

desprezando o que anteriormente tinha sido apresentado como estratégia de desenvolvimento da rede do ML – densificar a rede no interior da cidade antes de a expandir para os concelhos limítrofes, aumentar a conectividade interna da rede e promover a sua interligação com os outros modos pesados de transporte da Área Metropolitana de Lisboa (AML).

- › O estudo de procura que justifica a decisão terá sido concluído em dezembro de 2016, sendo aí apontada a preferência pela linha circular, em detrimento de uma extensão da linha vermelha a Campo de Ourique, porque a primeira aportaria mais passageiros ao ML (cerca de 9 milhões por ano contra 6 milhões da extensão a Campo de Ourique). Comparação que se afigura “orientada”, porquanto uma alternativa serve o mais importante interface de toda a AML (o Cais do Sodré) e a outra que teria o seu término num bairro “interior” da cidade, um dos piores servido pela rede de transportes urbanos e com menos ligações aos outros modos de transporte coletivo.
- › A ligação da rede a Alcântara permitiria descongestionar o interface do Cais do Sodré e assegurar uma ligação sem transbordo à zona da cidade com maior concentração de emprego (as Avenidas Novas) a partir da linha de caminho-de-ferro de Cascais. Não se entende, assim, qual a vantagem relativa que se atribui à linha circular, onde essa ligação direta também existe no Cais do Sodré, mas em condições de sobrelotação da estação. Por outro lado, o traçado da linha circular obriga à implantação da estação Estrela a uma profundidade de 50m, o que não deixará de ser

problemático de gerir, quando se estima um tráfego superior a 3 milhões de passageiros por ano.

- › A grande vantagem da linha circular parece residir no reforço das ligações diretas entre as atuais centralidades de Lisboa, que se localizam na Baixa e ao longo do eixo central da cidade, até Entrecampos e no alargamento da sua área de influência para o eixo da Avenida Almirante Reis. Esta nova geografia da acessibilidade será, contudo, um forte potenciador do mercado imobiliário dos escritórios, o que não deixará de se traduzir em mudanças de uso de habitação para terciário, aproveitando os acréscimos de edificabilidade que o PDM de Lisboa permite nestas situações de proximidade às estações do ML.
- › No contexto atual, a linha circular proposta estará sujeita a uma taxa de avarias superior à do conjunto das duas linhas autónomas equivalentes, com dificuldades acrescidas de regulação em caso de afluência excessiva ou resolução de perturbações, maior dificuldade de regulação por ausência de almofada temporal nos terminos, não preenchendo os critérios de economia de energia e de manutenção que evitam curvas e pendentes – 4% na linha circular entre Estrela e Santos – e não servirá a zona ocidental da cidade.
- › A descontinuidade criada na linha amarela no interface do Campo Grande implica uma rotura de carga no tráfego de passageiros com origem e destino no corredor de Odivelas, altamente penalizante e potencial causadora de um aumento de tráfego rodoviário, por recurso ao transporte individual e Autocarros. ❸

ESPECIALIZAÇÃO EM TRANSPORTES E VIAS DE COMUNICAÇÃO

Visita à Autoeuropa

A Comissão de Especialização em Transportes e Vias de Comunicação da OE levou a efeito, no passado dia 15 de março, uma visita à Volkswagen Autoeuropa.

A visita iniciou-se na nave das prensas, primeira área de produção de um automóvel. As grandes bobinas de aço são cortadas em duas linhas de corte, de onde saem as platinas que irão ser encaminhadas para as linhas de estampagem. As platinas são estampadas de acordo com o resultado final que se pretende, dentro de cinco prensas triaxiais e na linha tandem que exista na fábrica. No fim, todas as peças passam por um processo de verificação de qualidade e aguardam a entrada na área das carroçarias. A segunda fase do processo é caracterizada pela soldadura das peças básicas de um carro, que darão origem à carroçaria. Faz-se a soldadura dos pisos, das partes móveis, até chegar à montagem das laterais, avançando para as cabines de laser. Seguidamente, montam-se as portas laterais, a porta traseira e o capot da carroçaria, terminando no processo de verificação de qualidade.



Não foi possível visitar a nave de pintura, por razões de segurança e qualidade do produto.

Por fim, passou-se à nave de montagem, onde se pode ver a colocação dos interiores nas carroçarias. A linha é única, ou seja, multiproducto, devido à plataforma MQB, existindo uma flexibilidade que permite a produção de qualquer modelo. Pôde observar-se a colocação das proteções, tubos de abs e de ar condicionado, montagem do “casamento”, montagem das plataformas

do chassis, linha dos motores, sumas – espaços de sequenciação de componentes, montagem de bancos, vidros e foi possível acompanhar vários dos processos de qualidade: inspeção de superfície, túnel de água, teste de rolos, calibração de luzes.

A terminar a visita, o Diretor da fábrica, Eng. Miguel Sanches, fez uma apresentação institucional sobre a mesma, tendo havido tempo para perguntas e respostas sobre as diversas temáticas relacionadas com o universo automóvel. ❸