

# MERCADORIAS EM LINHAS DE ALTA VELOCIDADE

*Ferroutage.* - Transporte de contentores e camiões sobre vagões

## 1. Descarga do camião



## 2. Separação do contentor



## 3. Rotação do contentor



## 4. Partida do comboio



Fotos da Modalohr - Aceita a grande maioria dos camiões

**Rui Rodrigues**

Site: [www.maquinistas.org](http://www.maquinistas.org) (Ver Opinião)

Email [rrodrigues.5@netcabo.pt](mailto:rrodrigues.5@netcabo.pt)

Data: Público, 12 de Abril de 2004

# MERCADORIAS EM LINHAS DE ALTA VELOCIDADE

Recentemente, num seminário sobre transporte ferroviário de mercadorias, alguns dos participantes voltaram a colocar em causa o seu transporte em linhas de Alta Velocidade (AV). Esta falta de informação levou vários Ministros das Obras Públicas a cometerem o grave erro de proporem o modelo do T deitado.

Para que estas dúvidas fiquem completamente dissipadas, nada melhor que transcrever um pedido de esclarecimento, sobre este assunto, do então presidente da RAVE, empresa que estuda a AV em Portugal, Cardoso dos Reis, a 10 de Julho de 2001, a alguns membros da UIC

M. Witt da DB (Alemanha) explicou que as primeiras linhas de AV foram concebidas para tráfego misto mas, na prática, o transporte de mercadorias só é efectuado à noite e o de passageiros durante o dia. Também foi dada a informação de que a velocidade máxima do transporte de mercadorias é de 120 a 160 Km/h sendo a sua vel. média de cerca de 100 Km/h.

Por parte de um representante da SNCF (França) foi dito que aquele país começou por construir linhas de AV só para passageiros, devido ao elevado tráfego, superior a 35 por dia e por sentido, o que não permite o transporte misto. Contudo, nas linhas que ainda falta construir e onde o tráfego seja inferior a 30 por dia, e por sentido, serão construídas linhas mistas. Será o caso das linhas Rhin-Rhône para o Benelux e para Itália e Espanha.

Por fim, M. Lopez da GIF, de Espanha, informou que a primeira linha de AV, que foi construída entre Madrid e Sevilha, está preparada para tráfego misto, pois possui pendentes inferiores a 12 por mil, mas, até hoje, nunca foi utilizada para transporte de mercadorias. A RENFE, por razões de prestígio, prefere que as mercadorias circulem pela linha antiga porque liga as mesmas duas cidades. A futura linha de AV Barcelona-Fronteira francesa será utilizada para tráfego misto prevendo-se que cerca de 80% dos comboios sejam de mercadorias.

Ficou claro que as linhas de AV estão preparadas para suportar cargas até 17 toneladas por eixo, em Espanha, ou 25 ton/eixo, nas linhas italianas. Transporte de contentores, camiões sobre vagões, correio e veículos terminados pode ser possível, desde que se respeite a carga acima referida.

Estas actividades são as que têm mais procura no mercado, pois possibilitam o transporte combinado, que permite coordenar os diferentes meios de transporte, por estrada, ferrovia, mar e, recentemente, aéreo, facilitando a sua intermodalidade. Os meios que utiliza são contentores, caixas móveis, camiões TIR sobre vagões e barco.

**1. Descarga dos camiões**



**2. Carregamento dos semi-reboques**



**3. Carregamento dos “tractores”**



**4. Partida do comboio**



Carga e descarga é rápida (20 min) e independente do nº camiões. Construir porto seco em Aveiro e Margem Sul do Tejo

**Camiões completos (aceita maioria dos camiões até 4 m de altura)**



**ou Semi-reboques (não é necessário material específico)**



Vagões Modalohr	Tipo de bogie		Vmáx		Carga/eixo	
	Y33		120 Km/h		17 Ton/eixo	
	Y25		120 Km/h		22,5 Ton/eixo	

Convém lembrar que os comboios de passageiros de AV têm um peso por eixo igual ou inferior a 17 ton/eixo. Na futura linha de AV Madrid-Barcelona, os comboios de AV, Vmáx 350 Km/h, são o Talgo 350, com um peso por eixo de 17 ton e o Velaro com 15 ton, por este possuir a tecnologia de tracção distribuída. Um comboio de passageiros com 17 Ton/eixo, à Velocidade de 350 Km/h, provoca muito maior deformação nas linhas que um comboio de mercadorias com 17 ton/eixo, à Vel. 120 Km/h.

