

Expresso Ferroviário

UMA PUBLICAÇÃO ON-LINE DA LUISFER
19/04/2022 - VOLUME I - Nº 248



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

Propriedade: LUMO TRANSPORT

Divisão Ferroviária © LUISFER Estudos e Realizações Ferroviárias

viaje sempre conosco



COMBOIOS DE PORTUGAL

TRANSPORTADORA OFICIAL DA

LUISFER
en ligne depuis 1976



**INFRA**

Linha da Beira Alta fecha para obras durante nove meses, a partir desta terça-feira



Faro, 19 de abril de 2022

Segundo informa o Público e citando com cortesia, a Linha da Beira Alta encerra para obras a partir de hoje, 19 de Abril, durante um período estimado de nove meses, para ser alvo de uma profunda remodelação, que inclui a substituição integral da sinalização, dos carris, travessas e balastro e a requalificação e supressão de todas as passagens de nível.

De acordo com a IP, “o encerramento integral torna-se imprescindível face às características técnicas dos trabalhos a realizar em diversos locais ao longo do troço que, pela sua elevada complexidade, seria impraticável executar mantendo a circulação ferroviária, mesmo que de forma condicionada”. Trata-se de uma abordagem diferente da ocorrida na década de 90 do século passado, quando esta linha foi modernizada sem que o tráfego ferroviário fosse interrompido.

A IP diz ainda, em comunicado, que “a interdição total em toda a extensão garante a segurança dos trabalhadores em obra, permite que as empreitadas decorram com maior eficiência, com importantes ganhos no encurtamento dos prazos de execução, poupanças ao nível dos encargos e forte mitigação dos transtornos provocados aos utilizadores”. No entanto, os trabalhos não vão decorrer durante 24 horas por dia, havendo períodos em que a linha estará sem obras. A opção por uma empreitada com trabalho por turnos, apesar de mais cara, permitiria encurtar o período em que a linha está encerrada.

Esta interrupção de nove meses já tinha sido anunciada para o quarto trimestre de 2021, mas só agora vai ser concretizada. Este atraso está em linha com o atraso da totalidade do projecto, que, segundo o Ferrovia 2020, previa que as obras da Linha da Beira Alta estivessem concluídas em finais de 2019. O atraso deste empreendimento deverá rondar os quatro anos.

Quando as obras estiverem terminadas, a linha estará mais segura devido à supressão de passagens de nível e à instalação de um moderno sistema de sinalização (ERTMS – European Rail Traffic Management), mas as velocidades praticadas pelos comboios não vão aumentar

nem os tempos de percurso serão significativamente inferiores. Os poucos ganhos de tempo só serão conseguidos pela eliminação dos afrouxamentos que hoje existem porque a infra-estrutura está tão degradada que foi necessário diminuir a velocidade das composições em determinados troços. Aliás, entre a Guarda e Vilar Formoso, onde as obras já estão concluídas, havia secções onde a velocidade antes da “modernização” era de 160 km/h e agora é de 120 km/h. A explicação é simples: o foco deste investimento é o tráfego de mercadorias e não o de passageiros e isso tem implicações na forma como se modificou a infra-estrutura. Para manter velocidades altas em comboios de passageiros, a linha tem de estar mais inclinada nas curvas, mas, para os comboios de mercadorias (mais pesados e lentos), isso provoca um desgaste acentuado no carril da fila baixa e daí a opção por reduzir as inclinações e baixar a velocidade dos comboios.

Enquanto durarem as obras, haverá serviço rodoviário alternativo para os comboios regionais, sendo que se manterão os Intercidades entre Lisboa e Guarda através da Linha da Beira Baixa. Quanto ao transporte de carga – para o qual a Linha da Beira Alta constitui um importante corredor para chegar a Vilar Formoso –, até à passada sexta-feira, a IP e os operadores de mercadorias não tinham ainda chegado a acordo sobre as contrapartidas a receber devido aos sobrecustos que as empresas terão de suportar por terem de efectuar o tráfego pelas linhas da Beira Baixa e do Leste.

A Linha da Beira Baixa, reaberta entre a Covilhã e a Guarda a 2 de Maio de 2021, constitui a alternativa mais rápida para chegar a Vilar Formoso, mas obriga a um percurso maior para o tráfego vindo do Norte, pois é necessário “descer” até ao Entroncamento e Abrantes, para depois poder inverter para norte. Por outro lado, essa linha tem menos capacidade do que a da Beira Alta.

Sempre que o gestor de infra-estruturas encerrou linhas para obras, os prazos nunca foram cumpridos. No Túnel do Rossio, em Lisboa, que encerrou em 2004, as obras eram para durar 13 meses, mas duraram 35. Quando se fechou o troço Casa Branca-Évora durante um ano para modernizar a linha, os trabalhos atrasaram-se três meses. As obras no Túnel do Marco de Canaveses, previstas para durarem três meses, duraram mais um. Na Beira Baixa, a então Refer também fechou a linha entre Castelo Branco e Covilhã para a poder electrificar, mas a sua reabertura aconteceu três anos mais tarde do que o previsto. Pior foi o troço entre Covilhã e Guarda, que também foi encerrado para obras em 2009 e demorou 12 anos a reabrir. LM

