

ECONOMIA

Alfa Pendular, um comboio rápido que ainda anda devagar

Quando, em 1999 o Alfa Pendular foi inaugurado, demorava três horas e meia entre Lisboa e o Porto. Vinte anos depois, a modernização não foi concluída e a viagem faz-se em duas horas e 50 minutos

Comboios

Carlos Cipriano

Foi a 1 de Julho de 1999 que o Alfa Pendular iniciou o seu serviço regular entre Lisboa e Porto. Tinha sido comprado para ligar as duas cidades em duas horas, mas estreava-se com um tempo de percurso de três horas e 30 minutos porque a linha não estava preparada para um comboio tão rápido. Um dia antes fora realizada uma viagem inaugural só para convidados, com o então ministro do Equipamento, João Cravinho, a bordo. A composição cometeu a proeza de atingir, por breves momentos, os 204km/hora — deixando extasiados alguns dos passageiros —, mas isso deveu-se às características VIP da viagem, porque no serviço comercial o Alfa não iria passar dos 160km/hora.

A verdade é que tudo correu mal, apesar de a CP ter anunciado na altura que o novo comboio era “um marinha história dos Caminhos de Ferro portugueses” e que representava para o país “a entrada na alta velocidade”. O pendular era para ter sido inaugurado um ano antes, aquando da Expo 98, mas o fabricante italiano atrasou-se e a primeira das dez unidades só entrou ao serviço com um ano e dois meses de atraso. Na Expo 98, o máximo que se conseguiu foi ter um comboio, ainda não testado, estacionado na Gare do Oriente para ser visitado.

Por parte da infra-estrutura, a Linha do Norte estava na auge das obras de modernização com três frentes de obra que tornou a exploração complicadíssima e obrigou a CP a uma “política de verdade”, colocando o comboio mais rápido entre Lisboa e Porto a demorar mais meia hora do que o velho Foguete dos anos 1980.

As próprias obras na via férrea também já estavam atrasadas. O projecto de modernização, demasiado optimista, não contava que a infra-estrutura estivesse em tão mau estado (sobretudo na zona do Ribatejo e nas bacias do Mondego e do Vouga, devido à proxi-

midade dos rios), o que obrigou a uma intervenção mais profunda. E depois aconteceu a decisão política de mandar erguer aquilo que então se designava como “o apeadeiro mais caro da Europa”. A Gare do Oriente não estava nos planos de modernização da Linha do Norte e a sua construção atrasou ainda mais o projecto.

Resultado: quatro anos depois de iniciadas as obras, já se tinham gasto perto de 200 milhões de contos (997,6 milhões de euros) e só 10% da linha estava modernizada. No entanto, em 1995, quando foi lançada a empreitada, acreditava-se que tudo estaria terminado em... 2001!

Um comboio de borla

É neste contexto que o Alfa Pendular chega a Portugal. O concurso público, de 25 milhões de contos, fora disputado pela Fiat Ferroviária (hoje Alstom) e pelos suecos da ABB. A decisão pendeu para os italianos e o caderno de encargos obrigava a que o comboio fosse montado em Portugal, na Amadora, na fábrica que já fora da Sorefame e pertencia então à multinacional ADtranz.

A montagem dos veículos é a parte mais barata, menos tecnológica e a que ocupa mão-de-obra menos qualificada, mas é a que mais “enche o olho” para os políticos poderem dizer que o



