António Mexia,



apostado em sensibilizar os cidadãos – e em rentabilizar o bilião de euros injectado –, frisando que “é incomensurável a diferença” de tempo, regularidade e conforto entre transitar de viatura colectiva relativamente à viatura pessoal.

Ao contrário de todas as transportadoras colectivas da Área Metropolitana de Lisboa, a Fertagus tem vindo a crescer em volume de passageiros (mais precisamente 6 por cento ao ano). Este “exemplo de



excelência”, para António Mexia, deve ser a alavanca para os transportes públicos recuperarem, até 2006, o decréscimo de cinco por cento de quota de mercado que tem vindo a verificar-se nos últimos anos – em 2003, os veículos colectivos reduziram de 860 para 830 milhões o número de viagens. “Todos vão ter de crescer, é absolutamente prioritário”, repisou o governante.

O vice-presidente da Refer, Osório de Castro, aproveitou a cerimónia da inauguração do lanço Fogueteiro – Setúbal para destacar a forma pragmática da intermodalidade com sete meios de transporte diferentes (ver final) e as características modernas da infra-estrutura, com bons meios de sinalização, telecomunicações, segurança, controlo e valorização ecológica, vedada e com rampas para os deficientes. Por seu turno, a governadora civil de Setúbal, Maria das Mercês Borges, preferiu realçar a grande articulação entre Governo, Refer e autarquias sob o ponto de vista de ocupação do território e de mobilidade na península de Setúbal, nomeadamente sob o ponto de vista das comunidades habitacional, industrial e universitária. Quanto aos horários praticados, pensa que deverão ser melhorados “com a continuidade do serviço”.

O presidente da Câmara Municipal de Setúbal, Carlos de Sousa, acredita que o presente caminho-de-ferro pode “ajudar a desanuviar” o trânsito na A2 e tornar o acesso mais facilitado a Lisboa, embora releve que ainda há muito a fazer.

Portagens nas ponte sobre o Tejo podem aumentar

A melhoria das condições para o movimento pendular entre os dois centros urbanos levou o ministro António Mexia a ponderar um aumento das portagens nas pontes 25 de Abril e Vasco da Gama. No entanto, preferiu empurrar a questão para as autarquias. “Terá de ser primeiramente analisada a nível regional, as câmaras têm uma palavra importante”, declarou. Quanto às SCUT, nomeadamente na via do Infante, o ministro realçou que as portagens são para implementar pelo princípio de utilizador/pagador, até porque o Estado investiu 320 milhões de euros na recente modernização da linha férrea Lisboa-Faro (as duas cidades estão à distância de 2h45), daí que o sistema de transportes tenha de ser visto “sob o ponto de vista de equilíbrio”.

FALTAM COMBOIOS À FERTAGUS

Apesar das fortes queixas de associações e de passageiros aos preços e horários, composições vêm lotadas

A Fertagus conta somente com 18 comboios para as 145 viagens que ligam diariamente as duas margens do Tejo. A única empresa ferroviária privada na Península Ibérica não nega que os meios disponíveis estão sobreaproveitados e que o risco de se degradarem é elevado. Contudo, a administradora Cristina Dourado esclarece que o possível congestionamento à hora de ponta foi acautelado e a proclamada qualidade de serviço “mantém-se”, visto que os comboios simples de 1110 lugares “são agora comboios duplos”, com oito carruagens e 2420 lugares.

O certo é que as críticas à operadora se acumulam. Alguns populares e entidades, entre as quais a comissão de utentes do Movimento Por Melhores Comboios na Linha do Sado, entregaram missivas a António Mexia na inauguração do alargamento da linha. O presidente da Associação Democrática de Utentes da Ponte 25 de Abril, Aristides Teixeira, coordenou inclusive uma acção de protesto em Coima,

referindo que os comboios só não retiram mais tráfego à A2 e à Ponte 25 de Abril “porque a qualidade desceu na Fertagus”, já que “as pessoas viajam como sardinha em lata” e “os preços são caros”.

