

AULA 2

SUMÁRIO : A rede ferroviária em Portugal – as suas caraterísticas.
As principais fragilidades da rede .
O projeto português de alta velocidade.

Aprendizagens essenciais: Conhecer a distribuição espacial da rede de transporte ferroviária no território português.

Conceitos: plataforma logística, TGV, bitola europeia, via única, via múltipla, intermodalidade.

REDE FERROVIÁRIA

A rede ferroviária nacional ocupava, em 2012, um total de **3619,2 km**, dos quais apenas **70,2%** se encontravam em exploração.

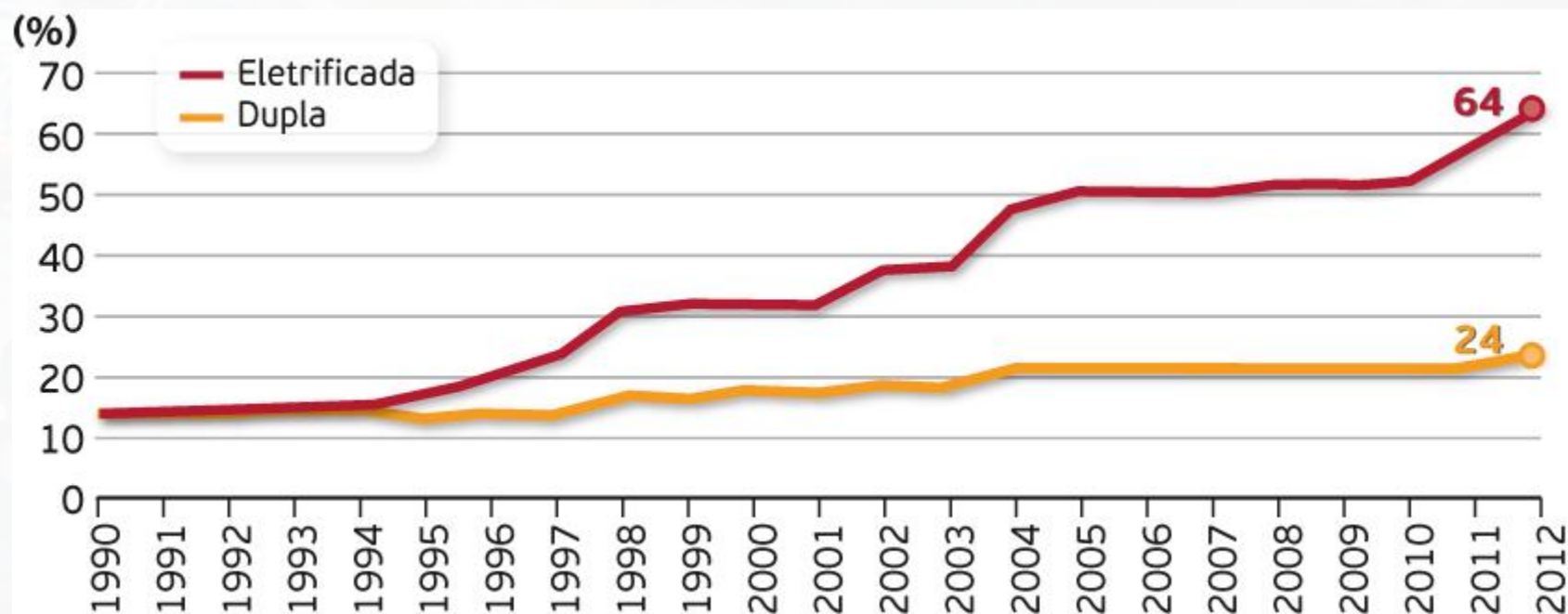
A **região Centro** era, à data, a que possuía uma maior extensão de infraestrutura ferroviária, concentrando **37,4% das linhas com atividade**.



Fig. Rede Ferroviária nacional, 2012

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS REDES DE TRANSPORTES

II – REDE FERROVIÁRIA NACIONAL



Rede ferroviária nacional de Portugal Continental, 1990-2012

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS REDES DE TRANSPORTES

II – REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

A Rede Ferroviária Nacional tem sofrido melhorias ao nível de:

- Comodidade;
- Segurança;
- Rapidez;
- Extensão;
- Ambiental (redução da poluição).

