



refer

texto:
Eng. Carlos Reis

Director de Planeamento
Estratégico da REFER

fotografia:
Dario Silva



Reposicionamento da rede convencional e o seu papel no futuro nacional

A chamada rede convencional (rede actualmente existente) tem vindo a ser objecto de importantes intervenções, procurando dotá-la de condições que lhe permitam responder às novas exigências que se colocam ao modo ferroviário.

De uma forma geral as principais intervenções nos últimos anos, na rede convencional, têm-se centrado fundamentalmente nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, quer com a construção de novas linhas, procurando-se assim conseguir um aumento de capacidade, quer pela remodelação/construção de novas estações e interfaces visando nesse sentido uma melhoria significativa da interoperabilidade por forma a melhor responder à procura que nessas zonas se tem verificado, criando uma sustentada alternativa ao uso de transporte individual.

No restante da rede tem-se procurado intervir na melhoria dos diferentes parâmetros da via por

forma a permitir, quer o aumento das velocidades, quer de capacidade, quer ainda implementando novos sistemas de sinalização, rádio solo combóio e comando centralizado de tráfego.

Estas intervenções centraram-se em particular ao longo do eixo atlântico, permitindo já hoje oferecer serviços, sem transbordo, entre Braga-Faro, bem como garantir uma articulação entre os principais portos nacionais e respectiva articulação com a rede convencional espanhola. Entretanto as decisões tomadas relativamente à construção da rede de alta velocidade vieram introduzir um novo impacto estruturante na rede ferroviária nacional, abrindo um novo ciclo de

rede convencional e o seu papel do sistema ferroviário



investimento no processo de desenvolvimento do caminho de ferro para além de 2006 e em simultâneo obrigar a repensar as infra-estruturas que deverão ser o suporte e o futuro da rede ferroviária nacional, redefinindo a vocação das suas várias componentes, as respectivas articulações e os padrões de serviço que deverão proporcionar nesse novo contexto.

Tornou-se fundamental reavaliar algumas das orientações que estavam definidas para a rede convencional, tendo em atenção o papel que se espera venha a ser desempenhado pelas novas linhas de alta velocidade, nomeadamente pelas alterações significativas que se irão produzir nas relações interurbanas de passageiros, ao longo dos corredores que vierem a servir, bem como no novo impacto que também terão ao nível do transporte de mercadorias, aqui, e fundamentalmente, nas relações de Portugal com destinos além Pirinéus.

É assim de esperar que a chamada rede convencional venha a desempenhar um papel de ex-

É de esperar que a chamada rede convencional venha a desempenhar um papel de extrema importância, nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto e de outros centros urbanos ...

alta velocidade

o desafio português



correcta articulação com a alta velocidade, em pontos muito particulares (novas estações a construir), onde através, quer da construção de troços de ligação entre os dois sub-sistemas, quer de uma boa acessibilidade entre as duas sub-redes, seja possível trazer valor acrescentado para a mobilidade em geral.

Será assim de relevante importância definir com racionalidade qual ou quais as intervenções que deverão prioritariamente condicionar os futuros programas de investimentos nesta sub-rede, por forma a que permita, não só uma correcta e harmoniosa ocupação espacial ao longo do território, como possibilitar, em complementaridade, quer com as novas linhas de alta velocidade, quer com os restantes modos, constituir-se como um impor-

trema importância, nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto e de outros centros urbanos de dimensão relevante, enquanto garante de transportes pendulares de grandes massas.

É também importante que esta rede garanta condições adequadas para a realização de alguns serviços do tipo regional e inter-urbano para relações transversais não servidas pela alta velocidade, nomeadamente nas relações com as linhas da Beira Alta e Beira Baixa, devendo ainda e fundamentalmente permitir uma correcta articulação aos portos e rede de plataformas logísticas, contribuindo assim para um Ordenamento do Território mais harmonioso.

Por outro lado e numa lógica de interoperabilidade, é de esperar desta componente do sistema ferroviário um papel não menos importante e que resultará de se estabelecer uma



tante elo da cadeia logística de transportes, contribuindo assim para o garantir de um desenvolvimento harmonioso e sustentado.

Finalmente e não menos importante, será necessário, desde já, avaliar com grande ponderação, quais as linhas e ou troços da rede convencional que num futuro mais ou menos próximo deverão ou poderão vir a migrar para a bitola de 1435 mm, permitindo caminhar progressivamente para uma rede de bitola uniforme, sem no entanto provocar discontinuidades na gestão de uma rede que se quer o mais interoperável possível e com o mínimo de impactos na sua exploração.

PUB



PROMORAÍL

**Competência
e Tecnologia
ao Serviço da
Modernização
Ferroviária.**



PROMORAÍL - Tecnologias de Contacto de Protecção
1000-000-0000 - Rua do Arco, 1000-000-0000
N.º 1170-000-0000 - 1170-000-0000
N.º 1170-000-0000 - 1170-000-0000

A Promoraíl tem como Accionistas