A comissão de utentes dos Transportes da Margem Sul reprova igualmente o novo serviço, que causa “prejuízos” aos utilizadores do troço Fogueteiro-Pragal, pois nas horas de ponta a espera do trem passou de sete para dez minutos, enquanto a comissão de utentes do Movimento Por Melhores Comboios na Linha do Sado e a concelhia de Setúbal do PCP reclamam que a ligação directa deveria ser prolongada até Praias do Sado, tendo em conta “os interesses da população desta freguesia e o elevado número de universitários”.

A presidente da Câmara Municipal de Palmela aponta as agulhas para o facto de não terem sido acautelados transportes de ligação entre as estações dos concelhos e as localidades mais distantes, nomeadamente as ramificações a Sesimbra, Meco, Azeitão, Zambujal ou Arrábida. “Há várias alternativas para chegar e partir, o pior é a mobilidade no interior e a ligação aos pontos de distribuição para o exterior”, sentencia Ana Teresa Vicente, sustentando que o reajustamento dos meios pesados sobre os meios ligeiros é fundamental para o sucesso desta iniciativa.



» Acessos à Ponte 25 de Abril.

Uma hora à espera de ver passar o comboio

Apenas um terço dos comboios faz o percurso completo até Setúbal, já que os restantes terminam, ou iniciam, a marcha na estação de Coima, onde as partidas para Lisboa são a cada dez minutos em hora de ponta e a cada vinte minutos no resto do dia. Se o utente chegar atrasado um minuto, sujeita-se mesmo a esperar uma hora para apanhar a próxima composição, em qualquer dos sentidos. A excepção é entre as 18h37 e as 21h37, para quem sai da capital, e das 6h26 às 7h56, para quem sai das estações entre Coima e a foz do Sado, com a espera a ser reduzida para metade.

“De manhã, as carruagens estão apinhadas e há dificuldade em entrar. Tenho de ir a pé. O melhor é entrar em Foros de Amora. O risco de o serviço piorar como a Linha de Sintra é muito”, comenta Álvaro Silva, de Corroios, lembrando que no Pragal alguns foram obrigados a permanecer na gare. Vítor Rodrigues, do Fogueteiro, paga “mais 3 por cento” pelo habitual trajecto até Entrecampos e ironiza: “A diferença entre este comboio e a lata de conserva é que esta tem uma saída e o comboio várias”.

José Macau, nascido há 41 anos em Pinhal novo, acha “difícil ir trabalhar” diariamente na Ajuda com composições às 8h10 e 9h10. “O intervalo é muito

grande e incompreensível”, sublinha, frisando ainda que o bilhete combinado com o Metro e a Carris fica seis euros mais caro via comboio em relação ao autocarro, “e não compensa”.

Mas também há convicções positivas. Maria Lemos, de Coima, usou barcos e camionetas no passado para cruzar o Tejo, e agradece a chegada da ferrovia directa. “Finalmente”, sorri. “Demorou um bocadinho. Eu via passar os comboios todos os dias em Campolide, onde trabalho, mas nenhum dava para mim”, conta Telma Araújo, setubalense de 25 anos, que passou de três viagens de autocarro para apenas uma viagem, ganhando duas horas diárias em deslocações.

O conterrâneo João Costa, estudante de 19 anos, acha “mais prático, confortável e acessível” ir até a Universidade Autónoma por comboio, bastando depois apanhar o Metro para chegar ao Marquês de Pombal. “Não implica estar à espera na Ponte nem apanhar o ‘stress’ do carro ou da camioneta, os horários são certinhos”, ilustra.

A linha é, para António Rui Silva, da “Residencial Setubalense”, “uma pedrada no charco”. “Setúbal foi sempre um parente pobre de Lisboa e só vem à ribalta pela falta de desemprego ou fecho de empresas. A cidade vai levar uma sacudidela, o trabalhador fica mais perto da capital e nós vamos com certeza ganhar mais clientes”, resume, esperando que as pessoas regressem gradualmente à localidade natal “porque já há alternativas”.



»Estação de Campolide (Lisboa).