O troço Barcelona-França, evidentemente, vai ser usado para tráfego misto, passageiros e mercadorias até 17 Ton/Eixo, enquanto que o troço Madrid-Barcelona só será usado para passageiros e a linha antiga será utilizada para mercadorias e regionais.

Uma linha só deverá ser mista quando o seu tráfego for baixo, inferior a 30 ou 25 comboios, por dia, e por sentido, o que será o caso de Portugal. Acontece que, entre as duas maiores cidades espanholas, espera-se um tráfego de 14 milhões de passageiros, por ano, e um elevado número de comboios, por dia, o que invalida, como é óbvio, o tráfego misto.

No passado, em Portugal, boa parte dos responsáveis pensaram, erradamente, que a futura rede portuguesa deveria ser o T deitado, só para passageiros, com ligação a Cáceres, porque desconheciam que fosse possível construir linhas mistas de AV

Um dos mentores mais conhecidos do T deitado, o Prof. José Viegas, especialista em transportes, a 11 de Junho de 2001, deu uma entrevista ao Diário Económico onde fez várias afirmações que importa recordar: Quando lhe foi perguntado se poderia haver comboios de mercadorias em linhas de AV a sua resposta foi; “**Não**”. Questionado se haveria possibilidade de transportar mercadorias ligeiras a sua resposta foi “*Um vagão de orquídeas ou um vagão de filetes de camarão, num comboio de passageiros, são bem-vindos. Isto não tem nada a ver com a infra-estrutura, é um subproduto do negócio*”

## NOTA

Estas afirmações revelam falta de informação porque, desde que se respeitem as condições acima mencionadas, é possível transportar qualquer material, desde que o peso por eixo não seja excedido, independentemente do material, sejam orquídeas ou filetes de camarão.

Na mesma entrevista, e por ter como certa a impossibilidade do transporte de mercadorias nas linhas de AV, o mesmo mentor do T deitado afirmou que as duas linhas Lisboa-Madrid e Lisboa-Porto são viáveis, mas já a ligação Porto-Madrid, sozinha, não tem qualquer viabilidade, porque só tem 25% do tráfego Lisboa-Madrid. Achava recomendável o T porque a Porto-Madrid tem de amarrar num local (perto do Entroncamento) que pague apenas custos variáveis e que não tenha que lhe ser imputável a totalidade dos custos fixos. Aproveitando a linha Lisboa-Madrid e a linha Lisboa-Porto, a linha Porto-Madrid ajudaria a pagar os custos de manutenção, ou seja, a ideia era juntar os tráfegos numa só ligação entre Portugal e Espanha, por Cáceres

Verificamos que, através destas afirmações, se julga que a linha Aveiro-Salamanca nunca será viável por o tráfego de passageiros a não justificar. Esta afirmação é incorrecta, porque este troço será uma linha de Velocidade Elevada,  $V_{m\acute{a}x}$  220 Km/h, com custos de construção e manutenção muito inferiores aos de uma linha de AV e, além disso, será rentabilizada pelo intenso tráfego de mercadorias para a U.E. Basta observar o elevadíssimo tráfego de camiões TIR (mais de 2000 por dia), no IP5.

No passado este Professor já tinha defendido a ideia de que, se um dia fosse construído um novo aeroporto, talvez a localização mais recomendável, na sua opinião, fosse próxima do vértice do T, algures perto de Leiria ou Tomar.

