



UMA PUBLICAÇÃO ON-LINE DA LUISFER 09/11/2021 VOLUME I – Nº 56



LUISEFER
en ligne depuis 1976

FICHA TÉCNICA



Folha com notícias breves relevantes sobre a actualidade ferroviária nos mais variados domínios, como exploração, financeiro, indústria, segurança e modelismo à escala.

Agradecimento a todas as fontes de informação.

Preço: Gratuito (free download PDF) Periodicidade: Ocasional

Efeitos de Grafismo: Agradecimento a Eugénio Santos

Diretor da Publicação: Luís Curto Moreira Contacto: luisfer1976@sapo.pt

Propriedade: LUMO TRANSPORT

Divisão Ferroviária © LUISEFER Estudos e Realizações Ferroviárias

viaje sempre connosco



COMBOIOS DE PORTUGAL

TRANSPORTADORA OFICIAL DA

LUISEFER
en ligne depuis 1976



SUDEXPRESS
scale model trains





INFRA

TEMOS DE FAZER BEM E NÃO PODEMOS FALHAR



Faro, 9 de Novembro de 2021

Embora não esteja oficialmente em vigor, os atores políticos já andam a contar espingardas, para a batalha agendada para 30 de janeiro próximo, e em termos ferroviários, temo que não estejamos em condições de decidir bem aquilo que na minha opinião, é a última oportunidade que Portugal tem de modernizar a sua rede ferroviária, não a ponto de a tornar a mais moderna da Europa, porque não temos as mentes e os instrumentos financeiros para o fazer e também não necessitamos de vencer essa champions europeia!, mas antes devemos ter a ambição de corrigir o que no passado fizemos mal ou não corrigimos e acima de tudo construir finalmente a nossa modesta mas necessária rede de Grande Velocidade, e meus amigos não estou muito optimista.

Como diz o povo com razão, pelo andar da carruagem, logo se vê quem vem lá dentro, e aquilo que tenho presenciado deixa-me apreensivo, pois gostava de ver o nosso país com uma rede modernizada e a chegar onde deve chegar, traduzindo-se numa oferta de qualidade seja em tráfego pax ou de cargo e não sei se hoje estamos a ir na direcção certa. Temos uma CP com 165anos de história e homens com muito saber, que conheci e que já não estão em cena, estando outros, bem mais jovens, embuídos de ideais liberais e com pouco conhecimento do que é a moderna exploração ferroviária como eu aprendi com essa figura maior chamada Louís Armand. Sou um seu discípulo e

apoiente da visão que ele trouxe para a Europa ferroviária, quando foi eleito presidente da UIC, ele é o pai da moderna exploração ferroviária e da implementação da Grande Velocidade em corrente industrial ou monofasé 25Kv 50Hzac.

Só que há um problema mais complicado cá na terra lusa, do que noutros países da União Europeia, lá fora existe massa crítica e quem decide tem sensibilidade ferroviária e sabe perceber a sua importância no futuro na economia dos países e nós cá não temos mostrado essa competência e a política está nesta matéria enfiada até às orelhas e muitos deles não têm sensibilidade ferroviária e decidem e se fizerem alguma coisa argumentam que o grave problema das alterações climatológicas assim o obriga, como argumento. Eu já vi no passado recente o PS cometer graves erros na área ferroviária, como no tempo de Guterres e Sócrates (caso RAVE), no entanto o governo que já era de Costa, mostrou alguma coisa, por intermédio do Ministro das Infraestruturas que já percebeu como o comboio pode ser a alavanca maior que dará impulso à economia do país, mas tem estado muito lento, o que se está a fazer vem já muito tarde, mas vá lá, está-se a fazer e isso é importante, mas Pedro Nuno Santos também teve sorte, teve um maestro a sério na CP e que em tão pouco tempo muito fez, eu já cá não estarei, mas aqueles que amam e sentem o comboio de verdade, daqui por 30, 40, 50 anos não se vão esquecer de falar bem do Eng^o Nuno Freitas, que no final de Setembro nos deixou, abandonando a CP, desalentado com a inércia governamental do governo de Costa.

No intervalo do consulado socialista, estive em cena Passos Coelho e em matéria ferroviária não foi grande pistola e pior, o seu Secretário de Estado dos Transportes Sérgio Monteiro foi uma desgraça, conseguiu impor a sua ideia de partição da CP, tirando a CP Carga, e em consequência o surgimento da MEDWAY, acção essa que foi muito lesiva na exploração ferroviária. A CP hoje só tem um braço (pax), isto numa empresa que era universal, enfim, condenável. Por outro lado a IP já mostrou que lhe falta o saber e o entendimento que antes a CP tinha, por isso não fez bem o que tinha que fazer bem, como por exemplo no recentemente troço reaberto entre a Covilhã e a Guarda, da Linha da Beira Baixa, em que as plataformas das dependências são muito curtas, causando problemas de acesso ao comboio de passageiros ao entrar e sair, se um comboio tiver um comprimento dito normal. Outra situação que critico fortemente

é a pouca ou nenhuma ousadia em melhorar as velocidades praticadas na Linha do Oeste, agora que está a ser intervencionada para a instalação da catenária. Passa-se da tração térmica para eléctrica e não há mais nenhum ganho significativo, se fosse a CP a planear isto, o ganho de velocidade seria uma mais valia a considerar. Outro exemplo de trabalho mal feito, electrificou-se a Linha do Minho e ninguém na IP considerou fazer uma concordância que permitisse enlace direto entre Viana do Castelo e Braga, permitindo ligação direta e isto era muito fácil fazer em Nine.

Com todos estes comportamentos errantes que temos tido ao longo dos anos, por teimosia e incompetência que temos demonstrado, estou receoso que no curto prazo, não tenhamos pessoas com cabeça e sentir ferroviário, que sejam capazes de decidir bem e fazer aquilo que é premente e necessário fazer, a nível da rede existente e sobretudo desenhar a rede de Grande Velocidade e ligá-la a Espanha, que é o mesmo que Europa e a nossa GV é para ser feita na bitola UIC de 1435 mm e não na nossa Ibérica de 1668 mm, Agora que há fundos da EU especificamente para investimento na mobilidade ferroviária, ou fazemos, ou perdemos esses fundos. LM.