Família gasta 30 euros em viagem para ir almoçar a Lisboa

O bilhete simples entre Setúbal e Lisboa custa 3,9 euros (crianças e idosos pagam só metade), o pré-comprado 3,20 euros, a assinatura mensal 87,75 euros, o passe combinado Fertagus/Metro 94,25 euros e o combinado Fertagus/Carris de 96,05 euros. O bilhete simples é considerado dispendioso, pois, numa distância idêntica, a CP cobra 1,55 euros de Lisboa à Azambuja. A administradora Cristina Dourado defende-se, argumentando que a tabela proposta “é coerente no contexto da margem Sul”. O ministro das Obras Públicas também considera o tarifário “muito competitivo” e “incomparavelmente inferior” ao do transporte privado. Mas, contas feitas, se uma família sadina de quatro pessoas for almoçar à capital e der um passeio domingueiro vai desembolsar cerca de 30 euros só na viagem. O que, nos tempos que correm, é proibitivo, sendo preferível optar, eventualmente, por uns grelhados caseiros.

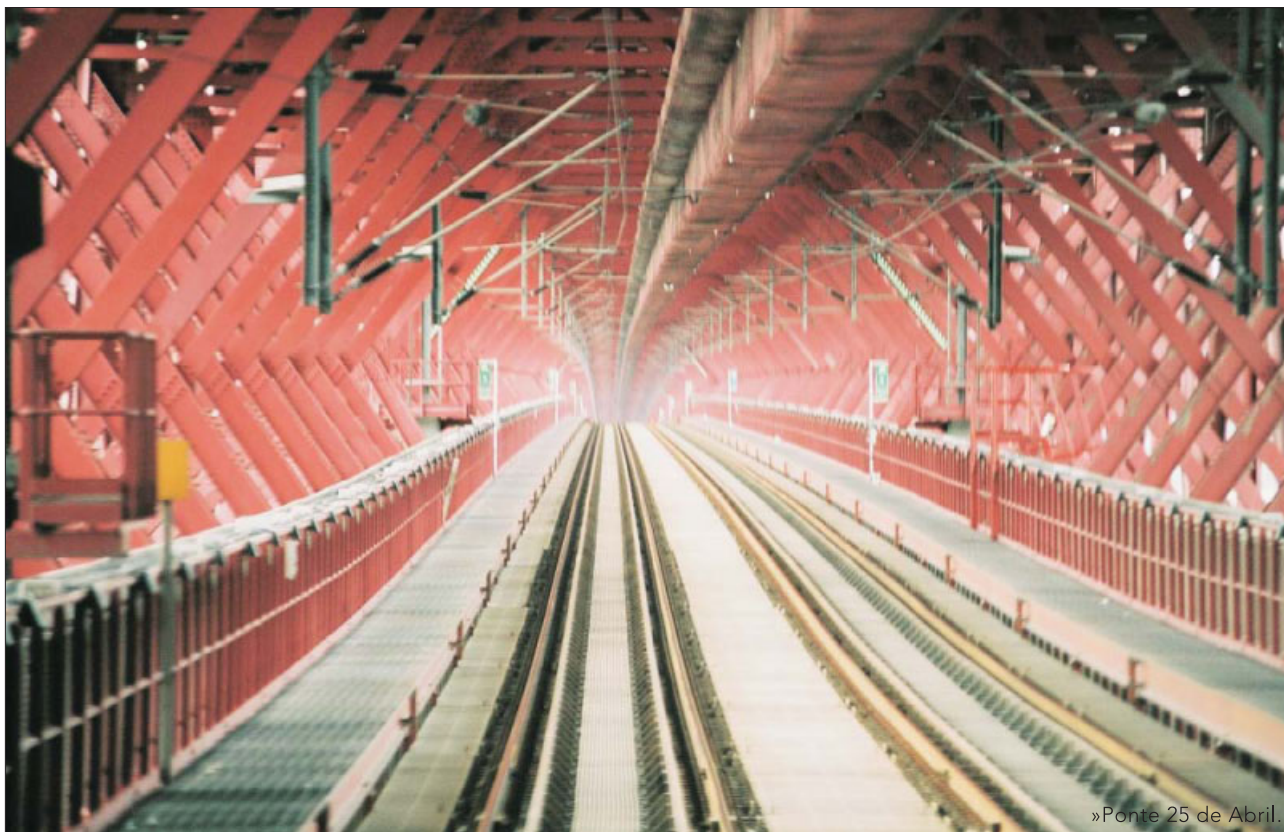
Estação de Setúbal sem estacionamento

Nem todas as obras estão concluídas. Em Pinhal Novo, faltam os acabamentos, enquanto na estação

