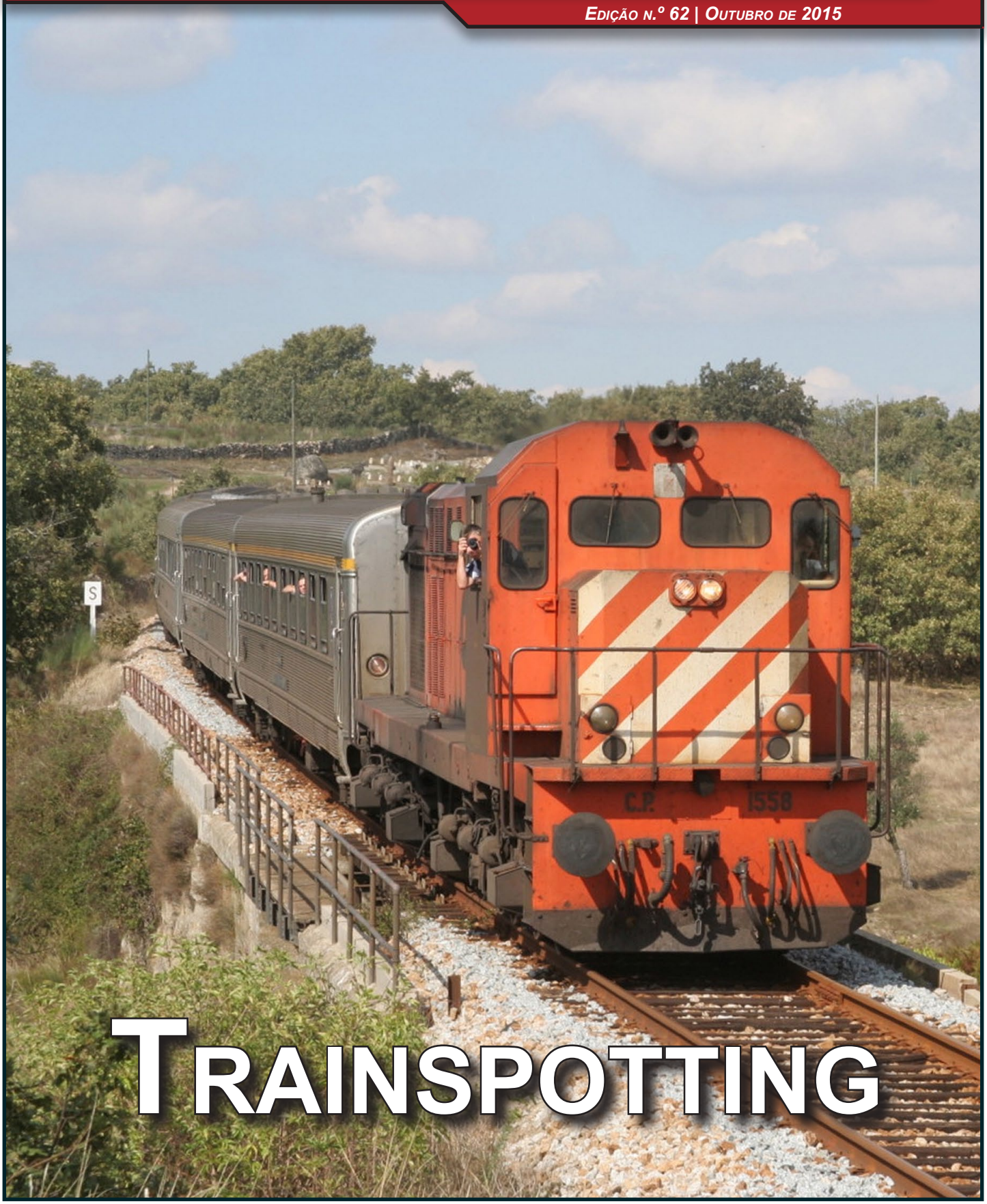
Portugal Ferroviário – Os Caminhos de Ferro na Internet

TrainSpotter

Edição n.º 62 | Outubro de 2015



Trainspotting

SUDEXPRESS
scale model trains

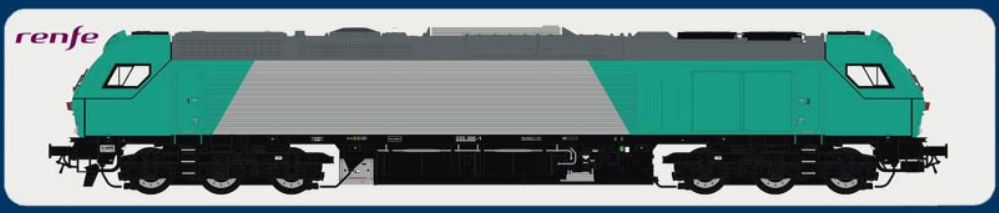
Vossloh Euro 4000 - Novas versões

Takargo nº 6004
SUTK600414DC
versão analógica DC

Logitren nº 355.028
SULOG02814DC
versão analógica DC

Angel/Alpha Trains
SUATUND14DC
versão analógica DC
(Numeração Personalizável)

Renfe nº 335.005
SRENF00514DC
versão analógica DC



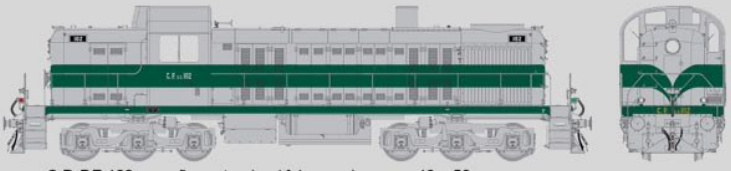
Novidade
2014
1:87 H0

AVALIARE engenharia, Lda. Centro Comercial da Estação Praça Camilo Castelo Branco, 31 2º andar - sala 48 4700-209 Braga
Tel.:(351) 253 070 084 E-mail: amlobato@gmail.com

NORBRASS®
Modelismo Ferroviário de Precisão

H0 1:87

Locomotivas Alco Série CP 1500


C.P. DE 102 - versão prateada c/ faixa verde - anos 48 e 50
REF.: NOR1024013

C.P. 1507 - versão azul c/ faixa branca larga em V - anos 60
REF.: NOR15077013

C.P. 1501 - versão verde c/ faixa prateada - anos 50 e 60
REF.: NOR15015013

C.P. 1503 - versão laranja - anos 70
REF.: NOR15037013

C.P. 1502 - versão azul c/ faixa branca em V - anos 60
REF.: NOR15027013

C.P. 1508 - versão laranja - anos 80
REF.: NOR15088013

C.P. 1504 - versão azul c/ faixa branca fina - anos 60
REF.: NOR15046013

C.P. 1509 - versão laranja - anos 70
REF.: NOR15097013

AVALIARE engenharia, Lda. Centro Comercial da Estação Praça Camilo Castelo Branco, 31 2º andar - sala 48 4700-209 Braga
Tel.:(351) 253 070 084 E-mail: amlobato@gmail.com

TrainSpotter

Sumário

Editorial 5

Comboio Correio 6

Bitola Ibérica 9
Novidades de Espanha

Opinião 10
A crise no Trainspotting

Cais de Embarque 12
Bobadela – Sines

Cavalos de Ferro 23
Pela Linha do Sul em 2010

Comboio Internacional 32
Perseguição Xove – Pravia

Parceira 40
Tren On Line nº28

Comboios Especiais 42

Estação terminal 44

Parceria

Na divulgação dos caminhos-de-ferro europeus, a *Trainspotter*, a *Tren On Line* e a *MIDI Express* continuam a juntar esforços!