Baseado nestas teorias as posições do ex-Ministro das Obras Públicas Valente de Oliveira foram publicadas no Expresso de 26-5-2001. onde também foi dito que não era possível o transporte de mercadorias em linhas de AV

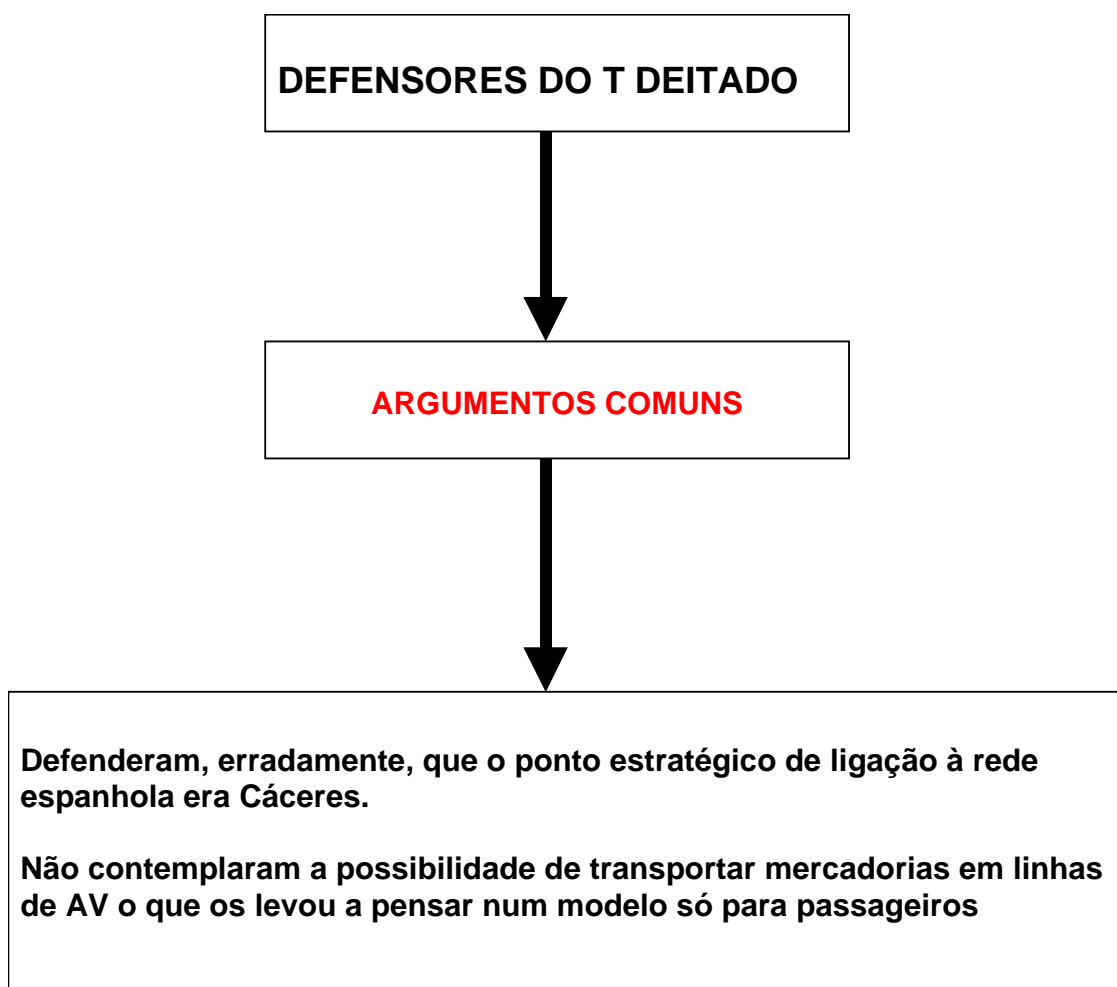
Finalmente, foi escrito pelo ex-Ministro ***“Haverá, por isso, vantagem em juntar o tráfego do Porto com o de Lisboa, de modo a que a maior parte do trajecto se faça em condições de tracção mais económicas”*** e, mais adiante, conclui ***“no transporte de passageiros; e, para este, admito como interessante a adopção do TGV para as ligações Lisboa-Madrid e Porto-Madrid, adicionando os tráfegos respectivos e recorrendo à linha que minimize as distâncias (e os tempos de viagem) e que é aquela a que se convencionou chamar o T deitado, percorrendo a perna do T o vale do Tejo”***

Este ex-Ministro teve como consultor o Prof. Valadares Tavares, que além de propor o modelo do T deitado, sugeriu, para solucionar a diferença de bitolas, o transbordo no Entroncamento.