da foz do Sado, que integra o projecto “Estações com Vida”, da Invesfer (sub-grupo da Refer), os trabalhos só terminam em Dezembro. O plano entre a gare e a Praça do Brasil prevê a construção de zona imobiliária e comercial e bolsas de estacionamento. O autarca Carlos de Sousa lamenta, no entanto, que os prazos, que estão a ser cumpridos, não tenham sido ligeiramente antecipados, para haver sintonia entre o serviço da Fertagus e a oferta de aparcamento.

Autoeuropa quer “transfer” de Penalva

A Autoeuropa, situada a 1,4 km da estação de Penalva, quer substituir parte das actuais dezenas de autocarros de transporte de trabalhadores por “transfers” que liguem a estação à fábrica. O director de Recursos Humanos, Jaroslav Holecek, disse ao jornal “Público” que está há um ano a tentar negociar com a Fertagus, porque os horários dos comboios não são compatíveis com o início dos turnos. Dos 1800 colaboradores transportados, “pelo menos oitocentos” poderiam utilizar o comboio para chegar à fábrica de Palmela, através de ligações semelhantes às utilizadas nos aeroportos, reduzindo custos financeiros e ambientais.



Aumentam creches nas gares

O troço Fogueteiro-Setúbal passou a contar igualmente com uma creche na estação de Coina, o que mostra a orientação da transportadora de comboios para fixar e apoiar o cliente. À semelhança de outras dependências semelhantes – o infantário junto ao terminal rodo-ferro-fluvial do Barreiro, acordado entre a autarquia local e a administração da Transtejo/Softlusa em 2002, é um dos exemplos mais conhecidos –, procura-se assim “criar soluções integradas, que se encaixem no dia-a-dia das pessoas, e que elas consigam resolver vários problemas ao mesmo tempo”, ressaltou António Mexia, frisando que as vagas da creche de Coina já estavam totalmente preenchidas no dia da inauguração.

Campanha sobre transportes colectivos nas escolas de Lisboa

O Metropolitano de Lisboa, a Carris e a Transtejo estão também a promover o uso dos transportes públicos em 50 escolas secundárias e universidades da capital, com a campanha do cartão “Lisboa Viva”. Sob o lema “De transportes está-se bem”, pretende-se, desde Setembro e até 3 de Novembro, transmitir

aos 70 mil alunos os benefícios dos veículos colectivos: menos carros a entrarem nas cidades, menos poluição ambiental, ganhos de tempo, redução do “stress” e aumento da qualidade de vida.

Metade dos portugueses desloca-se de veículo particular

Praticamente metade dos portugueses (48 por cento) anda habitualmente no seu automóvel, 31 por cento em transportes públicos e 22 por cento a pé, revela um estudo recente de mobilidade feito pela Direcção-Geral de Viação. Os sociólogos universitários Jorge Sá e Luís Reto, responsáveis pelo questionário a 500 cidadãos de todo o país, esclarecem que um em cada três deles conduz todos os dias – sobretudo os homens –, nomeadamente nas deslocações fora dos centros urbanos, devido a uma “deficiente rede dos transportes públicos”.

Na pergunta “Estacionava se pagasse 2,5 euros/hora?”, dois em cada três responderam negativamente e admitiram deixar o carro na garagem, essencialmente os jovens. No entanto, quase metade dos moradores da Grande Lisboa (44 por cento) disse que aceitava o preço, “possivelmente por comodidade e por falta de melhores alternativas”, concluem os investigadores.



»A Linha de Cascais e a Marginal vistas desde o tabuleiro ferroviário da Ponte 25 de Abril.