Trainspotter n.º 62–Outubro 2015

Direcção de Redacção

- Pedro André

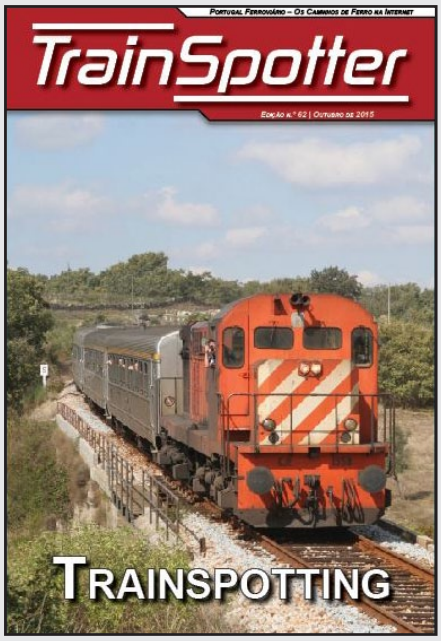
Redacção

- Carlos Loução
- João Cunha
- João Lourenço
- José Sousa
- Pedro Mêda
- Ricardo Ferreira
- Ricardo Quinas
- Tiago Ferreira

Colaboração

- David Aguaded
- J. C. Pombo
- José Encarnação

Contribuições para:
trainspotter@portugalferroviario.net
Endereço:
www.portugalferroviario.net



- Comboio Especial PTG Tours Entroncamento – Marvão-Beirã, próximo de Castelo de Vide. Outubro 2007 - João Cunha

Contracapa: Especial a Sines parado em Alcácer do Sal - João Cunha

O Sentinel 1154 prepara-se para levar o Presidencial para o interior do MNF, Entroncamento, Abril de 2013

Ricardo Quinas

Carlos Loução

Em 2008, uma notícia do jornal "Público" listava as obras prioritárias para a ferrovia, com previsões de datas de finalização. À distância de sete anos, parece-me um bom exercício verificar-se o que foi feito e quanto tempo demorou.

Variante da Trofa (Março de 2010)

Foram precisos mais cinco meses que o previsto para este troço de 3,5 km entrar em funcionamento, troço este que permitiu retirar o comboio do centro da cidade da Trofa e acabando com um estrangulamento que há muito existia na Linha do Minho.

Ligação ferroviária ao Porto de Aveiro (Março de 2010)

Inaugurada no mesmo mês em que foi previsto, algo raro nas obras nacionais. Na altura, não foi considerada a electrificação do ramal por não se ter considerado necessário; mais tarde, viu-se que, afinal de contas, o fio eléctrico dava jeito. Está em fase de testes já, mais de cinco anos após a conclusão da construção do ramal.

Linha da Beira Baixa: Modernização do troço Castelo Branco – Guarda (Setembro de 2012)

Eis o primeiro grande ponto negro do mapa. O projecto original contemplava a renovação de 161 km de ferrovia; o resultado foi a "inauguração" de 71 km em Julho de 2011 entre Castelo Branco e a Covilhã, em que, para além da electrificação da linha, remodelação das estações e supressão de passagens de nível, pouco mais foi feito: a velocidade máxima na linha continua a ser uns "estonteantes" 120 km/h. Quanto ao troço Covilhã – Guarda, tirando dez quilómetros entre Caria e Belmonte, continua intocado desde 2011, só agora se falando em recomeçar os trabalhos com uma empreitada integrada no PETI.

Linha do Norte: Beneficiação da estação de Alfarelos e secções adjacentes (Março de 2010)

Só neste ano de 2015 é que o concurso para esta obra foi consignado, numa obra que já não inclui os terrenos da estação.

Linha do Norte: Modernização do troço Mato de Miranda – Entroncamento (Novembro de 2011)

Foi englobado no PETI3+, acordado em 2014, e estendido até Vale de Santarém. Seja como for, já vem com anos de atraso em relação ao prometido…

Variante de Santarém (Setembro de 2012)

"Tudo como dantes, quartel-general em Abrantes". Até ao dia que a barreira finalmente ceda e acabe por levar a linha, a estação, a secção museológica e tudo o que lá estiver à frente…

Linha de Sintra: Quadruplicação do troço Barcarena – Cacém e modernização das estações (Agosto de 2011)

A quadruplicação do troço Monte Abraão – Barcarena – Agualva-Cacém, obra que a Linha de Sintra precisava desesperadamente, foi concluída em Setembro de… 2012.

Modernização da Linha de Cascais (2013)

Outro caso adiado sine die. Fala-se de que a renovação vai avançar para breve, que que a mudança de tensão será feita em pouco tempo… mas continua tudo na mesma.

Modernização do troço Barreiro – Pinhal Novo (Março de 2009)

A modernização do início da Linha do Alentejo, que incluiu a electrificação da linha, reconstrução de todas as estações e apeadeiros ficou concluída em Dezembro de 2008, três meses antes do previsto.

Variante de Alcácer (Junho de 2010)

Este *bypass* que permite aos comboios ganharem cerca de 15 minutos em comparação ao troço antigo via Alcácer do Sal foi um dos que teve a sua finalização adiada, pois a inauguração oficial (com ênfase no "oficial") desta variante só foi feita em Dezembro.

Ligação ferroviária Sines – Elvas (Outubro de 2014)

Outro dos grandes projectos ferroviários do país a par da (eternamente adiada) Alta Velocidade, tem tido diversos avanços e recuos. Na altura a notícia do Público falava na construção de uma linha entre Sines e Grândola, da electrificação do troço Bombel – Évora e da construção da linha Évora – Elvas "em plataforma comum com a Alta Velocidade". Desde então o troço Sines – Grândola foi chumbado pelas autarquias por questões ambientais, a Alta Velocidade caiu e o troço entre Bombel e Évora foi remodelado e electrificado. Só neste mês foi finalmente lançado o concurso para a construção deste mesmo troço, onde está incluída a duplicação da Linha do Alentejo entre o Poceirão e Bombel, incorporado no PETI 3+ – com prazo de conclusão previsto para 2020… portanto, muito distante da meta original.

Portanto, de onze projectos, apenas um foi concluído antes do prazo previsto, outro foi finalizado no mesmo mês, três foram terminados depois do previsto e seis ainda estão por terminar ou nem sequer passaram ainda do papel. Sintomático do que tem sido a ferrovia em Portugal – e sem sequer olharmos para os custos financeiros…

PS: os comboios de passageiros regressaram à Linha do Leste. Mesmo sendo apenas às sextas e domingos, mesmo sendo apenas até Portalegre, mesmo estando nós em ano de eleições, é sempre interessante ver estas reactivações. O que é de lamentar é o facto de a CP, a dois dias do início do serviço, não ter qualquer menção a este no seu site nem nas redes sociais, nem tão-pouco horários, nem sequer reconhecer a estação de Portalegre ou qualquer uma das servidas por este serviço. Sem publicidade, este tipo de serviço não pode ter sucesso…

© Pedro André

Regionais voltam ao Leste

De forma completamente inédita, a CP anunciou no início de Setembro a decisão de repor o serviço ferroviário Regional na Linha no Leste a partir do dia 25 de Setembro. A decisão resultou de um acordo estabelecido entre a empresa pública e as autarquias do Alto Alentejo, em coordenação com outras entidades relevantes da região como o Instituto Politécnico de Portalegre e a Escola Prática da GNR.