O Ex-Ministro João Cravinho, além de propor o modelo anterior, foi o principal mentor do novo aeroporto, tendo justificado a sua construção na Ota, a 53 Km a norte de Lisboa, por forma a atrair mercado suficiente para competir com Barajas *Um aeroporto do século XXI, a norte de Lisboa, capaz de funcionar como centro de polarização da logística de circulação de informação e conhecimento.*

Em Abril de 2000, o então Ministro das Obras Públicas, Jorge Coelho e o seu antecessor, João Cravinho, chegaram a propor a ligação Ota-Gare do Oriente por TGV, sendo efectuada uma área de «check in» naquela estação. Estas afirmações não têm sentido, pela simples razão de que o TGV possui uma bitola (distância entre carris) diferente da das linhas existentes na Gare do Oriente.

As afirmações de todos estes altos responsáveis permitem concluir que partiram de pressupostos errados, o que os levou a apresentar um modelo que não servia Portugal e que nunca permitiu que se chegasse a um acordo com o país vizinho por este defender a ligação por Badajoz.



## FUTURAS LIGAÇÕES PORTUGAL-ESPANHA

A Espanha teve de coordenar a sua rede com a rede francesa e, evidentemente, Portugal fará o mesmo com o seu país vizinho.

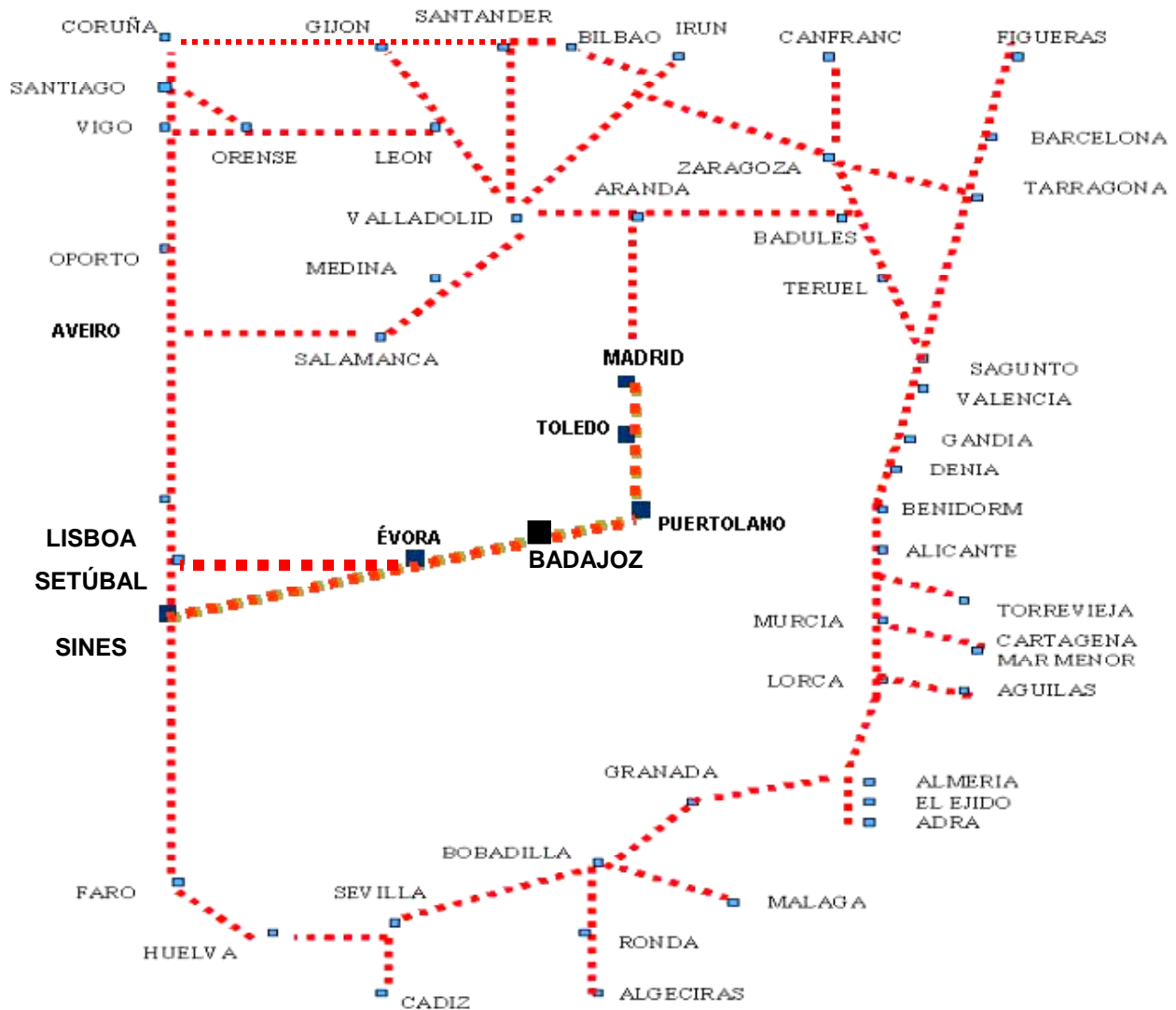
Para Portugal, o grande objectivo da sua futura rede será sempre ligar-se a Medina del Campo, perto de Valladolid por forma a permitir a ligação à U. E. através das ligações Valladolid-Victória-Dax e por Saragoça-Canfranc e porque através de Medina será possível ligar-se a Madrid e ao Norte e Sul de Espanha. Evidentemente que a ligação mais directa àquele ponto será Aveiro-Salamanca.

