

Expresso Ferroviário

UMA PUBLICAÇÃO ON-LINE DA LUISFER
04/05/2022 - VOLUME I - Nº 262



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





GRANDE VELOCIDADE

MINISTRO, PARE O DISPARATE



Artigo de
Opinião

Faro, 04 de MAIO de 2022

Há poucos dias atrás, o Eng^o Carlos Fernandes revelou o plano futuro da Grande Vitesse Ferroviária em Portugal. E meus amigos, ouvi, li e estou totalmente contra aquilo que está pensado fazer, e tudo por causa de um pormenor que faz toda a diferença, a bitola, isso mesmo. Porque carga d'água é que iremos gastar somas substanciais (é sempre um investimento pesado a infra ferroviária), com uma bitola errada para a GV.



Eu não conheço o Eng^o vice-presidente da IP, sei o seu currículo, mas meus amigos é estonteante que defenda e dê a cara por um projeto feito em cima de um joelho. **É incompetência a mais**, não há que ter receio em dizer a verdade das coisas. Há poucos anos atrás a francesa RFF, congénere da nossa REFER/IP também foi incompetente, acerca do Gabarit nas estações, sobretudo da banlieue parisienne, com a aquisição maciça das novas

automotoras SNCF da série 50000, pura e simplesmente, não cabiam nas estações, porque as plataformas não estavam preparadas para receber o novo material, que tem mais uns generosos cm de largura. Foi preciso alargar, o gabarit das linhas, em muitas centenas de estações francesas, e a bronca foi grande, e foi decidido e bem, fazer migrar a RFF, ao seio da SNCF, desapareceu a RFF e surgiu a SNCF Réseau.

No nosso caso, mitigando a aberração IP, que pensa rodoviário em 1º lugar e **ferroviário depois e sempre condicionado**, defendo que o Ministro Pedro Nuno Santos e o governo de António Costa, façam migrar de novo a infra, para o seio da CP, onde sempre estive, e a IP desaparece a nível ferroviário e surge a CP Infra, que terá todas as condições para no futuro não cometer estes erros e fazer bem as coisas, na altura e tempo certo. Com esta solução, são competentes e trabalham bem a SNCF Réseau, DB Netz, SBB CFF FFS Infra ou RFI no Grupo FS.

Caro leitor, caso esteja um pouco fora de jogo sobre esta matéria e queira compreender o conceito da Grande Vitesse, há que observar as normas estabelecidas pela UIC Union Internationale des Chemins de Fer, que é a entidade ferroviária mais importante do mundo e onde as redes ferroviárias se associam como membros efetivos. Sendo assim, está estabelecido em todo o mundo, que a Grande Vitesse Ferroviaire, se faz na bitola UIC standard que é de 1435mm, e em todos os países é assim. Mas Portugal, com a IP quer inovar na asneira, a nossa nova linha de GV entre Lisboa e Porto, está pensada fazer na bitola errada, que é a nossa ibérica de 1668 mm, mais larga. Oh Engº Carlos Fernandes, não é a via que tem que se adaptar ao material circulante, mas sim ao contrário. É tão fácil fazer tudo certo, basta ver aqui ao lado, em Espanha, não há que inventar, eles estão muito bem organizados, a rede está bem desenhada e é a segunda mais extensa do mundo, só a China vai à frente.

Cá na terra lusa, a GV terá que ser feita na bitola 1435 mm e nos lugares adequados, haverá “puestos cambiadores”, que permitam por exemplo um TGV da CP, fazer Lisboa ao Porto em 1435mm e depois passar para 1668 mm e seguir até à Régua, por exemplo. A CP terá uma frota mais pequena, de TGV que só circulam em 1435 mm, e outra também reduzida e que é bi-bitola 1435 e 1668mm. Se aquilo que está pensado fazer, e que está mal, for feito, por exemplo um TGV da SNCF que queira vir a Portugal, não passa da fronteira e eu não estou a ver a SNCF a ter um parque TGV preparado para entrar em Portugal, numa bitola larga, e não alinhada com todos os países do mundo.

O ministro Pedro Nuno Santos, tem feito obra ferroviária, tenha coragem, desfaça a aberração IP criada por Passos Coelho e Sérgio Monteiro, fazendo nascer a CP Infra, a fim de o comboio em Portugal entrar definitivamente nos

carris. Fiquei muito admirado, com a reacção da CP que não foi nenhuma, perante esta grave falha da IP, Caro Engº Pedro Moreira, como nº 1 na hierarquia, faça valer a posição da CP na GV, **é essencial contradir este plano errado**, de certeza que o Engº Nuno Freitas, se ainda fosse presidente da CP, não deixaria de defender isto. Tenho 41 anos de estudos sobre a GV sei do que falo, e estou atento, daí escrever esta que é a posição oficial da LUISFER Estudos e Realizações Ferroviárias. LM