Ainda que em moldes completamente diferentes aos que vigoravam até Dezembro de 2011, data em que a CP terminou com o serviço Regional nesta linha, pelos seus fracos resultados, é a primeira vez que a empresa pública repõe um serviço ferroviário de passageiros que fora extinto. Por um período experimental de seis meses, haverá uma circulação por sentido entre o Entroncamento e Portalegre às sextas-feiras e aos domingos, período após o qual a empresa procederá a uma avaliação sobre a continuidade ou não do serviço.

A intenção da empresa dirigida por Manuel Queiró centra-se em captar os passageiros, boa parte deles estudantes, que habitualmente se deslocam aos fins-de-semana entre a região do Alto Alentejo e as principais cidades do norte do país ou vice-versa. Com tempos de trajecto por via ferroviária, por exemplo para a cidade de Coimbra, que chegam a ser inferiores a três horas; comparando-se à melhor opção rodoviária que se aproxima das quatro horas, o serviço ferroviário quer ter uma palavra a dizer neste eixo.

A paisagem do Alentejo volta também a assistir à passagem do verde típico das automotoras Allan 0350, agora em unidades múltiplas, como forma de evitar que problemas de fiabilidade afectem a operação do serviço. Numa altura em que o seu fim de vida parecia cada vez mais próximo, a Linha do Leste poderá tornar-se o seu último refúgio, caso se vejam definitivamente arredadas da Linha do Oeste.

O serviço beneficia de uma Linha do Leste perfeitamente operacional e em boa parte renovada há poucos anos que permite que o novo serviço Regional cumpra os 110 quilómetros em tempos próximos a 1h45. Uma condição que difere este serviço da esmagadora maioria dos serviços ferroviários extintos e que apenas obrigou a Infraestruturas de Portugal a intervenções menores nas estações abrangidas, como a reposição da iluminação.

As partidas semanais do Entroncamento em direcção a Portalegre acontecem pelas 13h25 às sextas e pelas 19h00 aos domingos. Os comboios efectuam paragem em todas as estações entre o Entroncamento e Abrantes, exceptuando-se Barquinha e Almourol, e de seguida em Ponte de Sor, Torre das Vargens, Chança, Crato e Portalegre. De fora ficam a antiga estação da Bemposta, entretanto desclassificada, e os apeadeiros da Fazenda e da Mata.

Em sentido inverso, os comboios Regionais partem de Portalegre pelas 16h10 às sextas e pelas 20h50 aos domingos. A autarquia de Portalegre assegura a ligação entre o centro da cidade e a estação através de autocarros.

Comboios regressam ao troço Águeda – Sernada

© João Cunha

O troço Águeda – Sernada do Vouga reabriu ao tráfego ferroviário no dia 28 de Setembro, após a conclusão das obras relativas à renovação da superestrutura de via numa extensão de 14,3 quilómetros.

A intervenção, com um custo total próximo dos 3,4 milhões de euros, consistiu essencialmente na substituição integral dos materiais que constituem a via, muito desgastados e que não só ofereciam fracas condições de exploração como potenciavam a ocorrência de acidentes. A nova infraestrutura está agora equipada com carril novo de 54 kg fixado a travessas novas de madeira e assentes sobre uma camada de balastro que antes era praticamente inexistente.

Para os passageiros, esta intervenção contemplada no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas trouxe claras melhorias no serviço prestado. Os tempos de trajecto foram encurtados dos anteriores 50 minutos para pouco mais de metade, à custa da eliminação de afrouxamentos e dos aumentos dos patamares de velocidade.

A CP também reforçou a oferta, passando de seis para dez circulações aos dias úteis, através do prolongamento dos Regionais Aveiro – Águeda a Macinhata ou a Sernada.

Reforço de urbanos na Azambuja

© José Sousa

A CP procedeu a pequenas alterações nos comboios urbanos da Linha da Azambuja a vigorar a partir do dia 28 de Setembro. A medida é mais uma pequena resposta da empresa pública queixas dos utentes sobre o serviço prestado nesse eixo urbano.

A estação da Azambuja receberá mais uma circulação em cada sentido por dia, com o prolongamento do último comboio da família Alcântara – Castanheira, com partida às 0h26, às estações sequentes. Em sentido inverso, a primeira partida do dia da Castanheira em direcção a Alcântara foi antecipada para a Azambuja, pelas 4h56.

Contrato de venda da CP Carga assinado

O Governo e a MSC assinaram no dia 21 de Setembro o contrato de venda da CP Carga. A empresa vencedora do concurso para a privatização aguarda agora o aval da Autoridade da Concorrência para que, em caso de resposta positiva dessa entidade, tome imediatamente posse dos destinos da CP Carga.

O Tribunal Constitucional será o último obstáculo, após queixa das Comissões de Trabalhadores da CP e CP Carga relativas às operações de capitalização efectuadas pelo Governo no período antes da privatização. Caso tudo corra de forma favorável, seguir-se-á um processo de alteração de nome comercial, uma obrigação contratual estabelecida com o Estado português.

A MSC já assumiu a ambição de alargar a sua operação a Espanha e tornar-se o maior operador ferroviário ibérico no transporte de mercadorias, uma quota que actualmente é de 26%. A aquisição de novo material circulante poderá ser uma realidade a curto/médio prazo. A presença desta empresa em alguns dos principais portos espanhóis poderá ser uma das primeiras armas para alavancar o seu crescimento.

© João Cunha

© José Sousa

Avança a renovação da Linha do Norte

A Infraestruturas de Portugal adjudicou os trabalhos relativos à modernização da Linha do Norte numa extensão aproximada de 36 quilómetros entre o PK 194,5, localizado antes de Alfarelos, e o PK 230,6, pouco antes da estação da Pampilhosa. De fora desta intervenção, adjudicada por um valor de 30,5 milhões de euros, encontra-se a estação de Coimbra-B e ainda a Pampilhosa, que à semelhança de outras estações mais complexas desta linha, ficarão a aguardar por melhores dias.

O principal eixo ferroviário do país voltará assim a entrar em obras de maior relevo a partir de Janeiro de 2016 e durante um período superior a dois anos, dando seguimento a intervenções menores que se têm vindo a realizar nesse mesmo troço, um dos mais problemáticos da Linha do Norte, como a instalação de sinalização automática e a supressão de passagens de nível.

Este concurso integrado na fase 2 de renovação do respectivo troço, contempla resumidamente:

- renovação integral das vias ascendente e descendente;
- construção e renovação do sistema de drenagem;
- construção de duas novas diagonais a sul do apeadeiro do Amial;
- renovação e adaptação da catenária;
- construção, prolongamento e alteamento das plataformas das estações e apeadeiros;
- melhoria dos acessos e iluminação das estações e apeadeiros;
- vedação do canal ferroviário.

Vizinha Espanha

David Aguaded

David Aguaded

Desde há duas semanas a Continental Rail alugou à RENFE duas locomotivas da série 269. Estas locomotivas fazem parte do parque de excedentes da RENFE depois de terem entrado ao serviço as locomotivas da série 253. As duas locomotivas alugadas são a 269.029 e a 269.045 e têm comando múltiplo o que lhes permite fazer comboios de mercadorias entre Madrid e Valência. Na foto podemos ver as duas locomotivas puxando um TECo entre Puerto Seco (Madrid) e Fuente de San Luis (Valencia) perto de Alpera (Albacete) no passado dia 15 de Setembro 2015.