**Rede ferroviária de Portugal
Continental, 2012**



DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS REDES DE TRANSPORTES

II – REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

Assim, os **progressos** verificados nos últimos anos passaram, por exemplo:

- a) Pela renovação integral da via nos principais itinerários, (ligações suburbanas na AML e AMP, e nas ligações interurbanas ao longo do eixo litoral;
- b) Por novas composições no serviço suburbano de Lisboa e do Porto;
- c) Pelo serviço “Alfa-Pendular” na ligação Lisboa-Braga;
- d) Pela adaptação da Ponte 25 de Abril ao comboio;

Rede ferroviária de Portugal Continental, 2012



DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS REDES DE TRANSPORTES

II – REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

Assim, os **progressos** verificados nos últimos anos passaram, por exemplo:

e) Pela implementação de novos sistemas de sinalização e telecomunicações de controlo automático de velocidade;

f) Pela eliminação de passagens de nível;

g) Pela eletrificação de novos troços;

h) Pela modernização de estações.

Rede ferroviária de Portugal Continental, 2012



DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS REDES DE TRANSPORTES

II – REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

A rede ferroviária de alta velocidade apresenta-se como vital, pois permite:

a) O estabelecimento de ligações mais rápidas entre as principais cidades nacionais e destas com Espanha, França e o resto da Europa;

b) A construção de uma nova centralidade de transportes no norte do país;

Redes nacionais

Corredores

Rede AV/VE e convencional integrada

1 – Norte-Sul

2 – Transversal Norte

3 – Transversal Sul

— Rede AV/VE

.... Rede AV/VE a construir após 2015

— Rede Convencional

.... Linhas a reclassificar como rede complementar aquando da construção dos eixos AV/VE

— Decisão de construção em análise

— Rede complementar

✈ Portos

● Plataformas logísticas

✈ Aeroportos



DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS REDES DE TRANSPORTES

II – REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

A rede ferroviária de alta velocidade apresenta-se como vital, pois permite:

c) A promoção, no espaço nacional, da interoperabilidade do sistema ferroviário do sistema transeuropeu de alta velocidade e a utilização dos portos nacionais como “porta de entrada” na Península Ibérica;

d) A diminuição os custos ambientais dos transportes.

Redes nacionais

Corredores

Rede AV/VE e convencional integrada

1 – Norte-Sul

2 – Transversal Norte

3 – Transversal Sul

— Rede AV/VE

.... Rede AV/VE a construir após 2015

— Rede Convencional

.... Linhas a reclassificar como rede complementar aquando da construção dos eixos AV/VE

— Decisão de construção em análise

— Rede complementar

Portos

Plataformas logísticas

Aeroportos



A grande aposta no setor ferroviário para as próximas décadas coloca-se ao nível da criação da primeira **linha de alta velocidade**.

Objetivos

- ✓ Oferecer **serviços competitivos**.
- ✓ Integrar infraestruturas de transportes.
- ✓ Favorecer a **sustentabilidade** dos modelos de crescimento.
- ✓ Desempenhar um papel relevante no **processo de coesão social e económica**.



Fig. Comboio de alta velocidade

REDE FERROVIÁRIA

A rede de alta velocidade portuguesa ficou definida na **Cimeira Luso-Espanhola da Figueira de Foz**, em 2003.

Com o agravar da crise económica, o resgate financeiro e o consequente programa de ajustamento Portugal pretende apenas construir uma nova **linha de mercadorias** com destino a **Madrid**.



Fig. Projeto português de alta velocidade.

HAVERÁ OU NÃO UM COMBOIO DE ALTA VELOCIDADE COM PASSAGEIROS PARA MADRID?

É ou não o TGV?

O plano original para o TGV, em 2004, era ambicioso e incluía cinco ligações: Lisboa-Madrid, Lisboa-Porto, Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca, Évora-Faro/Huelva.

Nove anos depois, o novo projeto (e posterior ligação à rede europeia) só deverá incluir uma ligação para Madrid, reduzindo substancialmente o seu custo. Nesta versão, garante o Governo, o investimento não deverá ultrapassar os 700 milhões de euros. “Não vamos ter nenhuma linha dedicada para o TGV, vamos transportar mercadorias para a Europa”, garantia o Secretário de Estado dos Transportes) em fevereiro.

Mas permite ou não passageiros?

Uma linha em bitola europeia permite transportar mercadorias e passageiros. Na rede europeia de transportes, a concluir até 2050, está incluída uma ligação de alta velocidade, e com passageiros, entre Lisboa e Madrid.

Com a nova linha em bitola europeia, os comboios de mercadorias poderão duplicar a velocidade, chegando no limite aos 250 km/hora e permitirá a formação de comboios maiores, com 750 metros de carruagens.

Dinheiro Vivo, 27 de maio de 2013 (adaptado)