

CP NUNCA ACOPLOU DOIS COMBOIOS PENDULARES



Fase de ligação de duas composições. Comboio ICE com 8+8 carruagens



Rui Rodrigues

Site: www.maquinistas.org

Email: rrodrigues.5@netcabo.pt

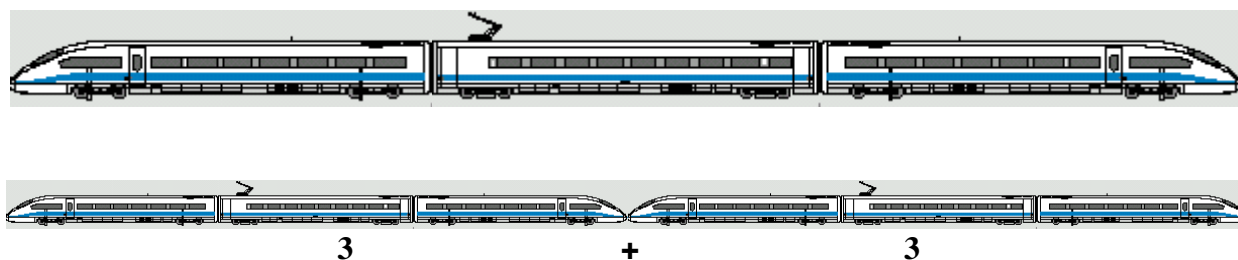
Data: 15 de Setembro de 2008

CP NUNCA ACOPLOU 2 COMBOIOS PENDULARES

A CP adquiriu 10 comboios pendulares em 1998, por cerca de **125 milhões de euros** e, desde aquela data, nunca conseguiu acoplar duas unidades, isto é, 6+6 carruagens, de modo a duplicar o número de passageiros, 600 em vez de 300, às horas de maior tráfego. Outra vantagem que essa operação permitiria era haver apenas um só comboio a circular na via, em vez de dois, em horários diferentes.

Outro grande benefício da opção de unidades duplas é a possibilidade de poder circular por um troço de uma linha com uma composição de comboio duplo e dividir-se rapidamente em duas, cada uma com destinos diferentes. Poderia partir um comboio duplo de Lisboa, por exemplo, e, no Entroncamento, separar-se em dois, o da frente para a Beira Alta e o de trás para a Beira Baixa.

Exemplo de uma composição com 3 carruagens



Na Europa existem outros comboios Pendulares, onde é efectuada a conexão de duas unidades, nas horas de maior procura. No sítio seguinte, é possível ver um pequeno vídeo de dois comboios Alaris, durante a operação de acoplagem:

<http://www.youtube.com/watch?v=GD73bhjgtm0> (duplo clique para ver vídeo)



ALARIS

Um exemplo de sucesso é o caso do comboio Alaris, fabricado pela Alstom e pela Fiat, sendo semelhante ao Alfa Pendular, mas só com 3 carruagens e que efectua a ligação Madrid-Valência em **3 h e 25 minutos**, desde Fevereiro de 1999. A linha que liga as duas cidades tem uma extensão de **500 Km**, uma vez que é efectuado um desvio até Albacete. Trata-se de uma linha férrea muito antiga e que, neste momento, é uma linha eléctrica dupla na maior parte do seu percurso.



Alaris percorre 1000 Km por dia. É muito semelhante ao Alfa Pendular

Cada comboio Alaris teve um custo de cerca de 5 milhões de euros em 1999 (cerca de 1 milhão de contos) e cada composição possui 3 carruagens, uma de classe conforto e duas turísticas, com 160 lugares, no total. Tem a possibilidade de acoplamento de 3+3 carruagens.

	Alfa Pendular	Alaris
Comboio Alstom e Fiat	Pendular de 6 carruagens e 301 passageiros	Pendular de 3 carruagens e 161 passageiros
Percurso	Lisboa-Porto	Madrid-Valência
Distância percorrida	330 Km Oriente-Campanhã	500 Km
Vmáx	220 Km/h	220 Km/h
Vel. média máxima	127 Km/h	146 Km/h
Tempo de viagem	2 H e 35 min a 2 h e 45 min	3 H e 25 min
Nº de comboios	22 por dia e 11 por sentido	20 por dia e 10 por sentido
Pontualidade < 5 min	86%	95,3%
ANO	2001	2001
Passageiros	1,1 milhão	1 milhão
Receitas (euros)	?	27.288.235
Despesas (euros)	?	23.792.660
Lucro (euros)	?	3.495.575

Fonte: Renfe . A CP não revela os valores pedidos

NOTA

Convém recordar que a maioria dos comboios existentes, que circulam na nossa rede têm tracção só numa das extremidades, na locomotiva, o que obriga, para inverter a marcha, a perdas de tempo apreciáveis. É o caso do comboio Intercidades. Ao contrário, os pendulares, anteriormente referidos, para inverter a marcha, basta o maquinista passar para a outra extremidade. Esta operação demora 3 a 4 minutos, o que permite uma muito maior rentabilidade e redução de custos

O QUE SE DEVERIA FAZER?

Uma das principais medidas a tomar seria a entrega da manutenção dos Pendulares ao fabricante, o que não ocorre na CP. Esta opção permitiria a acoplagem de duas unidades. Além disso, cada comboio, por dia, poderia percorrer cerca de 1350 Km, o que é quase o dobro do actual.

Em Espanha e França, os operadores têm contratos com o fabricante, que lhes garante assistência durante os 365 dias do ano. No caso espanhol, a Renfe, após a compra dos seus comboios, efectuou um contrato de manutenção que, com a duração de 14 anos, período ao fim do qual se efectua uma renovação de todo o material, pode, ou não, renovar o mesmo contrato por igual período. O tempo de vida de cada comboio é de cerca de 30 anos.

Um comboio de qualidade não pode nem deve competir com os baixos custos do autocarro. Actualmente, muitos preços dos bilhetes definidos pela CP têm como principal objectivo tentar competir com a camionagem. Isto é um erro que tem que ser corrigido rapidamente, devendo definir-se como principal alvo a atingir o mercado do automóvel e do avião.

CONCLUSÃO

Se a gestão e manutenção dos comboios Pendulares for melhorada, seria possível ter maior rentabilidade na rede ferroviária existente, bem como, aumentar o tráfego e as receitas.

Rui Rodrigues

Email: rrodrigues@netcabo.pt

Site: www.maquinistas.org