Tempos de percurso entre Lisboa e Porto em comboio

ANO	TEMPO DE VIAGEM	NOME	TRACÇÃO
1864	12h00		Locomotivas da primeira geração do vapor
1899	7h00	Rápido	Locomotivas a vapor de Fives-Lille (França)
1911	5h30	Rápido	Locomotivas a vapor da Henschel & Sohn (Ale.)
1940	5h30	Flecha	Locomotivas a vapor Pacific (Alemanha)
1950	4h50	Rápido	Locomotivas diesel-eléctricas Alco (USA)
1953	4h30	Foguete	Automotoras diesel Fiat (Itália)
1967	4h15	Foguete	Locom. eléctricas Groupement (Ale., França e Portugal)
1974	4h05	Foguete	Locomotivas eléctricas Alstom (França)
1980	3h00	Foguete	Locomotivas eléctricas Alstom (França)
1986	3h00	Alfa	Locom. eléc. Alstom (França) e locom. Siemens (Ale.)
1999	3h30	Alfa Pendular	Automotoras eléctricas de pendulação activa Fiat (Itália)
2019	2h50	Alfa Pendular	Automotoras eléctricas de pendulação activa Fiat (Itália)

Foi a 1 de Julho de 1999 que os portugueses puderam viajar pela primeira vez num comboio que mais se parecia com um TGV



comboio foi feito em Portugal. Os componentes vinham do estrangeiro e os nove/dez "pendolinos" foram ganhando forma na única fábrica da indústria ferroviária que havia no país.

O atraso na entrega da encomenda sairia caro à Fiat, tendo esta pago uma indemnização de 2,5 milhões de contos. Ou seja, dos dez comboios, houve um que saiu à borla para a CP. O fabricante ainda tentou oferecer dois anos de serviços de manutenção gratuitos, mas a empresa recusou.

Os próprios ensaios também não correram bem e as datas para a inauguração do Alfa Pendular foram sendo adiadas. Era para ter sido a 25 de Abril de 1999. Depois a 30 de Maio, 14 de Junho, 21 de Junho, até que em 1 de Julho os portugueses puderam começar a viajar no comboio que mais se parecia a um TGV.

Quem já andava a pensar no TGV a sério era João Cravinho. O ministro percebeu que as obras da Linha do Norte eram um atoleiro. O Alfa Pendular, programado para circular a 220km/hora, não passava dos 160km/hora e, mesmo assim, só em alguns troços. Era como ter um Ferrari a acelerar em estradas municipais. Fazia falta uma verdadeira "auto-estrada ferroviária".

Esta é anunciada uma semana depois. O PÚBLICO faz manchete com um "TGV vai ligar Lisboa ao Porto em 1h15" e oito dias depois o ministro vem explicar que "para os portugueses de hoje talvez fosse suficiente pensar-se nos 250km/hora, mas vale a pena investir deliberadamente num sobre-custo em relação às preferências do nosso tempo e avançar para os 350km/hora", tendo em conta que se tratava de um projecto para as gerações futuras.

Por ironia do destino, o mau desempenho do Alfa Pendular ditava a decisão de se avançar para a alta velocidade. Dupla ironia: a alta velocidade acabou por não avançar e o pendular continua, 20 anos depois, desaproveitado.

"Ai que o comboio vai cair!"

Em Junho de 1999, o PÚBLICO acompanhou uma viagem de ensaio do pendular, três semanas antes da sua inauguração. Gian Paolo Fantini, o engenheiro italiano da Fiat Ferroviária, está preocupado com os problemas na pendulação, cujo sistema se desliga frequentemente sem razão aparente. No regresso do Porto para Lisboa, o com-

53,7

Desde 1999, os dez pendulares da CP percorreram 53,7 milhões de quilómetros e transportaram 30,5 milhões de passageiros

220

A velocidade máxima do Alfa Pendular é 220km/hora, que na viagem Lisboa-Porto só é atingida em 78km do trajecto

boio pára numa linha desviada em Alfarelos para fazer testes. Ao ver a composição a abanar-se para a esquerda e para a direita, a vendedeira de tremochos da estação grita: "Ai senhores que o comboio vai cair!"

A pendulação, o facto de poder "deitar-se" nas curvas, tal como o fazem os motos, é a principal característica deste comboio, que assim consegue circular a maior velocidade num traçado sinuoso sem provocar desconforto aos passageiros. Há um pequeno senão: uma reduzida percentagem de passageiros sofre de enjoo.