No passado dia 22 de Setembro circulou desde Zaragoza a La Sagra (Toledo) o comboio "Oaris" S 10. Esta automotora é a única construída pela CAF como protótipo para venda à RENFE ou a outros operadores. Para demonstração a possiveís compradores a automotora circulou até Zaragoza tendo voltado depois para a sua "base" em La Sagra (Toledo) como se pode ver nas fotografias.

Ramal de Reguengos © José Sousa

A crise no trainspotting...

José Sousa

Há uma dezena de anos que ando em fóruns feroviários e nunca vi um Verão tão fraco em matéria fotográfica. Na parte que me toca, estes últimos meses foram sem dúvida os mais fracos a nível de spotting nesta década. Se a curta distância (até 15 km de casa) as visitas andam ela por ela, já a média e longa distância o cenário muda muito. Se não contar com uma viagem que fiz a Hendaye, este foi de longe o ano em que fiz menos quilómetros para andar atrás de comboios. O Inverno já se sabe que costuma ser fraco, as condições climatéricas adversas, aliadas às poucas horas de luminusidade, não costumam ser convidativas à fotografia. Por oposição e juntando o periodo de férias, o Verão é sempre a altura mais forte para "caçar" comboios. Só que este ano isto não se está a verificar.

Se fosse fazer um gráfico sobre os ultimos três/quatro anos, apresentaria sempre uma descida, mas pouco acentuada. A alteração dos horários da Linha do Oeste, a modernização da Linha do Alentejo, o fim dos comboios-eixo e distribuição, a descida de circulações na Linha do Sul e a cada vez maior monotonia do material circulante, são alguns dos motivos que aos poucos me vão afastando dos comboios.

No entanto este Verão a descida foi mais brusca em relação ao ano passado. A conversão do site da REFER para a Infraestruturas de Portugal também veio contribuir para a recessão. Apesar das circulações constarem, as horas de passagem intermédias desapareceram, o que dificulta o planeamento. A própria apresentação da página é mais complexa, principalmente para quem navega num smartphone. Se antes consultava regularmente a existência de marchas especiais, agora raramento o faço. É obvio que o que existe é melhor que o que tinhamos há dez anos, que era nada, mas neste ponto houve um retrocesso. O Bitblitz era uma ferramenta preciosa (e aqui deixo um agredecimento ao Tiago Quelhas pela excelente ferramente que disponibilizou).

A "crise" não atacou a rede por igual. A sul do Mondego impera a monotonia das 5600 e 4700, dos Alfas, UTEs e das 1900 nas mercadorias a diesel. A excepção passa pela chegada recente das 592 ao Oeste e de vez em quando um Takargo para o distrito de Setúbal. Mas é coisa pouca que não chega para motivar.

A norte de Coimbra e incluindo a Linha do Oeste a norte da Martingança, o cenário já é diferente. Nas mercadorias a diesel, as Alsthom vão alternando com as Bombardier, a Takargo ora circula com as suas locomotivas ora com as da Comsa ora com as da Angel Trains. Nos passageiros, tem sido frequente vermos as 1400 andarem pelo Minho e Douro. Mais diversidade do que no centro-sul de Portugal.

Resta a esperança de que, com a chegada da MSC Rail, o cenário mude. 4700 com nova decoração, provavelmente novas locomotivas a diesel (mesmo que alugadas) e novos tráfegos. Com isto, talvez arrebite o marasmo que se vive, principalmente a sul. Enquanto tal não acontece, pode-se ir aproveitando o que resta das linhas encerradas.

Linha de Évora perto do apeadeiro de Ribeiro do Freixo em Setembro de 2015

Pedro André

Bobadela – Sines:

A bordo do corredor de transporte de contentores mais importante do país

João Cunha

A Trainspotter *viajou a bordo dos comboios de contentores que diariamente ligam o terminal de mercadorias da Bobadela, a norte de Lisboa, com o Terminal XXI, em Sines. Uma vez mais, pudemos contar com a preciosa colaboração da CP Carga para a realização deste artigo, facto que agradecemos. Contrariamente ao habitual, quero também agradecer às tripulações que encontrámos ao longo da viagem logo no início deste artigo, e cuja simpatia e disponibilidade tornaram as viagens ainda mais interessantes.*

O tráfego de contentores no corredor Bobadela – Terminal XXI não é de hoje, e celebrou já os seus onze anos de existência. Em 2004, o Terminal XXI abriu portas pela mão da PSA – Port of Singapore Authority e pela mão da MSC, armador que escala o porto alentejano desde a abertura do terminal de contentores.

Depois dos comboios inaugurais, o tráfego arrancou em força em 2005, com dois comboios diários a ligarem a Bobadela com Sines: um deles, em todos os dias úteis, o restante quatro dias por semana. O primeiro horário é, grosso modo, aquele que utilizámos mais de dez anos depois para realizarmos a reportagem: o 80381/0 da altura saía da Bobadela pelas 08h25, e chegava a Sines às 12:35. Hoje em dia, o seu sucessor tem o número 69383/2, sai da Bobadela às 08h33 e chega ao Terminal XXI às 12h27. Em sentido inverso, a primeira volta saía do Terminal XXI às 14h15 com o número 80832/3, para chegar à Bobadela às 18h55. Hoje em dia, sai do Terminal XXI às 14:27 com o número 69832/3, e chegada à Bobadela às 18h42. Como se pode ver, o horário pouco mudou.

Já para lá deste comboio, mudou quase tudo. Hoje em dia, além das duas ida e volta originais, somam-se habitualmente outras duas viagens completas entre Bobadela e Sines, outras duas por dia entre o Entroncamento e Sines, duas entre Praias do Sado e Sines e uma por dia entre Leixões e Sines. De um total de quatro circulações diárias nos melhores dias, na altura da inauguração, passámos para um cenário de dezoito circulações num dia como qualquer outro!

A 16 de Maio de 2015, o terminal da Bobadela ainda se encontrava quase deserto às 08h00. A locomotiva que havia de nos levar a Sines chegaria de Vilar Formoso, onde durante a madrugada tinha ido levar e trazer mais uma composição do Iberian Link, o serviço de transporte de contentores regular entre Lisboa e Madrid. Foi às 09h11 que a 4717 assomou no feixe de saída da Bobadela, prestes a encabeçar a composição de vagões porta-contentores bem carregada com destino ao Terminal XXI.

Comboio pronto para sair da Bobadela

Não saímos logo, pois uma interdição de via durante a noite na Linha de Cintura tinha obrigado uma composição vazia de porta-contentores a ficar em Alcântara-Terra. O operador de apoio do comboio para Sines tinha ido a Alcântara resgatar a composição com um colega maquinista, e só às 09h45 chegou à Bobadela, depois desta urgência imprevista. E foi uma boa surpresa encontrar duas caras conhecidas na tripulação: o maquinista José Martins, que nos havia acompanhado numa viagem a Neves-Corvo relatada aqui na Trainspotter*, e o operador de apoio André Costa, conhecido por tantos modelos criados para jogos de simulação ferroviária.*

Verificação exaustiva da composição, conferência dos números dos vagões e condição da carga, ensaios de freio… e é às 10h22 que é comunicado ao CCO de Braço de Prata que o 69383/2 com destino ao Terminal XXI está prestes a partir.

