



## O PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL: IDEIAS CONCRETAS OU ÚTÓPICAS? (3)

- 1 – Espírito geral do plano e Áreas Metropolitanas
- 2 – Longo Curso e tráfego regional
- 3 – Transporte de Mercadorias

### 3 – Transporte de Mercadorias

Nesta última parte desta nossa digressão pela proposta de Plano Ferroviário Nacional (PFN) iremos abordar a temática do transporte de mercadorias. Contrariamente à opinião comum, o transporte de mercadorias por ferrovia está razoavelmente desenvolvido em Portugal, no entanto, com uma quota modal ligeiramente inferior à média europeia segundo o Eurostat. De facto, entre 2014 e 2020, esta foi de cerca de 17%, ao passo que Portugal encontra-se entre 13% e 14,5% neste período temporal. Todavia, é um desempenho muito melhor do que o do transporte de passageiros cuja quota modal situa-se por volta de 4% face a uma média europeia de 8%. Iremos primeiro abordar de forma bastante geral as considerações do plano sobre a eficiência das operações de transporte ferroviário de mercadorias. Por fim, evocaremos os corredores internacionais e a organização da rede interna nomeadamente a sua robustez.

#### Capacidade e eficiência das operações

Nesta parte, o PFN enumera algumas considerações elementares mas absolutamente essenciais sobre o mercado do transporte de mercadorias. A começar pelo facto do principal rival da ferrovia neste mercado ser a rodovia. Os dois maiores fatores que vão influenciar a escolha do meio de transporte por parte das empresas, são o custo e a fiabilidade. No caso do custo, a vantagem da ferrovia aumenta de forma simultânea com a distância a percorrer e o volume de carga a transportar, mas no que toca à fiabilidade, em geral, a ferrovia não se encontra numa posição favorável. De facto, o transporte de passageiros tem prioridade na gestão da circulação e os comboios de mercadorias podem acumular

várias horas de atraso de forma bastante comum. O que na época do “just-in-time” pode levar a paragens de produção nas empresas e é, portanto, no mínimo, pouco competitivo. A isto junta-se a necessidade de uma cada vez maior flexibilidade na cadeia de abastecimento das empresas, mais uma vez ligada ao modelo do “just-in-time”, o que corresponde à capacidade de pedir um transporte de maneira rápida. Os três eixos de atuação para responder a estes desafios são já bastante conhecidos: aumentar o comprimento máximo dos comboios, reduzir as pendentes das vias de forma a aumentar a capacidade de carga com o mesmo material circulante e aumentar a capacidade para melhorar a pontualidade e a flexibilidade. Além disso, tendo em conta o aumento da importância do tráfego internacional no seio da União Europeia (UE), esta desenvolveu um certo número de normas para promover a aplicação dos três eixos precedentes e a uniformização das características das redes na totalidade do espaço comunitário. As duas principais normas são as Redes Transeuropeias de Transporte (RTE-T) e as Especificações Técnicas de Interoperabilidade (ETI) sendo que estas últimas têm uma parte relativa ao material circulante e outra à infraestrutura.

São cinco as regras principais:

- Eletrificação em 25kV50Hz Corrente Alternada;
- Comprimento máximo dos comboios de 750 metros;
- Carga por eixo de 22,5 toneladas e uma carga linear de 8 toneladas por metro;
- Pendentes máximas de 12,5‰;
- Sinalização via ERTMS.

Existe também a questão da bitola europeia (também chamada de bitola UIC) que no caso de uma adoção generalizada em conjunto com Espanha traria benefícios significativos para o transporte internacional de mercadorias por via

#### FICHA TÉCNICA:

#### PROPRIEDADE:

CEC-Clube dos Entusiastas do Caminho-de-Ferro

EDIÇÃO: Direcção do CEC

DISTRIBUIÇÃO: Sócios do CEC

REDACÇÃO: João Augusto, Rafael Machado, António Gonçalves

EDIÇÃO DIGITAL: João Augusto (Ficheiro em formato PDF)

Os sócios do CEC interessados em receber o Sobre Carris digital deverão fazer o pedido para o correio electrónico [cecferro@gmail.com](mailto:cecferro@gmail.com)

ferroviária devido ao aumento da capacidade e à ausência de roturas de carga à fronteira entre Espanha e França. O PFN não considera a mudança de bitola como um elemento prioritário, de facto, ainda restam muitos anos até a bitola europeia chegar às fronteiras portuguesas e estão a chegar ao mercado soluções inovadoras de bitola variável para vagões de mercadorias que podem limitar a necessidade de rotura de carga. Todavia, não podemos negar os avanços rápidos e decisivos que a Espanha está a realizar para acelerar a compatibilidade com a bitola europeia nomeadamente no corredor mediterrânico. A começar pelo facto do porto de Barcelona já ter acesso direto à rede europeia em bitola UIC desde 2010 e da bitola UIC chegar a Valência a curto prazo. Portanto, não é muito sério, o PFN, que é suposto ser um instrumento de planificação a longo prazo até ao horizonte 2050, afastar de forma expeditiva este tema para estudos a realizar posteriormente em conjunto com as autoridades espanholas.



