

METRO DO PORTO

Melhoria da mobilidade



Foto do site da Bombardier

Siti: ~~Rodrigues~~ rodriguesquinistas.org (Ver Opinião)
Email rrodrigues.5@netcabo.pt
Data: Público, 15 de Dezembro de 2003

METRO DO PORTO

Melhoria da mobilidade

Neste artigo será comparada a provável situação da cidade do Porto, relativamente à mobilidade, quando a 1ª fase do Metro estiver concluída, perante a situação anterior. Não interessa discutir se o projecto escolhido foi ou não o melhor, porque essa questão, neste momento, é irrelevante, interessa, agora, é prever as diferenças de mobilidade do passado com a situação que irá ocorrer, tendo em conta as previsões de tráfego futuras.

ESTRATÉGIA PARA O TRANSPORTE PÚBLICO

Um dos factores decisivos para o transporte público se tornar preferencial, perante o automóvel é, sem dúvida, o de conseguir um tempo de viagem, de porta a porta, competitivo e sem mudanças de transporte (roturas de carga).

Actualmente, os habitantes das cidades procuram, cada vez mais, um transporte público de qualidade, elevada frequência, pontualidade, comodidade e flexibilidade, por forma a satisfazer as necessidades de cada passageiro.

A eficácia de uma rede de transportes públicos depende, essencialmente, da facilidade do seu uso e de uma eficaz coordenação entre os diferentes modos de transporte. Em geral, as cidades que apresentam melhor mobilidade estruturaram os seus transportes públicos em torno de uma rede de comboio convencional pesado, coordenando-o com os serviços de Tram-Train que é um veículo metro ligeiro, capaz de percorrer locais da cidade onde o comboio convencional não pode circular.

Uma das primeiras cidades da Europa, que melhor estudou a interligação das redes de comboio pesado e ligeiro, foi a cidade de Karlsruhe na Alemanha. A combinação de um sistema ferroviário deste tipo foi vista como a melhor solução para a circulação de pessoas. A cidade estabeleceu, assim, a ligação entre áreas urbanas, sub-urbanas e rurais, permitindo aos passageiros viajar da periferia ao centro da cidade, sem mudança de veículos. As opções utilizadas, desde 1975, foram um êxito e hoje são consideradas como um modelo a seguir para outras cidades.

MELHORIAS NA REGIÃO DO PORTO

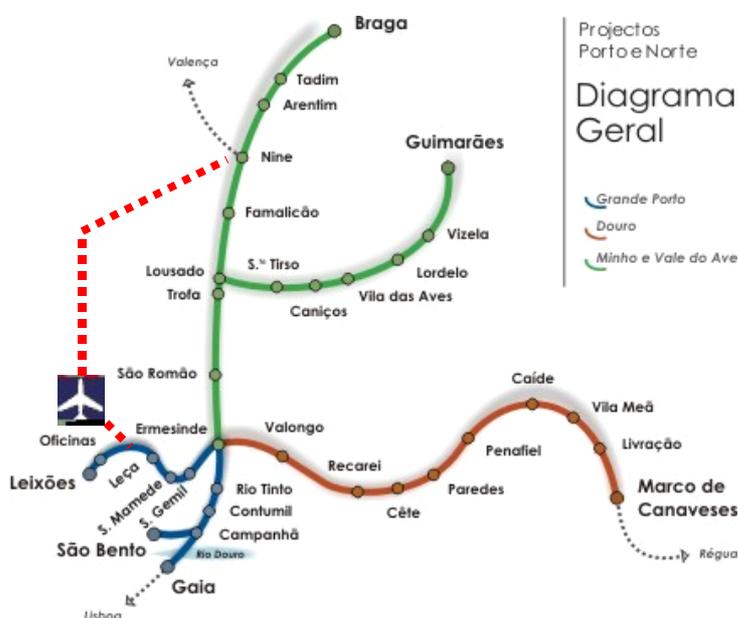
A cidade do Porto deverá adoptar algumas medidas semelhantes às anteriormente mencionadas e, além disso, não só irá beneficiar com a nova rede do Metro, mas também com a substancial melhoria da sua rede ferroviária suburbana e com a aquisição de moderno material circulante, CP 2000, ver foto.

Relativamente à ferrovia, em 2004, vai-se assistir a um salto qualitativo que certamente irá aumentar o número de passageiros transportados pelo comboio.



