

RUMO AO FUTURO

LUISFER

en ligne depuis 1976

25 NOV 2020

A ODISSEIA DA BITOLA FERROVIÁRIA
EUROPEIA EM PORTUGAL

Neste documento, é revelada a posição da LUISFER Estudos e Realizações Ferroviárias, sobre uma questão que tem sido muito mal interpretada e que leva a que alguns tomem posição crítica, afirmando que corremos o risco de Portugal se tornar uma ilha ferroviária, numa Europa conectada no seu todo.

RUMO AO FUTURO

A ODISSEIA DA BITOLA FERROVIÁRIA EUROPEIA EM PORTUGAL

O QUE É A BITOLA

Caro leitor, para começar a perceber o cerne da questão, importa dizer o que é a bitola ferroviária. Sendo assim, sabemos que a maior parte das pessoas comuns em Portugal, não sabem o que é isto, por seu lado, os ferroviários, os railfans e outras pessoas com formação superior ou não, sabem o que é a bitola ferroviária, ou seja, é a distância expressa em mm, que separa 2 filas de carris, completamente fixados às travessas de betão ou de madeira, de uma linha férrea. Ao contrário do que se pensa, há várias bitolas diferentes em todos os continentes, mas onde há mais harmonia é nesta velha Europa, que foi o primeiro continente do mundo a desenhar e a construir a sua rede ferroviária. E hoje é comum em quase todos os países europeus haver só uma bitola, que é comum a todos, permitindo a continuação de viagens, sem haver necessidade de se efectuarem transbordos, seja de passageiros, seja de mercadorias. Essa bitola dita europeia, é correctamente designada por bitola standard UIC e é 1435mm. Esta é assim a bitola de referência mundial e a mais desejada, por quem não a tem, como os dois países ibéricos, Portugal e Espanha que possuem a bitola mais larga, chamada de ibérica e que é de 1668mm, por seu lado, os finlandeses e os russos, também estão desalinhados, e possuem uma bitola intermédia entre a standard e a ibérica, pois bem, nesses dois países mais a leste a bitola apresenta 1524mm de distância entre os carris de uma linha férrea. Além destes países, também a Irlanda está desalinhada, pois tem uma bitola de 1600mm e os irlandeses só irão conhecer esta bitola toda a vida, pois não está pensado nem previsto, mudar para a bitola standard UIC, ainda para mais a Irlanda é uma ilha e nunca estará ligada por uma via férrea ao seu vizinho mais próximo, que é o Reino Unido. A esmagadora maioria dos veículos ferroviários existentes no mundo possuem eixos fixos, o que lhes permite só poderem circular na bitola em que estão formatados, como por exemplo uma carruagem ou vagão da CP ou da Medway, só podem circular em Portugal e Espanha, não podem ou conseguem entrar em França pela fronteira de Hendaye, porque bitolas diferentes, como acabamos de explicar. E hoje temos esse problema complicado para resolver e nós até que começamos bem, quando em 28 de outubro de 1856, o rei de Portugal, inaugurou o primeiro troço da então denominada

Linha do Leste, o comboio lusitano circulou na bitola standard UIC de 1435mm. Só mais tarde, alguns anos depois é que alteramos a bitola, para a versão mais larga, a ibérica de 1668mm, porque simplesmente para ficarmos com a mesma bitola que Espanha tinha escolhido, a nossa conhecida bitola ibérica de 1668mm. Naquele tempo as autoridades espanholas pensaram e disseram “os franceses entraram pelo nosso país adentro (invasões francesas) há décadas atrás, por isso, para precaver o futuro, vamos colocar uma bitola diferente” e essa trágica opção tomada na altura, causa hoje graves disfunções aos dois países ibéricos. Alguns dizem que há outras razões mas esta é a mais consensual e a mais aceite, pelos especialistas da história.