No resto, este comboio é muito semelhante a um TGV e não é por acaso que a equipa que trata desta frota, em Contumil (Porto), se chama Unidade de Manutenção de Alta Velocidade (UMAV).

A frota de dez unidades representa 60 carruagens, 80 motores de tracção, 410 portas electropneumáticas, 20 pantógrafos, 900 cortinas mecânicas, 100 casas de banho. E inúmeros componentes relacionados com telecomunicações, sinalização, ar condicionado, iluminação. Um Alfa Pendular tem mais quilómetros de cablagem do que um Airbus.

E é precisamente na aeronáutica que se inspira a UMAV para cuidar da frota de luxo da CP. Mesmo quando estão em circulação, os comboios são monitorizados e as suas avarias detectadas. Algumas até são reparadas à distância e o sistema procura também encontrar as causas das avarias para que estas não se repitam.

Isto explica a elevada disponibilidade da frota, que, com apenas dez comboios, permitiu à CP alargar o serviço Alfa Pendular a Faro e a Braga em 2004, e a Guimarães em 2016. Os pendulares quase não param. O índice de disponibilidade é de 9,2, o que significa que há momentos do dia em que não há um único comboio em oficina.

Mas este reduzido tempo em oficina, agravado pela falta de pessoal da EMEF, tem um preço: uma manutenção deficiente ao nível do conforto dos passageiros, pois a prioridade centra-se na manutenção dos sistemas relacionados com a segurança. É por isso que muitos clientes da CP se queixam de portas interiores que não fecham, casas de banho degradadas, lâmpadas fundidas, assentos que não reclinam. Um problema, no fundo, comum a outros comboios da transportadora pública.

carlos.cipriano@publico.pt

Alfa Pendular só acelera ao máximo em 23% da viagem entre Lisboa e Porto

Nos 336 quilómetros que ligam Santa Apolónia a Campanhã, o pendular só circula à sua velocidade máxima de 220km/hora em três curtos troços que totalizam 78 quilómetros, 23% do total do trajecto. A Linha do Norte, 24 anos depois de iniciada a sua modernização, ainda não está em condições de permitir que a CP tire o máximo partido do seu produto topo de gama.

A viagem continua a ser um autêntico rali em que os maquinistas tão depressa aceleram até aos 200km/hora como reduzem para os 120, para depois aumentarem para 160 e a seguir frenarem para 80. A velocidade deste percurso é tudo menos uniforme, e isso reflecte-se no desgaste do material. Vinte anos depois, o Alfa Pendular estava gasto e a precisar de uma remodelação, que está em curso desde 2017 e que custa 18 milhões de euros.

Sete dos dez comboios desta frota já foram renovados. Além do novo design, o pendular possui agora tomadas eléctricas individuais em todos os lugares, novos acessórios, sinalética e sistemas de iluminação

novos, assentos com estofos de pele (na classe conforto) e casas de banho novas. O bar foi também modernizado.

A revisão de "meia vida", assim designada porque se destina a prolongar a vida destes comboios por mais 20 anos, inclui a desmontagem e "reconstrução" de todas as carruagens, bem como uma profunda intervenção nos motores. Em rigor, estes poderiam sofrer um pequeno upgrade para o Alfa Pendular chegar aos 250km/hora, mas seria uma intervenção pouco útil tendo em conta a infra-estrutura existente.

Segundo a CP, a renovação está a ser realizada nas oficinas da EMEF no Entroncamento e "envolveu dez empresas nacionais, com utilização de cerca de 90% de mão-de-obra nacional".

Desde 1999, os pendulares percorreram mais de 53,7 milhões de quilómetros e transportaram 30,5 milhões de passageiros.

A CP não tem prevista nenhuma iniciativa hoje para assinalar os 20 anos de circulação do Alfa Pendular.

Carlos Cipriano



Sete dos dez Alfas que compõem a frota da CP já foram renovados