Porto de Barcelona, um dos maiores da costa mediterrânica, e com acesso direto em bitola europeia a França desde 2010. (Foto Dominio Público)

### Corredores internacionais

O objetivo a médio prazo é de respeitar, pelo menos, três regras nos corredores RTE-T: eletrificação em 25kV50Hz, sinalização eletrónica e ERTMS e possibilidade de operar comboios de 750 metros. Sendo os corredores: o eixo Norte/Sul, o corredor internacional norte (principalmente Linha da Beira Alta) e sul (nova linha entre Évora e Elvas). No fundo, é o que já tinha sido apontado em 2016 no lançamento do famoso (sobretudo por más razões) plano Ferrovia 2020. Nada de muito ambicioso portanto. A principal novidade é o reaparecimento da nova Linha de Sines, entre Sines e Grândola, única solução para resolver de forma definitiva as limitações de carga ligadas às fortes pendentes da linha atual. Esta nova linha é

um elemento crítico para os tráfegos com destino ou origem no Porto de Sines e é a única maneira de aproveitar as possibilidades da nova linha entre Évora e Elvas. De facto, operar comboios de 750 metros é positivo mas se for necessária dupla tração devido à Linha de Sines o ganho de competitividade pode acabar por ser nulo ou negativo. As restantes intervenções são menores e correspondem à necessidade de uniformizar as condições de operação na rede nomeadamente com a eletrificação do Ramal de Neves Corvo. Também é de realçar o impacto que as novas linhas de alta velocidade podem ter no transporte de mercadorias ao libertar uma capacidade significativa na saturada Linha do Norte. Há mais de uma década que a ligação entre Lisboa e o Porto é um entrave ao desenvolvimento dos tráfegos e ao aumento da quota modal da ferrovia nas mercadorias. Por fim, o PFN aponta a necessidade de novos corredores mas parece uma perspectiva bastante longínqua como o corredor de Trás-os-Montes ou o corredor mediterrânico que levanta dúvidas sobre a existência e o desempenho dos troços ferroviários espanhóis aos quais estes dariam ligação.

### Redundâncias e robustez da rede

Este é um aspeto decisivo para garantir a fiabilidade do transporte em condições meteorológicas adversas ou no caso de acontecer um acidente ou incidente numa linha e é também o aspeto em que a rede portuguesa peca por defeito. Aliás, o fecho da Linha da Beira Alta entre a Pampilhosa e a Guarda para obras denota essa fragilidade. Só existem duas alternativas para chegar à rede principal espanhola: a Linha da Beira Baixa mas que tem um desempenho mais fraco (menor carga por eixo e comprimento dos comboios) e a Linha do Leste que ainda funciona em cantonamento telefónico, ou seja, tem pouca capacidade e ainda nem sequer está eletrificada. Não é portanto surpreendente que o plano aponte como prioridade a modernização da Linha do Oeste de forma a servir de alternativa à Linha do Norte, a Linha da Beira Baixa como alternativa à da Beira Alta e a Linha do Leste como alternativa às linhas das beiras e à nova linha entre Évora e Elvas. De resto, o PFN insiste na importância da reabertura do troço entre Beja e Ourique da Linha do Alentejo como alternativa à Linha do Sul que é vital para os tráfegos do porto de Sines. Mas,

#### Contactos

**Site:** <http://www.cecferro.com/>

**Flickr:** <http://flickr.com/photos/cecferro>

**Youtube:** <https://www.youtube.com/user/cecferro>

**Facebook:** <http://facebook.com/cec.clube>

**e-mail:** [cecferro@gmail.com](mailto:cecferro@gmail.com)

**Correspondência:** Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

obviamente, estas reaberturas só podem fazer sentido se forem acompanhadas de operações de modernização para serem de facto alternativas às linhas principais. Caso contrário, o objetivo inicial nunca será atingido. Também é lembrada a redundância que a nova Travessia do Tejo em Lisboa criaria à Ponte 25 de Abril, que tem fortes restrições ao tráfego de mercadorias, e sobretudo à Linha de Vendas Novas.

**Conclusões**

Em suma, este plano ferroviário nacional tem o mérito real de, pela primeira vez, planificar as infraestruturas ferroviárias a longo prazo e partindo de um projeto de oferta em abrangência

horária e geográfica. No entanto, é uma planificação sem programação temporal e sem programação financeira. Ou seja, algo, que pode ser facilmente “esquecido” à primeira mudança política. Este aspeto de “catálogo de projetos” sem calendarização ou projeto de financiamento torna o futuro do PFN algo incerto. Aliás, muitos dos projetos apresentados já existem há décadas mas nunca foram para o terreno devido à falta de vontade e de preocupação política com o potencial da ferrovia no sistema de transportes português. E sobre isso, não se tem perspectivado grandes mudanças infelizmente.

**Rafael Machado**

**EFEMÉRIDE EM FEVEREIRO**

**Fevereiro de 1890**

Entram em serviço 14 locomotivas a vapor de bitola ibérica/via larga números 601 a 614 fabricadas pela Societé Alsacienne.

