

Portugalia și trenurile ei – Cum vor lusitanii să-și relanseze căile ferate – Industrie Feroviara

15 noiembrie 2020



Portugalia are și câteva trenuri ce ating 220 km/h, dar vârsta medie a parcului de material rulant este de 40 de ani și problemele s-au acutizat în ultimii ani, ducând la suspendări de trenuri. Totuși, lusitanii au făcut și ceva investiții, iar vitezele medii sunt decente pe liniile principale. Țara și-a propus mai mult, dorind să relanseze căile ferate printr-un mare plan de 10 miliarde euro care include și construirea unei linii de mare viteză între cele mai mari orașe ale țării.

Cum merg trenurile portugheze

Prima cale ferată din Portugalia a fost deschisă în 1856 între Lisabona și Carregado și avea ecartament larg, de 1.664 mm.

Magistrala principală, "Linha do Norte", cu cei 336 km dintr Lisabona și Porto, a fost gata în 1877. Linha do Sul, de la Lisabona la Tunes (în Algarve) a fost deschisă pe secțiuni începând cu anul 1861.



Tren Alfa Pendular (foto Wikimedia Commons)

Portugalia are o rețea feroviară extinsă, chiar dacă nu are trenuri atât de rapide precum Franța sau Spania și, față de țara vecină, trenurile nu sunt atât de moderne. Sunt patru tipuri de trenuri, Alfa Pendular fiind cele mai rapide, cu viteze maxime de 220 km/h. Alfa Pendular au intrat în exploatare în 1999 și au la bază un model de tren Pendolino ETR 480 italian. Viteza maximă din teste a fost de 245 km/h în zona Espinho, în 1998, iar Alfa Pendular ajung în orașe mari precum Lisabona, Porto, Guimaraes, Coimbra și Faro.

Trenurile sunt alcătuite din componente de la Fiat și au fost asamblate la uzina portugheză Adtranz Amadora. În iulie 2020 un tren Alfa Pendular a lovit un utilaj de întreținere și doi oameni au murit.



Foto Siempreverde22, Dreamstime.com

Trenurile rapide și expres portugheze se numesc Intercidade (IC), dar există și trenuri mai lente, inter-regionale și regio.

Cel mai rapid tronson este între gara Lisboa (Lisabona) Oriente și orașul Coimbra, 211 km, parcurși în 96 de minute fără oprire de trenurile Alfa Pendular.

Pe cei 337 km dintre Lisabona și Porto cele mai rapide trenuri Alfa Pendular fac 2 ore și 50 de minute cu 4 opriri și 3 ore și 15 minute cu 10 opriri. De la Lisabona la Faro, în sudul extrem, sunt 302 km, iar cele mai rapide trenuri fac 3 ore, iar de la Porto către orașul spaniol Vigo sunt 177 km, iar trenurile fac 2 ore și 20 de minute. Sunt două trenuri pe zi de la Porto la Vigo, dar legătura feroviară a fost desființată timp de un an, din 2012 în 2013 și a fost reluată datorită comunității Minho din Portugalia. În 1965, trenurile dintre cele două orașe făceau 5-6 ore, iar acum zece ani făceau peste 3 ore.

Mai există un tren pe zi între orașul spaniol Badajoz și localitatea portugheză Entrocamento (aproape trei ore)

De la Lisabona până la Villar Formoso, la granița cu Spania, cei 436 km sunt parcurși în 5-6 ore și trenurile continua spre Madrid, dar au fost suspendate din cauza pandemiei.



Foto Viktor Bondar, Dreamstime.com

Cea mai frumoasă călătorie feroviară din Portugalia este între Porto și Pinhao, pe 70 km dintre cei 127 km trenul rulând chiar pe lângă râul Duoro. Tronsonul este pe linia Porto – Pocinh0 (175 km).

În Portugalia ajung două trenuri internaționale de lungă distanță. Unul este Sud Expresso, de la Hendaye (localitate de graniță din Franța) până la Lisabona și altul, Trainhotel Lusitania, rulează între Madrid și Lisabona (10 ore). Ambele au fost suspendate în acest an, din cauza crizei Covid.

Puține trenuri internaționale, dar puține și în intern

În anii 90' exista și un tren direct Paris – Lisabona, via Bordeaux, iar cei 1900 km erau parcurși în 25-27 de ore. Portugalia, dată fiind poziția ei geografică în sud-vestul extrem al Europei și dat fiind că are o singură țară vecină, Spania, nu a avut niciodată prea multe trenuri internaționale directe.