Na realidade, o CCO apenas intervém nos sinais de entrada na Linha do Norte. A comunicação é feita enquanto o comboio se desloca vagarosamente para o sinal de saída do terminal da Bobadela, colocado no final do fly-over *que permite o atravessamento sem cruzamentos de nível das vias nascentes da Linha do Norte (à época, ainda dedicadas aos comboios lentos de passageiros, hoje em dia dedicadas aos comboios rápidos de passageiros).*

Esta foi ainda a primeira vez que o Portugal Ferroviário transmitiu para os seus seguidores no Twitter (www.twitter.com/ptferroviario) algumas das passagens mais relevantes desta reportagem, e que assim puderam em tempo real seguir a viagem deste comboio.

Retomando a viagem, o CCO permitiu-nos entrar na Linha do Norte sem necessidade de parar ao sinal – o tráfego suburbano ao fim de semana é mais reduzido, e à hora a que saímos nenhuma circulação se aproximava reclamando prioridade. Às 10h29 já estávamos a passar pelo fly-over *de Alverca, hoje utilizado pelos comboios lentos de passageiros, e às 10h32 já avistávamos a locomotiva 1428 na estação de Alhandra, onde estas locomotivas prestam habitualmente um serviço de manobras importante nos ramais fabris ali implantandos.*

Toda a viagem na Linha do Norte decorre sem dificuldades, mesmo apesar das quase duas horas de atraso à partida. Às 10h45 cruzamos na Azambuja com o Intercidades Covilhã – Lisboa, neste dia assegurado por duas automotoras 2240, e deixamos também a via tripla que nos acompanha desde a Castanheira do Ribatejo, muito utilizada nomeadamente por comboios

Cruzamento com um Intercidades proveniente da Covilhã

Regionais que são ultrapassados nesta secção por comboios Alfa circulando para Norte.

Os campos agrícolas dominam agora a paisagem, marcadamente rural e já sem sinais dos prédios e armazéns avistados anteriormente. Às 10h53 entramos vagarosamente na estação do Setil, cruzando as agulhas que nos levam até à Linha de Vendas Novas, que se inicia com um interessante viaduto metálico em curva, ladeado por um outro apontado a Norte e que permite a comboios Norte – Sul de circularem pela Linha de Vendas Novas sem necessidade de inverter na estação do Setil.

Temos sinal verde para seguir para Sul, e preparamo-nos para cruzar o Tejo. Sem uma travessia ferroviária com reais condições (de capacidade e de carga) em Lisboa, os comboios são obrigados a subirem ao Setil antes de finalmente rumarem a Sul. Às 10h58 cruzamos o apeadeiro de Morgado, que como as restantes estações da linha não tem qualquer serviço de passageiros, e de seguida cruzamos o rio Tejo na ponte erguida ao lado da centenária ponte ferroviária, hoje dedicada ao tráfego automóvel. A velocidade é aqui de 90 km/h, apenas 10 km/h menos do que a velocidade máxima que a nossa composição pode atingir.

Entrada na Linha de Vendas Novas, no Setil

Os comboios de contentores, como a generalidade dos comboios de mercadorias, estão limitados a 100 km/h sobretudo devido ao peso-freio da composição. A carga, próxima das 1.000 toneladas, impede que os tempos de reacção do freio possam permitir uma velocidade superior e, aqui e ali, aparecem também alguns vagões limitados de construção a 100 km/h.

A 4717, tal como as restantes irmãs, não se pode queixar de falta de trabalho. Com cerca de 1.007.000 quilómetros no contador no dia da viagem depois de um início de serviço comercial em 2009, a locomotiva abate uma média de 14 mil quilómetros por mês desde a sua entrada ao serviço, estando este indicador em permanente crescimento desde então. Estas locomotivas, além da sua fiabilidade ímpar na cena ferroviária nacional, destacam-se pelo seu custo de operação extremamente baixo por comparação com outras séries, e devolvem mais de 22% da energia que consomem na tracção.

A Linha de Vendas Novas oferece-nos as típicas paisagens ribatejanas, e oferece aos comboios de mercadorias o seu território por excelência. Aqui, não há comboios de passageiros prioritários e as muitas estações ao longo desta via única garantem numerosos pontos de cruzamento que evitam longas esperas por circulações de sentido contrário. A linha tem sido alvo de intervenções regulares, e as condições de exploração permitem hoje em dia a prática da velocidade de 90 km/h em praticamente toda a sua extensão.

É por isso rápido o desfilar da paisagem. Às 11h33 já passamos pela estação de Lavre, onde a 5629 espera por nós com o seu enorme comboio de contentores vindo de Sines e com destino a Leixões. Às 11h44 passamos por Vidigal, a última estação da linha, onde a linha bifurca. À esquerda, para Vendas Novas e Évora, à direita para Bombel e Poceirão. Tomamos o caminho de Bombel e passamos pela concordância construída para o famoso projecto da rota dos granéis, que a partir de 1993 permitiu ligar Sines com a central do Pego, onde desde então o intenso tráfego de carvão abastece a central abrantina.

Vista da antiga ponte ferroviária sobre o Tejo

Comboio Terminal XXI - Leixões, esperando o cruzamento em Lavre

Também em Bombel encontramos os sinais verdes e seguimos sem parar rumo ao Poceirão. O troço de via entre Bombel e Poceirão já mostra alguns sinais de fadiga, não sendo de estranhar a renovação prevista para um futuro próximo. Às 11h55 passamos em Pegões, onde antigamente se carregavam comboios com estilha, e onde a locomotiva 5625 aguarda via livre com mais uma composição de contentores: também proveniente do Terminal XXI, mas esta com destino à Bobadela.

O atraso e a hora propiciam uma paragem para almoço no Poceirão. São 12h05 quando resguardamos junto ao depósito alentejano, onde uma locomotiva 1900 ruge, em ensaios. Almoçamos no refeitório do depósito e às 12h45 já o CCO de Setúbal, que nos segue desde a entrada na Linha de Vendas Novas, é informado de que estamos em condições de rumarmos a Sines.

E parece ser a hora certa. Os comboios de passageiros já saíram da Linha do Sul e até o tráfego de mercadorias passa por um certo abrandamento depois da passagem do comboio de carvão Sines – Pego da hora de almoço. Ele passa por nós na via dupla à saída do Poceirão, com as 4709 e 4719 em tracção.

Às 12h56 entramos no viaduto da Marateca, já na secção de via única entre o Pinheiro e Águas de Moura. Esta é a secção mais saturada de toda a Linha do Sul, pois a Sul do Pinheiro há hoje uma autêntica via dupla: o traçado original até Grândola Norte e ao seu lado a Variante de Alcácer, inaugurada em 2010.

No ex-futuro apeadeiro de Agualva, cruzamento com um comboio de carvão vindo de Sines

Não mais baixamos dos 100 km/h na Linha do Sul. No Pinheiro, somos encaminhados para a Variante de Alcácer. Segundo a regulamentação estabelecida aquando da sua abertura, o CCO pode utilizar indiferentemente a via antiga e a variante para fazer passar os comboios, independentemente do itinerário originalmente estabelecido em horário. Cruzamos o Sado às 13h10 pela imponente ponte com três arcos azuis que elevam na paisagem e às 13h22 já abordamos a estação de Grândola Norte, onde volta-

Saída do Poceirão, pela via que dá acesso à concordância da Agualva

Ponte sobre o rio Sado na Variante de Alcácer

A nova estação da Azinheira dos Barros, no topo da rampa que começa em Canal Caveira

mos a encontrar a Linha do Sul.

Descemos para Canal Caveira, onde começa uma dura rampa que termina na nova estação da Azinheira dos Barros, obra recente para descongestionar este troço de via especialmente difícil para comboios pesados. A 4717 não cede às dificuldades, e chegamos a Ermidas-Sado às 13h45, quando finalmente baixamos dos 100 km/h.