**Rafael Machado**

**RIFAS DE NATAL DE 2022**

Decorreu no Natal de 2022 um sorteio de rifas de Natal, na sede do clube, com o fim de angariar receitas para além de proporcionar um momento bem passado e divertido numa das tardes de sábado. A lista dos sorteados e respectivos prémios é:

1º Guilherme Loureiro	Serigrafia de Locomotiva de Duarte Botelho
2º Luís Inês	Livro ‘Os Comboios em Portugal’ vol. 1
3º Anabela Abreu	Livro ‘Os Comboios em Portugal’ vol. 2
4º David Neves	T-Shirt do CEC + porta-chaves do CEC
5º Rafael Machado	Relógio de pulso ‘150 anos da CP’ + jogo comboio
6º Alexandre Laia	Garrafa de vinho ‘colheita do CEC’ + porta-chaves CEC
7º Luís Inês	Livro ‘O meu pai foi ferroviário’ + jogo comboio
8º André Aires	Colecção de 8 postais do CEC + porta-chaves CEC
9º Rui Erasto	PIN de comboio + porta-chaves locomotiva
10º Ruben Ramalho	Puzzle-régua + jogo comboio
11º Manuel Mendonça	Fita de pescoço CEC + porta-chaves CEC
12º David Neves	Prego de travessa com ano à escolha: desde 1950 a 1992



**Contactos**

**Site:** <http://www.cecferro.com/>

**Flickr:** <http://flickr.com/photos/cecferro>

**Youtube:** <https://www.youtube.com/user/cecferro>

**Facebook:** <http://facebook.com/cec.clube>

**e-mail:** [cecferro@gmail.com](mailto:cecferro@gmail.com)

**Correspondência:** Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

## O CEC NO CIMHO DE DEZEMBRO 2022

No fim-de-semana de 2, 3 e 4 de dezembro decorreu no Complexo Municipal do Casal Vistoso a exposição CIM H0, dedicada ao modelismo ferroviário.

À semelhança dos anos anteriores, o CEC foi uma das entidades que marcaram presença na edição de 2022.

Na nossa banca, tivemos patente uma pequena exposição sobre alguns serviços históricos da CP, nomeadamente o "Sud-Expresso", o "Alfa" com locomotiva e carruagens, e os serviços para Madrid, entre os quais o "TER Lisboa Expresso", o "Talgo Luís de Camões", o "Lusitânia" e o "Lusitânia-Comboio Hotel". Houve ainda oportunidade para os visitantes da exposição "conduzirem" um comboio através do nosso simulador ferroviário, adquirirem alguns produtos associados à temática ferroviária, como livros, postais e a nossa revista "Flecha de Prata", e ainda vislumbrar uma maquete representativa da estação de Lisboa-Santa Apolónia, integralmente pintada de vermelho. Podemos afirmar que embora o nosso espaço fosse "minimalista", comparando com outras associações ferroviárias, muitos foram os que optaram por conhecer o nosso clube e trocar conhecimentos com outros entusiastas ferroviários, nem que fosse através de uma pequena visita ao clube.

De uma forma geral, o balanço do evento foi positivo e correspondeu a todas as expectativas. Lá nos veremos na próxima edição da CIM H0, que realizar-se-á em 2023!

Texto e fotos: Rúben Ramalho



### QUOTIZAÇÃO DO C.E.C.

Informamos os nossos associados, que se encontram a pagamento na nossa sede, as quotas de **2023 e as atrasadas**, nos seguintes montantes:

- Adultos: **€25,00/ano** ou €12,50/semestre
- Menores de 18 anos: **€23,00/ano** ou €11,50/semestre
- Maiores de 65 anos: **€23,00/ano** ou €11,50/semestre

Se não puder passar pela nossa sede e lhe for mais conveniente, pode fazer uma transferência bancária para a conta do CEC, com o seguinte IBAN:

**PT50 0033 0000 1488 0040 8384 7**

**Nota:** caso opte por esta via, agradecemos que nos informe, via correio electrónico ou postal, do acto da transferência, sobretudo se o titular da conta não for o próprio associado. Facilita-se assim o trabalho do nosso tesoureiro.

- **Abertura da sede em 2023**
  - Fevereiro de 2023: 4, 11, 18, 25
  - Março de 2023: 4, 11, 18, 25
  - Abril de 2023: 8, 15, 22, 29
- **Eventos do clube em Fevereiro**
  - Dia: **A definir**
- **Eventos do clube em Março**
  - Dia: **A definir**
- **Eventos do clube em Abril**
  - Dia: **A definir**

#### Contactos

**Site:** <http://www.cecferro.com/>

**Correspondência:** Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

**Flickr:** <http://flickr.com/photos/cecferro>

**Youtube:** <https://www.youtube.com/user/cecferro>

**Facebook:** <http://facebook.com/cec.clube>

**e-mail:** [cecferro@gmail.com](mailto:cecferro@gmail.com)