

As recentes directivas da Europa comunitária sobre o transporte ferroviário de passageiros a grande velocidade, com vista a estabelecer-se uma rede europeia de comboios do tipo TGV (Train à Grande Vitesse)/HST (High Speed Train), ligando entre si as grandes cidades, apenas vieram confirmar as previsões sobre este tipo de trans-

Recordes de velocidade em tracção ferroviária

Eng. Carlos Manuel Pereira Cabrita

impede a circulação, com segurança, a velocidades até há bem pouco tempo impensáveis;

- 3 — mostrar qual o detentor da supremacia tecnológica neste tipo de transporte;
- 4 — publicitar o mais possível essa tecnologia, com a finali-

Combóio	País	Velocidade [km/h]	Data	Sistema de tracção	Tipo de motor
Automotora trifásica CC 7107, da SNCF	Alemanha	206.8	1903.10.23	15 000 V — 50 Hz	Assíncrono
BB 9004, da SNCF	França	331	1955.03.28	1 500 V cc	cc
TGV 16 Sud-Est, SNCF	França	331	1955.03.29	1 500 V cc	cc
ICE, da DB	RFA	406	1988.05.01	25 000 V — 50 Hz	cc
TGV Atlantique, SNCF	França	482.4	1989.12.05	15 kV — 16 2/3 Hz	Assíncrono
TGV Atlantique, SNCF	França	503	1990.05.10	25 000 V — 50 Hz	Síncrono

Fontes: Electricidade n.º 180, Out. 1982; Energy & Automation, Siemens, Jul./Ago. 1988; Revue GEC ALSTHOM, Jan. 1990.

porte, feitas pelas administrações ferroviárias japonesa e francesa, respectivamente nos anos 60 e 70, com a implementação das linhas Tóquio-Osaka e Paris-Lyon, de novo traçado. Os sucessos técnicos e económicos obtidos com a exploração destas linhas, sobretudo com a Paris-Sud Est, europeia, levou a que outras administrações ferroviárias viessem posteriormente a adoptar este sistema de transporte, como é o caso, por exemplo, da Alemanha, da União Soviética, da Itália e da Suécia (já em serviço regular e em expansão), bem como da Espanha, de Portugal, da Jugoslávia, do Canadá,

dos Estados Unidos, do Brasil e da Coreia do Sul (a instalar nos anos 90).

A popularidade, transformada em moda, dos comboios TGV / HST, veio desencadear uma verdadeira corrida aos recordes do mundo de velocidade sobre carris, por parte dos fabricantes e das administrações exploradoras deste tipo de ma-

terial circulante, obviamente com os seguintes objectivos:

- 1 — mostrar aos futuros utentes que o transporte ferroviário a velocidades da ordem dos 300 km/h é extremamente seguro;
- 2 — confirmar que o contacto roda-carril não

idade de conquistar futuros mercados além-fronteiras, sobretudo em países sem tecnologia própria e que venham a adoptar este sistema de transporte.

No Quadro apresentado indicam-se os parâmetros relativos aos sucessivos recordes do mundo de velocidade sobre carris, em tracção eléctrica, sendo curioso salientar o seguinte: em 26 anos (entre 1955 e 1981), o recorde aumentou 49 km/h, ou seja, 14,8 %, enquanto que em apenas dois anos (entre 1988 e 1990), aumentou 97 km/h, isto é, 24 %.

Electricidade

REVISTA TÉCNICA DE MAIOR DIFUSÃO EM PORTUGAL