COMO DEVEMOS FAZER

Daqui por meia dúzia de anos, a LUISFER assinala o seu 50º aniversário da sua fundação, que ocorreu em 13 de agosto de 1976, na estação de Porto Campanhã, e nestes 44 anos de existência, já lemos muita documentação e estudamos quase todas as matérias ligadas à infra e ao material circulante, e temos um conhecimento profundo daquilo que se deve fazer e somos testemunhas do que os outros foram e estão fazendo na Europa, a fim de tornarem as suas redes completamente operáveis entre si em termos de infra (via, sinalização, ERTMS) como está a acontecer com os corredores ferroviários que estão a ser construídos em construção nova ou reconvertidos a partir da infra existente, com o forte apoio de fundos comunitários disponibilizados pela União Europeia. O nosso parecer, aponta que Portugal deve começar a desenhar e a construir uma rede na bitola certa, ou seja, a bitola UIC de 1435 mm, para estar operacional lá para os anos 30 e 40 deste século, mas o nosso trabalho de casa, hoje, deve consistir em manter e melhorar a nossa actual rede ibérica que segundo a nossa opinião nunca deixará de existir, devemos hoje melhorar a actual rede, tornando-a numa verdadeira malha ferroviária e corrigir disfunções que hoje existem, como por exemplo, voltar a inserir Vila Real, Bragança e Viseu no mapa ferroviário lusitano e no sentido também de podermos elevar a velocidade comercial, construir variantes a fim de eliminar traçado altamente sinuoso ou com fortes rampas ou pendentes e construir estações técnicas que permitam o cruzamento de comboios de mercadorias com 750 metros. Podemos começar a ser competitivos mais ainda, hoje, já há solução para a mudança de bitola em comboios de passageiros, com segurança e credibilidade, em que em velocidade reduzida um comboio passa pelo sistema de mudança de bitola, sem se deter, passando de bitola 1668 para 1435 mm ou vice-versa, em poucos minutos, como por exemplo a espanhola RENFE faz com os seus comboios Alvia, dotados com bogies BRAVA, por exemplo. A nível de mercadorias, também já estão a ser testados eixos e bogies para vagões aptos a bitola variável, cujos resultados estão a ser muito satisfatórios, o que nos permitirá fazer com segurança e

competitividade comboios diretos, cliente a cliente, entre por exemplo a Alemanha e Portugal, via corredor Atlântico (via França e Espanha). Será a solução actual, mas a de futuro, será fazer comboios com eixos fixos e em bitola standard UIC, e com isso, servindo a economia nacional, numa rede então definitivamente interligada com os nossos parceiros europeus e sem os constrangimentos que agora ainda temos, em grande parte por culpa nossa.

A nova rede em bitola UIC, em Portugal, não deverá chegar a todo o país, não precisamos de fazer isso, é essencial haver linha de Grande Velocidade para passageiros e linha com vocação para tráfego de mercadorias, neste último caso deve chegar aos portos de Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal e Sines, assim como aos terminais multimodais e logísticos fundamentais e a nível de passageiros, fazer a ligação Vigo, Braga, Porto, Aveiro, Coimbra, Leiria, Fátima, Santarém, novo aeroporto de Lisboa, Lisboa, Évora, Beja, Faro, Huelva e Sevilla, com antena transversal em Aveiro, para ir a Viseu, Guarda, Salamanca e Valladolid servindo assim o norte do país e uma última de Évora a Estremoz, Elvas, Badajoz e Madrid, ligando o sul do país, em termos de tráfego internacional. Vai sair caro, mas é o preço a pagar, por não termos feito o trabalho de casa há anos atrás, em matéria de Grande Velocidade e no tempo dos Eng^{os} António Guterres e de José Sócrates, com os graves erros cometidos.

Feito em Faro, em 25 de Novembro de 2020, no 44^o ano da nossa fundação.



LUISFER Estudos e Realizações Ferroviárias

Luis Curto Moreira



E o futuro pagará, assim como aconteceu no século XIX, Portugal pediu dinheiro emprestado a essa Europa rica e em poucos anos, fez-se o equipamento do país (actual rede que temos) e quem goza, é que deve pagar. Quem é que vai tirar os proveitos da futura rede standard UIC em Portugal, são as gerações vindouras, e são a elas que lhes cabe pagar, a nós hoje, cabe planear, decidir e fundamentalmente fazer a obra.