Passamos pela via junto do edifício de passageiros e deixamos a Linha do Sul rumo à Linha de Sines, a terrível dificuldade por que têm de passar os comboios de mercadorias rumo ao porto. Esta linha é desde sempre uma condicionante para os tráfegos pesados, pois o seu perfil acidentado coloca desafios especiais à tracção ferroviária, especialmente nos dias de meteorologia adversa. Até São Bartolomeu da Serra, que é atravessada às 14h03, o traçado mantém-se agradável, com longas rectas e rampas de reduzida inclinação.

Quando cruzamos São Bartolomeu, já a locomotiva 4711 que ali aguarda via livre deixou para trás as dificuldades. É mais uma composição de contentores do Terminal XXI, agora com destino ao Entroncamento.

Logo à saída da estação, o terreno incli-

Já na Linha de Sines, cruzamento em São Bartolomeu da Serra

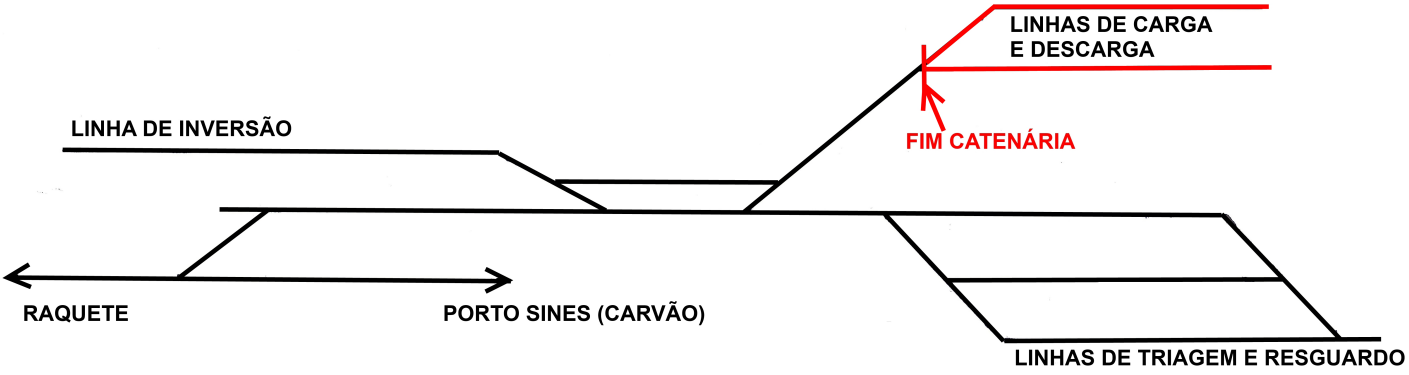
Passagem pela antiga estação de Santiago do Cacém

A antiga via da raquete, na estação do mesmo nome

na-se. A velocidade na Linha de Sines oscila sempre em torno dos 90 km/h, mas logo no início da rampa se percebe que o passeio de fim-de-semana acabou e está na altura do trabalho duro. A velocidade vai baixando, sem nunca descer abaixo dos 70 km/h, mas as dificuldades são evidentes. As curvas são apertadas, a composição atrás de nós range a cada contra-curva e aqui e ali a locomotiva patinha levemente, mesmo em carril seco. Não é de estranhar que uma nova linha por terreno mais plano seja tão pedida pelos principais stakeholders *do projecto – a Linha de Sines é tudo menos o protótipo de uma linha dedicada a mercadorias.*

Às 14h12 chegamos a Cumeadas, o topo da rampa e já próximo de Santiago do Cacém. E tão vertiginosa como a rampa que subimos, segue-se uma pronunciada descida em direcção a Sines, avistando já o mar como fundo. Cruzamos a antiga estação de Santiago do Cacém e às 14h19 chegamos à estação da Raquete, com quatro longas vias e com bifurcações para a Metalsines e Petrogal. Continuamos pela Linha de Sines até ao viaduto de Provença, onde deixamos a Linha de Sines, que continua até ao terminal de carvão, e entramos no denominado ramal do Terminal XXI. São 14h34 quando nos imobilizamos nas vias de manobras fora do Terminal XXI, onde chegamos com um atraso superior a duas horas.

Passagem pelo viaduto de Provença, já perto do fim do percurso



Nas três vias de manobras situadas fora do ramal, os comboios têm de inverter a locomotiva. Isto porque o terminal XXI só tem catenária até ao início do local de carga e descarga, e implica que a locomotiva esteja virada para Sul.

Inversão da locomotiva, no Terminal XXI

É esta a oportunidade também para o operador de apoio se anunciar perante a recepção do Terminal XXI, onde vai a pé, onde ocorre a troca de documentação que permite deixar o comboio vindo da Bobadela e retirar o comboio entretanto carregado no Terminal XXI.

Quando o operador de apoio regressa, a máquina é desatrelada e coloca-se na outra extremidade. São 14h49 quando estamos finalmente prontos para sair das vias de manobra. Segue-se uma manobra até à via de topo colocada paralelamente à saída do Terminal XXI, e que permite precisamente aos comboios sair das vias de manobras e entrar posteriormente a recuar no Terminal XXI. Finalmente, às 15h10, a locomotiva 4717 detém-se debaixo do último pórtico de catenárias do Terminal XXI, com o pantógrafo dianteiro levantado.

Rápida troca de linha (há apenas duas no Terminal XXI, por enquanto), pois na linha ao lado já uma composição carregada espera viagem para Lisboa. Enquanto fazemos a troca, entra a 4715 nas linhas de manobra ali ao lado, com mais um comboio vindo da Bobadela. É um corropio constante no porto alentejano, bem longe da pacatez dos primeiros tempos!

Enquanto a verificação do comboio é concluída, conhecemos as instalações da CP Carga no Ter-

Troca de linha no Terminal XXI

Prontos a sair do Terminal XXI, tentando recuperar atraso

minal XXI. Simples e eficazes, com as condições vitais para refeições e para alguma espera maior que possa haver. Não temos de esperar muito. O atraso que trouxemos à chegada é minorado com uma partida rápida de volta a Lisboa, o que acontece às 15h40.

Mais 1.000 toneladas de carga, e uma abordagem à rampa das Cumeadas que me parece mais interessante vinda de Sines. Enfrentamos a parede de Santiago de Cacém, que parece ainda mais impiedosa e inclemente vista deste lado. A 4717 continua a mostrar resiliência e quando às 16h01 passamos o topo da rampa, sabemos que o resto do percurso já será fácil. Restará a rampa de Azinheira dos Barros e a rampa de Coruche como principais dificuldades, mas já bem diferentes da que acabamos de passar.

Estação de Grândola Norte. Seguimos pelo traçado original, à direita

Vindos de Sines, o início da dura subida das Cumeadas

A velhinha ponte de Alcácer do Sal, limitada a 30 kmh

Tal como à ida, o regresso faz-se em modo prioritário. Em Grândola um carvoeiro pára para nos ver passar, e somos enviados para o traçado original em Grândola Norte, a oportunidade de viajar nos dois lados da linha na mesma ida e volta.