As obras que têm vindo a ser executadas são:

- Duplicação do troço Ermesinde-Nine-Braga na Linha do Minho e no Ramal de Braga
- Reconversão da via métrica para bitola Ibérica entre Lousado e Guimarães
- Duplicação do troço de Ermesinde a Caíde e renovação do restante troço até Marco de Canavezes
- Electrificação dos respectivos traçados e remodelação das principais estações tendo sido intervencionadas



cerca 20 estações e 26 apeadeiros e a criação de interfaces Rodo-Ferrovíarios. O investimento total deverá rondar os 325 milhões de euros

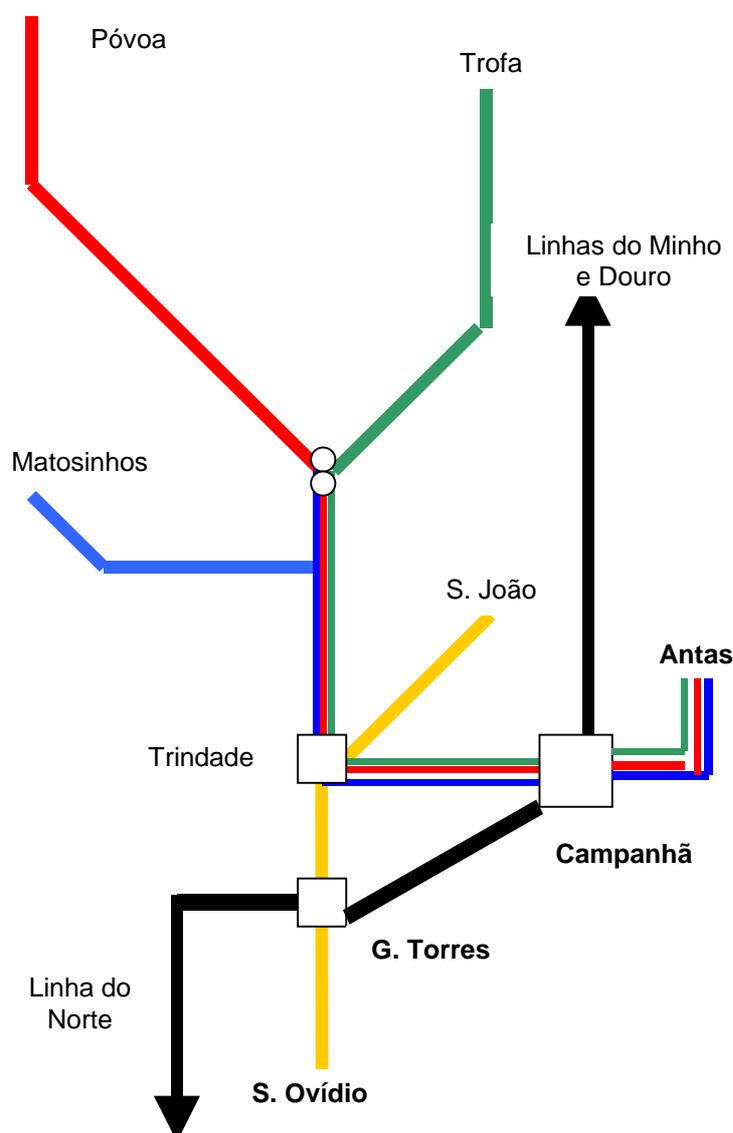
Haverá uma apreciável redução nos tempos de viagem nas linhas do Minho, Douro e Guimarães. Para se ter uma ideia, vejamos alguns exemplos: uma viagem no comboio Intercidades Porto-Braga passará de 1h e 5 min para-30 min: O Suburbano de 1 h e 25 min para 48. Na Linha do Douro, o Suburbano Porto-Marco 1 H e 41 para 1H e 7 min. Na Linha de Guimarães o Suburbano Porto-Guimarães em vez de 1 h e 34 min será de 1h 3 m.

Obviamente, as obras anteriormente referidas poucas melhorias irão oferecer se um passageiro chegar ao Porto e não dispuser de um meio de transporte, que o desloque para os diferentes pontos da cidade. Este vai ser sem dúvida a principal função do Metro do Porto.

REDE METRO DO PORTO

No final de 1998 foi assinado um contrato, no valor de cerca de 1250 milhões de euros, entre o Metro do Porto e um grupo de 7 empresas para se construir uma rede de Metro ligeiro, com características urbanas e suburbanas, onde o material circulante irá percorrer a cidade à superfície e por túnel. Trata-se, sem dúvida, de um dos maiores projectos do género a nível Europeu.