Gara Oriente din Lisabona (foto Alessandro Cristiano, Dreamstime.com)

Lisabona și Porto au rețele de tip S-Bahn. Capitala are trenuri locale către Sintra, Cascais, Setúbal și către valea râului Tejo, în timp ce de la Porto sunt trenuri orășenești către Braga, Guimarães și Aveiro. De exemplu, de la Lisabona la Cascais sunt trenuri din jumătate în jumătate de oră, iar către Sintra sunt și la 10 minute la orele de vârf.



Comboios de Portugal (CP) este numele companiei feroviare naționale, iar flota de material rulant are în medie 40 de ani vechime și în 2018, spre exemplu, mai multe trenuri au fost anulate din lipsă de vagoane și locomotive. Pe unele rute lungi au fost puse vagoane mai puțin spațioase ce s-ar fi potrivit pentru distanțe scurte, decizia fiind luată tot din cauza materialului rulant.



Foto Odecam650, Dreamstime.com

În acest an portughezii au cumpărat însă vagoane mai vechi de la compania spaniolă RENFE și urmează să facă modernizări, RENFE renunțând la clasca variantă locomotivă + vagoane pe multe dintre rutele unde are trenuri electrice de mare viteză.

La final de octombrie, Comboios de Portugal a anunțat că a semnat un contract cu Stadler pentru a cumpăra 22 de trenuri regionale, contractul fiind de 158 milioane euro. Trenurile pot fi folosite și pe linii neelectrificate.

În această perioadă și în Portugalia, precum în mai toate țările europene, numărul de călători cu trenul este foarte scăzut dacă îl comparăm cu perioada dinaintea pandemiei. În plus, Portugalia a re-impus starea de urgență, a instalat carantină de noapte și a pus și o serie de restricții de circulație și în week-end, pentru a limita la maxim interacțiunea socială.

Înainte de pandemie, Portugalia era printre cele mai apreciate destinații turistice din Europa datorită străduțelor din Lisabona, plajelor din Algarve, peisajelor romantice de la Porto sau palatului Sintra.

Un plan de multe miliarde

Portugalia a modernizat mai multe tronsoane de cale ferată în ultimii 25 de ani, inclusiv linia principală dintre Lisabona și Porto, 336 km. În 1998 au început lucrările, 160 de treceri la nivel au fost eliminate, viteza maximă a fost ridicată de la 160 km/h la 180 km/h în 2001 și la 220 km/h în 2004, pe mici secțiuni. Lucrările au început în 1998 și au fost terminate în 2004, timpii de parcurs scăzând cu aproape o oră.

Însă în 1999 autoritățile promiteau că se va construi o linie de mare viteză între Lisabona și Porto și că trenurile vor ajunge să ruleze cu 300 km/h ca în Spania, astfel că drumul ar fi putut dura doar 75 de minute.

Au fost mai multe cauze ce au dus la nerealizarea liniei de mare viteză: indecizia politică, costurile prea mari, dar și eșuarea proiectului Ota, un aeroport ce ar fi trebuit să fie construit la 50 km nord de Lisabona. Trenurile de mare viteză ar fi trebuit să oprească la Ota, dar aeroportul nu a mai fost construit, renunțându-se definitiv la proiect în 2008. Portugalia nu a avut puterea financiară a Spaniei care în 30 de ani a dezvoltat cu costuri mari o rețea de 3.000 de km de linii de mare viteză.

Portugalia are planuri mari de relansare a rețelei de cale ferată și a anunțat intenția de a investi 48 de miliarde de euro în proiecte de infrastructură în următorii 10 ani, iar pentru căile ferate bugetul este de 10 miliarde euro.

Cel mai mare proiect feroviar este, evident, linia de mare viteză Porto – Lisabona, cu costuri estimate de 4,5 miliarde euro și termen de finalizare 2030. Alte programe de electrificare și modernizare vor avea nevoie de 740 milioane euro, investițiile în liniile metropolitane vor totaliza 290 milioane euro, iar cele în sisteme de semnalizare, circa 270 milioane euro. Se dorește și modernizarea unor linii convenționale, precum Porto – Vigo (900 milioane euro) sau Beja – Faro. Aproape 700 milioane euro ar trebui redirecționați către cumpărarea de trenuri noi de lungă distanță.

În total sunt 16 proiecte feroviare și, chiar dacă nu vor fi toate realizate, este de așteptat ca măcar o parte dintre ele să se concretizeze.

Sursa: <https://www.news20.ro/>