O traçado antigo permite uma viagem rápida, e para os comboios de mercadorias representa uma extensão de apenas cinco minutos do tempo de viagem. A única grande limitação de velocidade é a ponte sobre o rio Sado, em Alcácer do Sal, limitada a 30 km/h. Dos arrozais de Alcácer, onde passamos bem próximos contrariamente à variante, vemos o Alfa Faro – Porto passar a

Já perto de Ermidas-Sado, a bifurcação para a Funcheira, que evita inversões em Ermidas-Sado para comboios seguindo para Sul

Desfilando a 220 km/h na Variante está o Alfa Faro – Porto

Intercidades proveniente de Évora com destino a Lisboa cruzando a estação do Poceirão

220 km/h pela magnífica ponte da Variante de Alcácer. Está descoberta a razão pela qual fomos encaminhados para o traçado antigo.

Chegamos ao Pinheiro às 17h10, no tempo certo para encontrarmos a via já liberta pelo Alfa Pendular, e mantemos uma circulação protegida pelo sinal verde. À chegada ao Poceirão, duplo cruzamento na via dupla. À frente, de novo a 5625 com novo comboio de contentores vindo da Bobadela, e logo atrás de si um comboio de carvão vazio para Sines. O conjunto, e nós mesmos, somos fotografados pelo João Lourenço, habitual colaborador da Trainspotter *e que, como muitos, sabe bem o potencial que este troço tem para a fotografia ferroviária.*

Na concordância da Agualva, cruzamos dois comboios e um trainspotter

Quando paramos no Poceirão, o atraso já foi cortado para menos de uma hora, mas a hora não é a melhor para seguir para Bombel. Imobilizamo-nos às 17h25, mas só às 17h43 voltamos a andar, depois de passar o IC Évora – Lisboa-Oriente. O Intercidades, rebocado pela locomotiva 5612, cruza a estação do Poceirão já acima dos 100 km/h.

Tomando a Linha do Alentejo, seguimos sem paragens até ao Setil, onde paramos às 18h55 para ultrapassagem por um comboio de passageiros. Até lá, o maior destaque vai para o cruzamento em Pegões, de novo sem paragem, com o comboio Leixões – Terminal XXI, rebocado pela locomotiva 4712. Estes comboios de Leixões, por transportarem mais contentores vazios do que os tráfegos do Entroncamento e da Bobadela, permitem uma composição de 480 metros, em média, o que se torna num conjunto de dimensões impressionantes mesmo numa altura em que muito se fala da ampliação dos comboios de mercadorias para 750 metros.

Às 19h43 paramos na Bobadela, com cerca de uma hora de atraso. Além de acompanharmos por dentro a operação destes importantíssimos comboios, os muitos cruzamentos com comboios similares não dão margem para dúvidas: se houve projecto logístico que deu frutos nos

Regresso à Linha do Norte, no Setil

últimos anos em Portugal, foi o porto de Sines em geral, e o Terminal XXI em particular.

O itinerário permite também uma simples análise aos estrangulamentos que persistem na rede a Sul do Tejo, começando desde logo pela travessia do rio, que obriga a uma viagem adicional de quase hora e meia de Lisboa ao Poceirão. O troço Marateca – Pinheiro e a Linha de Sines são outros pontos óbvios de estrangulamento, sendo o segundo provavelmente resolúvel apenas com um traçado integralmente novo e passando por terrenos distantes.

Sines é hoje em dia um hotspot da rede nacional, e os comboios da MSC Rail, hoje ainda operados pela CP Carga, são elementos incontornáveis da fauna ferroviária nacional, reproduzindo-se a um ritmo assinalável ao longo dos anos.

Espero que a reportagem vos desperte o mesmo interesse que despertou a mim. Se ainda não perderam algum tempo a ver passar estes tráfegos, garanto-vos que vale a pena fazerem-no algum dia. É a economia a mexer, e são partes importantes das nossas exportações que todos os dias escolhem o caminho-de-ferro antes de embarcar nos maiores navios porta-contentores do mundo.

Entrada no terminal da Bobadela, já no final do feixe de recepção

WWW.TWITTER.COM/PTFERROVIARIO

TWEETS SEGUINDO SEGUIDORES CURTIU

Portugal Ferroviário
@PTFerroviario

Website sobre os caminhos de ferro portugueses. Edita a Trainspotter e aloja o maior fórum português sobre ferrovia.

Portugal
portugalferroviario.net

Tweets | Tweets e respostas | Fotos e vídeos

Portugal Ferroviário @PTFerroviario — Following

#cpcarga Quase a sair de Lisboa. Vamos até Sines? Venham daí!

View translation

Portugal Ferroviário @PTFerroviario — Following

#cpcarga Mudamos de agulha e rumamos a Sul, no Setil. Falta de TTT obriga a subir antes de descer

View translation

Portugal Ferroviário @PTFerroviario — Following

Há um Alfa a passar na variante. Nós fomos enviados pelo itinerário histórico via Alcácer do sal. #cpcarga

View translation

Portugal Ferroviário @PTFerroviario — Following

A paisagem desliza a 90 km/h. Dos 135 minutos de atraso à saída, de manhã, sobram 70. Linha de Vendas Novas #cpcarga

View translation

Portugal Ferroviário @PTFerroviario — Following

Paragem no Poceirão para almoço. Bom apetite! #cpcarga

View translation

Portugal Ferroviário @PTFerroviario — Following

#cpcarga Mudamos de agulha e rumamos a Sul, no Setil. Falta de TTT obriga a subir antes de descer

View translation

Pela Linha do Sul em 2010

José Sousa

Já lá vai o tempo em que um normal dia de spotting na Linha do Sul nos podia brindar com surpresas e com circulações "especiais" que hoje mais não são do que meras recordações. No ano de 2010 ir à Linha do Sul ainda tinha uma certa "magia" que se tem vindo a perder cada vez com o passar dos anos, quer porque havia antigamente uma maior variedade de material a circular, quer porque a diversidade de tráfegos também era bem maior.

O dia 1 de Outubro de 2010 foi mais um dos dias em que decidi pegar na "trouxa" e meter-me bem cedo a caminho de mais uma jornada de spotting que se viria a tornar memorável, e que recordo agora com nostalgia.

Para começar a jornada escolhi a passagem superior da Azinheira dos Barros onde os primeiros raios de sol de um dia de Outono já incidiam sobre a linha e pelas 07h55 lá surge a locomotiva 6007 com o mercadorias da Takargo nº 85382 entre o Terminal TER-TIR e o ramal da EDP/Cinzas em Sines com um atraso de 19 minutos. Nesta altura as locomotivas Euro 4000 da Takargo eram presença esporádica a sul do país e as fotografias das mesmas não abundavam. Começava a aproximar se a hora da passagem do comboio de carvão e por isso resolvi manter-me por ali mesmo com os ouvidos bem atentos à espera de ouvir rolar a composição que circulava também ela com um ligeiro atraso, até que na curva apareceu a dupla de 5600s ligada com apenas "meia" composição de Uaoos da Tejo Energia vazios proveniente do Poceirão com destino ao Porto de Sines (comboio 66983). Não deixou de ser interessante ver tanta força de tracção para um comboio tão leve.