Além da melhoria da mobilidade, outro grande objectivo deste projecto foi o de permitir a qualificação urbana da cidade.

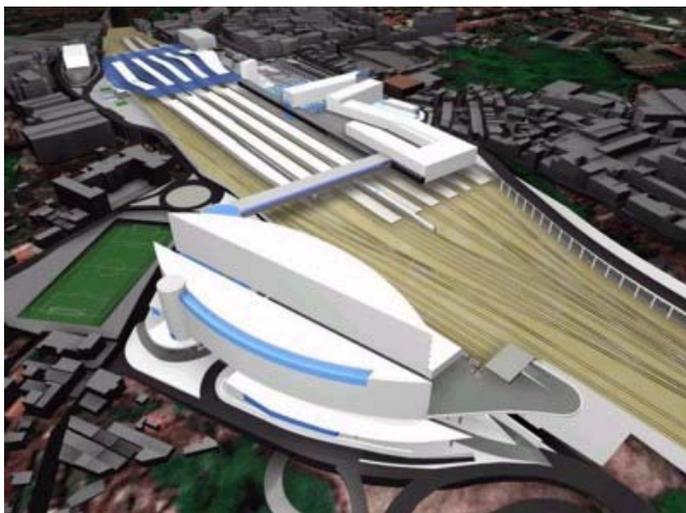


O funcionamento do Metro do Porto já completou, em 7 de Dezembro passado, o seu primeiro ano de funcionamento e, apesar de só estar em actividade parte de uma linha (Azul) entre o Sr. De Matosinhos e a Trindade, já se notam grandes diferenças para os habitantes que estão mais próximos deste troço. Foram transportados cerca de 6 milhões de passageiros.

A grande melhoria só vai ser sentida, sobretudo, em Maio de 2004, quando o Metro chegar à estação de Campanhã. Será a primeira e a mais importante interface entre estes dois modos de transporte porque, quem chegar a Campanhã, de comboio, passará a ter acesso directo a

dezenas de estações de Metro, que cobrirão grande parte da cidade. A nova interligação entre o novo Metro e o comboio vai permitir que ambos possam induzir mais tráfego entre si. Além disso, Campanhã será sempre paragem dos suburbanos vindos da linha do Minho

(Braga, Guimarães, Viana do Castelo), da linha do Douro e de Aveiro e será um Terminal Rodoviário Suburbano e Interurbano e Interface com sistemas de Transportes Colectivos Urbanos e com um estacionamento de transporte individual, com uma capacidade para 800 a 900 viaturas. Por todas estas características, esta estação também será o local de paragem da futura rede de Alta Velocidade.



Futura Est. de Campanhã. Foto site da Refer



Também está previsto, para Maio de 2004, que o Metro chegue já a 1,2 km a Norte de Campanhã, à Estação das Antas, que passa a integrar a Linha Azul.

A Linha Vermelha chegará a Campanhã em simultâneo, dado que o troço Campanhã/Senhora da Hora é comum à Azul, à Vermelha e à Verde. A previsão do início da operação da Linha Vermelha é também Maio de 2004, relativamente ao troço Campanhã/Pedras Rubras (localidade de, ainda não ao aeroporto), e Dezembro de 2004, em relação à totalidade da linha (Campanhã/Póvoa).

A Linha Verde deverá entrar em operação, no troço Campanhã/Maia, entre Dezembro de 2004 e Fevereiro de 2005. Finalmente, a Linha amarela entre o Hospital de S. João e S. Ovídeo em Gaia deverá estar pronta em meados de 2005.

MEDIDAS EFECTUADAS OU A REALIZAR

É fundamental criar uma Autoridade Metropolitana de Transportes (AMT) que possa gerir os diferentes modos de transporte. Na capital espanhola, desde que foi criado o Consórcio de Transportes de Madrid, em 1986, verificou-se uma grande melhoria nos transportes públicos tendo-se verificado, desde aquela data, um aumento de passageiros na ordem dos 63%.

Na primeira fase do Metro do Porto só irão existir dois interfaces com o comboio, em General Torres e Campanhã. Seria interessante, no futuro, criar mais pontos de interligação entre estes dois meios de transporte, por forma a que os ambos funcionem em rede.