INTERMODALIDADE COM...

3 linhas de Metropolitano (amarela, azul e verde)
47 carreiras de Carris
Linha de Cintura de Lisboa
39 carreiras dos TST (Transportes do Sul do Tejo)
1 carreira dos Transportes Colectivos do Barreiro em Coína
13 carreiras da Sulfertagus (que têm mais de 1100 circulações por dia)
Estação da CP no Pinhal Novo para ligação ao Algarve

NÚMEROS

143 comboios por dia, 45 deles com origem/chegada em Setúbal
32 comboios duplos nas horas de ponta
7,5 milhões de lugares/dia oferecidos
30 mil lugares/hora na travessia da Ponte 25 de Abril
Viagens entre as 5h30 e 01h58
600 mil habitantes servidos, provenientes na maioria de quatro concelhos (Sesimbra, Barreiro, Palmela e Setúbal)
6 novas estações (Coína e Penalva foram construídas de raiz; Pinhal Novo, Venda do Alcaide, Palmela e Setúbal remodeladas)
As 4 últimas estações não possuem galeria comercial, ao contrário da restante linha até Roma/Areeiro
54 km de via electrificada e vedada entre Roma/Areeiro e Setúbal
50 novos postos de trabalho juntam-se aos 160 já existentes
900 mil viagens/dia na margem Sul da Área Metropolitana de Lisboa (250 mil são trocas com Lisboa e margem Norte, 650 mil apenas na margem Sul)
70 mil passageiros/dia transportados (espera-

se atingir os 80 mil até Dezembro e os 100 mil em 2005)
80 milhões de passageiros transportados desde 1999 (espera-se atingir os 100 milhões em 2005)
Mais de 20 mil automóveis "retirados" da Ponte 25 de Abril
75 por cento das viaturas que cruzam a Ponte 25 de Abril levam apenas uma pessoa
8850 lugares de estacionamento nas 10 estações a Sul do Tejo
4500 dos 6600 lugares disponíveis do Pragal ao Fogueteiro são diariamente ocupados
99,2 por cento de pontualidade (atraso médio do comboio é de sete segundos)
98 por cento dos clientes actuais querem continuar a utilizar o comboio e destacam a sua segurança, frequência e eficiência

Fonte: Direcção Geral dos Transportes Terrestres, Fertagus e Refer

PERFIL PADRÃO DO UTENTE

63 por cento é do sexo feminino
Tem entre 20 e 34 anos
É da classe média/média alta
Completo o 12.º ano de escolaridade
Chega à estação de origem por carro (40 por cento), autocarro da TST (39 por cento) ou autocarro da Sulfertagus (22 por cento)
Na estação de chegada, apanha o Metro (41 por cento) ou desloca-se a pé

PRINCIPAIS DATAS

- Julho de 1999 – Início do serviço na margem Sul, até ao Fogueteiro
- Novembro de 2002 – Certificação de qualidade (Norma ISSO 9001:2000)
- Setembro de 2003 – Extensão a Roma-Areeiro
- Outubro de 2004 – Extensão a Setúbal

TEMPOS E DISTÂNCIAS

Troço	Km	Minutos
Roma/Areeiro – Setúbal	54	57
Roma/Areeiro – Pinhal Novo	47	44
Roma/Areeiro – Coima	27	33
Setúbal – Pragal	42	40
Setúbal – Campolide	50	49
Setúbal – Sete Rios	51	51
Setúbal – Entrecampos	53	54
Pinhal Novo – Pragal	36	28

PARQUES DE ESTACIONAMENTO

ESTAÇÃO	Lugares
Pragal	1800
Corroios	1500
Foros de Amora	1800
Fogueteiro	1500
Coima °	1000
Penalva °	600
Pinhal Novo °	250
Venda do Alcaide °	100
Palmela °	300
Setúbal °	–
TOTAL	8850
	(2250 são novos)*

° Novas estações

* O parqueamento custa entre 1,2 euros (bilhete diário) e 15,95 euros (passe mensal).

Um exclusivo para

O Comboio em Portugal

www.ocomboio.net