Ponto estratégico  
para Portugal:

Medina del Campo



## REDE DE MERCADORIAS EM BITOLA EUROPEIA



Vel. máx 220 / 250 Km/h em bit. Europeia. Passageiros e mercadorias

**Autoria:** Manuel Cachan. Especialista em Logística e Transportes

Na Cimeira luso-espanhola, realizada a 7 de Novembro de 2003, ficaram estabelecidas as 4 novas ligações internacionais através de Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca, Lisboa-Madrid e Faro-Huelva. A futura rede de AV e VE será constituída pelas seguintes linhas mistas:

**Aveiro-Salamanca** para passageiros e mercadorias, em Vel. Elevada  $V_{m\acute{a}x}$  220 - 240 Km/h, que permitirá a ligação da Região Norte e Centro à U.E., a Madrid e ao resto de Espanha

**Lisboa-Badajoz** em AV  $V_{m\acute{a}x}$  350 Km/h, para passageiros e mercadorias, que vai possibilitar a conexão dos portos de Lisboa, Setúbal e Sines à linha convencional Badajoz-Puertolano-Madrid, para mercadorias, e ligará Lisboa a Badajoz-Cáceres-Madrid, em AV. A construção da linha mista Lisboa-Badajoz evita que se tenha de construir duas linhas de tráfego separado como o T exigia .

**Lisboa-Porto** que ligará a Região de Lisboa ao Norte de Portugal e à Galiza, bem como à U.E. e norte de Espanha, e será construída em AV mas, numa 1ª fase, será explorada a  $V_{m\acute{a}x}$  250 Km/h. Quando a linha do Norte mudar para bitola europeia (em 2020), as mercadorias circularão por esta e a nova linha só será utilizada para passageiros. Quando o mercado o justificar, poderão circular comboios a uma  $V_{m\acute{a}x}$  de 350 Km/h.

Se o modelo do T tivesse sido adoptado, as Regiões de Lisboa e Centro não se poderiam ligar, em bitola europeia, a Medina del Campo (Valladolid).

**Porto-Vigo e Lisboa-Sines-Faro-Huelva** que serão para passageiros e mercadorias em Vel. Elevada  $V_{m\acute{a}x}$  220 - 240 Km/h, de modo a que Lisboa-Sines seja comum à linha Lisboa-Algarve

## CONCLUSÃO

O desconhecimento de que se podiam transportar mercadorias em linhas de AV, induziu vários Ministros e altos responsáveis a proporem um modelo que não, servia Portugal, o que levou o nosso País a perder vários anos preciosos na construção da futura rede de AV e VE .

Rui Rodrigues

Email: [rodrigues.5@netcabo.pt](mailto:rodrigues.5@netcabo.pt)

Público, 12 de Abril de 2004