Os autocarros deveriam, se possível, passar e parar, quase todos, por estes pontos de interface e distribuir os passageiros pelos locais da cidade, onde o metro não chega e tentar que os futuros itinerários cruzem as diferentes linhas do Metro.

Não serve de nada criar um sistema eficaz de transportes se os passageiros não o souberem utilizar. A informação sobre tal sistema deverá ser simples, intuitiva e acessível nas estações, durante as viagens no interior dos veículos e mediante os diversos meios de informação através de telefone, internet etc. Uma importante percentagem dos potenciais passageiros não utiliza o transporte público por falta de informação.

Uma medida fundamental seria a aplicação do bilhete único para a utilização dos diferentes meios de transporte, de modo a permitir que os passageiros possam comprar um passe válido para 1, 2, 3 ou 5 dias consecutivos que permita, com um único bilhete, ter um acesso ilimitado ao metro, autocarros, comboios regionais, aeroportos etc. Isto simplifica as deslocações dos utilizadores e evita o incómodo de se ter de comprar diversos bilhetes para realizar uma simples viagem.

Neste momento, já foi criado o Agrupamento Complementar de Empresas (ACE) e Transporte Intermodais do Porto que estabelece um acordo com o Metro, CP e STCP e que também poderá englobar empresas privadas, de modo a gerir um sistema intermodal. Já foi criado o cartão designado por Andante que possui um chip e que se trata de um novo título de transportes intermodais da Área Metropolitana do Porto e da Trofa, sendo o único título válido para viajar de Metro e que integra também os autocarros da STCP, os autocarros de operadores privados e os comboios urbanos da CP. Ver site www.linhandante.com.

Outro problema que já está a ser tratado é o do estacionamento de viaturas particulares nas futuras interfaces, por forma a que os seus utilizador não tragam o seu carro para o interior da cidade.

Quando for construída a futura rede de alta velocidade, provavelmente, uma das opções a adoptar será a mudança de bitola (distância entre carris) da linha do Minho, para evitar que a construção de um novo canal atravessasse a cidade e para permitir a utilização da estação da Campanhã. Se a Linha do Minho e Guimarães, e mesmo o Ramal de Leixões, adoptarem a bitola standard será possível, também, utilizar material circulante, já existente no mercado, que possa percorrer simultaneamente a rede ferroviária de suburbanos, bem como a rede de Metro ligeiro. A grande vantagem desta opção seria o de permitir o transporte de passageiros de destinos mais longínquos directamente para o centro da cidade, sem mudança de transporte, ou seja, o mesmo conceito utilizado com grande sucesso pela cidade de Karlsruhe na Alemanha

VANTAGENS PREVISTAS

Na Região do Porto, antes do Metro existir, cerca de 61% das pessoas circulavam de automóvel, 30% de autocarro e 9 % de comboio. A cidade tem graves problemas de mobilidade e, com o funcionamento da nova rede do Metro, certamente se verificará uma alteração substancial no valor das percentagens referidas.

Quando estiver terminada a 1ª fase do Metro são esperados, no 1º ano, 82,5 milhões de passageiros, cerca de 226 mil por dia, (Linhas Campanhã/Matosinhos, Campanhã/Póvoa, Campanhã/Trofa e Hospital S.João/Santo Ovídio)

Esta previsão não contempla ainda o previsível acréscimo de passageiros provocado pela inclusão na primeira fase da rede do Metro do Porto da Linha da Boavista, do ramal de ligação ao Aeroporto Pedras Rubras e do troço Campanhã/Antas da Linha de Gondomar).

Tendo em conta o número de passageiros esperados diariamente, bem como a poupança nos respectivos tempos de viagem, fácil será concluir sobre o enorme impacte na qualidade de vida dos seus cidadãos e economia da cidade do Porto que se tornará mais competitiva e atraente, a médio e longo prazo, permitindo que outras actividades económicas se realizem de forma mais eficaz e rentável. Convém recordar que, segundo estudos realizados pela APTA, American Public Transport Association. o Transporte público cria duas a três vezes mais postos de trabalho que o privado

CONCLUSÃO

O salto qualitativo que irá ocorrer na cidade do Porto, devido à nova rede do Metro, será a demonstração que a melhor solução para os actuais problemas de mobilidade nas cidades é o transportes público. Este exemplo, no futuro, talvez possa vir alterar a política de transportes em Portugal.

Rui Rodrigues Email: rrodrigues.5@netcabo.pt

Público, 15 de Dezembro de 2003