

# Expresso Ferroviário

UMA PUBLICAÇÃO ON-LINE DA LUISFER  
22/03/2022 - VOLUME I - Nº 225



**LUISFER**  
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](mailto:luisfer1976@sapo.pt)

Propriedade: LUMO TRANSPORT

Divisão Ferroviária © LUISFER Estudos e Realizações Ferroviárias

*viaje sempre conosco*



COMBOIOS DE PORTUGAL

**TRANSPORTADORA OFICIAL DA**

**LUISFER**  
en ligne depuis 1976





## GRANDE VELOCIDADE

# IP NÃO PROJETA O FUTURO DE FORMA CORRETA NA GV



Faro, 22 de março de 2022,

Há dias atrás a IP com pompa e circunstância, anunciou de forma pública o plano de investimentos a nível ferroviário até 2030 e que noticiamos aqui no Expresso Ferroviário, no número 224, publicado ontem. Fizemos uma leitura daquilo que está pensado fazer e ficamos estupefactos é um erro gravíssimo, que de seguida abordaremos, e ainda mais tenebroso pensar, a não reação por parte da CP, o que significa que aceita o que está planeado executar. Eu vi nascer e consolidar-se na Europa a Grande Vitesse Ferroviaire e estudei-a ao pormenor e é um projecto fantástico e de sucesso, onde os japoneses foram pioneiros no mundo quando em 1964 inauguraram e espantaram o mundo com o seu Shinkansen na Linha Tokaido, ligando Tokyo a Osaka.



**Nós cá na terra lusa, estamos na Europa, e foi a SNCF a pioneira em 1981 com o seu TGV PSE na Ligne à Grande Vitesse Paris – Lyon, a inaugurar esta oferta, numa concepção de oferta mais perfeita que os japoneses, pois em terras nipónicas a oferta se fez sempre com um alto índice de ligações oferecidas, mais parecido em comparação, com o tráfego de comboios suburbanos da Linha de Sintra, tal o elevado número de comboios oferecidos por hora, enquanto que a SNCF inaugurou a GV como deve ser, com as frequências próprias das Grandes Linhas. E depois dos gauleses, foi a vez dos alemães com uma oferta também equilibrada com os seus ICE, os italianos com os seus hoje Frecciarossa, os ingleses com o seu Eurostar, conectando Londres com Paris e Bruxelas e agora também Amsterdam. Não nos podemos esquecer de nuestros hermanos, que pensaram bem na GV, primeiro com o projecto NAFA, para levar os espanhóis a Sevilha e irem à Expo 92, desde Madrid e numa visão correta iniciada no governo de Felipe Gonzalez e continuada por Adolfo Suárez, optou-se por construir uma rede AVE que ligasse Madrid e Barcelona a cada capital de província, de modo que ficassem a menos de 4 ou 8 horas respectivamente.**

**E há anos e anos que Espanha vem construindo a sua rede e está a fazer de forma correta, a bitola da GV em Espanha não é a ibérica ou convencional igual à nossa que é de 1668 mm, mas sim na bitola standard UIC de 1435 mm e que é usada nas LGV em todo o mundo e em 2030, em Portugal, se estiver tudo executado, a nova linha de grande velocidade entre Lisboa e Porto, estará desalinhada com toda a rede GV existente no mundo, seremos inovadores na asneira, claro, claro, a GV em Portugal tem que ser feita na bitola standard UIC de 1435 mm e não na actual bitola de via larga de 1668 mm. Eu na minha LUISFER, já há uns anos fiz um estudo sobre a Grande Vitesse Ferroviaire au Portugal e que continua inédito, o conceito está lá todo para a situação aplicável a Portugal. De forma muito concisa, volto a dizer a GV em Portugal, em bitola UIC só faz sentido devido ao contorno geográfico do país, se estiver ligada com Espanha, em 4 pontos fundamentais na fronteira, em Valença para Porto – Vigo, em Vilar Formoso para Aveiro a Valladolid, no Caia para Lisboa a Madrid e em Vila Real de Santo António para Lisboa, Faro a Sevilha. Tem que ser assim, uma rede de continuidade, recebe e dá tráfego com Espanha, além das relações nacionais, incluindo transversais e deve ser sempre em via dupla (2x1435mm). Fazer uma linha de GV só entre Lisboa e**

Porto, não faz muito sentido, porque curta distância, aliás a UIC determina que uma linha de GV, deve ter um comprimento igual ou superior a 300 km, portanto Lisboa ao Porto está quase no limite mínimo. Portugal está a inovar na asneira, temos é que fazer igual ao que os espanhóis estão a fazer em matéria de bitola.

E o material circulante a afectar será na bitola UIC, outra parte dele, será em bitola variável, de modo que possa servir na GV e na rede convencional ibérica, tal e qual como a RENFE faz todos os dias, em certas relações. No que está pensado fazer a nova linha de GV deverá aceitar uma carga por eixo de 22,5 t, o que é demasiado e apenas compreensível para comboios de mercadorias, penso que a nossa rede deve ser desenhada e executada em função do tráfego pax e não cargo, por exemplo a rede de LGV da SNCF Réseau é para voyageurs e tem um limite de 17 t de carga máxima por eixo. Sem dúvida alguma, mostro um cartão **vermelho** ao Eng<sup>o</sup> Carlos Fernandes, como é possível cometer um erro gravíssimo como este da bitola, é mau demais, e era tão fácil fazer tudo certinho. LM