Comboio de carvão proveniente do Poceirão

Já eram horas de meter qualquer coisa para o estômago, e esperar pelo comboio 182 a cargo do

Comboio nº 85382 com serviço da Takargo na Azinheira dos Barros

Alfa Pendular a caminho de Faro

4006 proveniente de Faro e com destino a Porto Campanha, que "rasga" a linha ferozmente a caminho do Norte do país, tentando recuperar os dez minutos de atraso que já levava. O atraso do Alfa Pendular obrigava assim a que o Regional nº 3703 que circulava entre Setúbal e Tunes andasse também ele com atraso, mas é um atraso que pelo qual

Regional nº 3703 a cargo da Allan 0367

valeu a pena esperar, já que da curva surgia a silhueta de uma Allan, neste caso era a 0367. Alegria quase total, já que se havia Allans a fazer o serviço destinado às 2240s é porque seria dia de rotação de material dos regionais do Alentejo. Tirei uma fotografia, e num ápice me enfiei dentro do carro a caminho da passagem superior do Lousal tentando desse modo ser mais rápido do que a Allan, de modo a que pudesse fazer mais uma fotografia de um momento "anormal" na Linha do Sul. Não era todos os dias que se tinha a sorte de ver este tipo de material a circular nestas zonas. Um sprint permitiu-me chegar até à passagem superior no momento em que a Allan acabava de sair do viaduto da Corona na saída da estação do Lousal, o que me permitiu assim fazer mais um registo.

Com o fôlego restabelecido depois de um ligeira corrida, decido por ali permanecer. O facto de possibilitar a visualização da sinalização luminosa que antecedem as estações de Ermidas – Sado e do Lousal, facilitou-me a coordenação em termos de fotografar as várias circulações que se aproximam. O Sol já ia alto, as sombras haviam "abandonado" a linha, e aproximava-se com al-

Locomotiva 4702 com o comboio de contentotes nº 95273

gum avanço sobre o horário a 4702 com o comboio especial de contentores nº 95273 proveniente do Terminal da Bobadela com destino ao Terminal XXI em Sines. O adianto do comboio de contentores levou a que fosse alterado o cruzamento previsto no Lousal com o Regional nº 3700 que vinha de Tunes com destino a Setúbal. Com o cruzamento a ocorrer por força da alteração em Ermidas do Sado, a

De novo a Allan 0367

Allan 0371 com o Regional nº3700 proveniente de Tunes

Allan 0371 conseguiu mesmo assim passar no horário estabelecido pelo Lousal. Esta passagem da Allan acabava por me confirmar as previsões: era o dia escolhido pela CP para rotação de material. Entretanto na estação do Lousal já esperava a 1904 com uma composição carregada de areia no ramal Somincor e com destino às Minas de Neves-Corvo, que após a passagem da Allan se meteu a caminho com o rugido dos motores da 1904 a ecoarem pelo vale, enquanto puxava as toneladas de areia.

A 1904 com um carregamento de areia para as minas

Mais uns minutos de espera, e às 10h40 passou o 4001 com o Alfa Pendular 180 que liga o Porto a Faro e que pelas minhas contas iria com quase toda a certeza ultrapassar o comboio de areia na via dupla entre Ermidas-Sado e Torre Vã, já que o avanço de cerca de vinte minutos da 1904 não lhe iria muito provavelmente dar tempo de atingir a Concordância da Funcheira e assim libertar a Linha do Sul para o Alfa.

Alfa Pendular com a ligação entre o Porto e Faro

Com 165 minutos de atraso lá apareceu uma das circulações que me fez sair de casa bem cedo, o comboio nº 96209 (Poceirão – Ermidas-Sado) a cargo da 5622 e com vagões da RENFE destinado ao transporte de automóveis que iriam andar em testes durante o dia, com paletes de sacos de cimento de modo a simular o peso. Com a Linha do Sul cheia de movimento não me arrisquei a sair da passagem superior do Lousal e foi ali mesmo que aproveitei para fotografar o comboio de contentores 80836 que liga o Terminal XXI ao

Locomotiva 5622 com o comboio de testes com vagões da RENFE

Comboio de contentores proveniente do T-XXI

Comboio 96213 com destino ao ramal EDP/Cinzas

Terminal da Bobadela com a 4708 à cabeça, e também o comboio 96213 com uma hora de atraso que vindo do Poceirão se destina ao ramal da EDP/Cinzas, ramal este que neste dia contava com duas circulações dos "concorrentes" ferroviários CP Carga e Takargo. Numas contas feitas por alto, calculei que tivesse tempo de me deslocar até à estação de São Bartolomeu da Serra onde iria chegar antes do comboio com destino ao ramal da EDP/Cinzas, prescindindo do comboio de areia para Loulé e do Comboio nº 61181 para Santa Clara-Sabóia que já vinham com um atraso consideravel. Com uma condução digna de um piloto num ápice cheguei até lá, em plena Linha de Sines, na única estação intermédia que existia na altura. Foi ali mesmo que voltei a fotografar o comboio 96213, e o regresso do comboio da Takargo (85832) que voltando do ramal EDP/Cinzas se dirige até Alfarelos numa longa viagem. Dei então por terminada a manhã e comecei a planear a parte da tarde.

De volta à Linha do Sul, escolhi a zona de Alvalade para tirar mais umas fotos, e a passagem superior da nacional onde se vê o novo viaduto de

Comboio de testes com a locomotiva a empurrar os vagões

Ainda o comboio 96213 já em São Bartolomeu da Serra

Regresso da mina com minério a caminho de Praias Sado

O comboio da Takargo regressa do ramal da EDP/Cinzas

Alvalade foi o local escolhido. A sorte acompanhou-me, porque a pequena diferença de um minuto entre as duas circulações que se iriam cruzar nesta parte da via dupla permitiram-me fotografar o comboio de testes dos vagões que se dirige até Ermidas-Sado (a composição segue com a locomotiva a empurrar os vagões Laaers da série 437 0 da REN-

A 1909 com novo carregamento de areia a caminho das minas

FE), mas também o regresso da 1904 desta vez carregada de minério das minas Neves Corvo com o comboio 60982 com destino até Praias do Sado. Mantive-me por ali, onde voltei a fotografar uma composição de areia com destino mais uma vez às minas de Neves-Corvo (comboio 69893) desta vez com a 1909 a ser a locomotiva encarregue desta circulação tão característica da Linha do Sul. Na passagem superior comecei quase a desesperar já que o atraso do "Sabóia" (comboio 61080) era cada vez maior, até que finalmente com 109 minutos de atraso lá apareceu a locomotiva eléctrica 2605 com a madeira carregada em Sabóia e que seguia até Praias do Sado. Este foi mais um dos tráfegos que

A 2622 traciona o comboio de madeira proveniente de Sabóia

desapareceu da Linha do Sul, tal como as 2600s que tempos depois também acabaram por ser encostadas. Foi mesmo ali na zona de Alvalade que permaneci até à passagem do Intercidades 572 (Lisboa – Faro, com a 5612) e do Intercidades 672 (Faro – Lisboa, com a 5618). Se o ascendente levava cinco carruagens de passageiros com destino ao sul do país, o ascendente trazia a reboque as normais três carruagens próprias desta altura do ano.

Com o comboio de teste dos vagões em Ermidas,

UTE 2247 com o Regional 3705

Intercidades 672

UTE 2286 a caminho de Setúbal

Intercidades 572

desloquei-me até lá na esperança de o apanhar mais uma vez, mais exactamente até à passagem superior que se encontra a sul da estação onde às 15h55 "encontro" a UTE 2247 com o Regional 3705 que circulava entre Setúbal e Tunes. Depois das Allans terem efectuado a rotação, os Regionais do Sul voltavam a ser pertença das 2240s e foi assim que surgiu depois a UTE 2286 com o Regional 3702 que circulava no sentido oposto. Nos dias de hoje já não existem Regionais na Linha do Sul, nem as UTEs são vermelhas e azuis. O que naquele dia era uma banalidade acabaram por ser mais uns registos que ficaram para a posteridade.

Enquanto esperava por mais uns comboios de mercadorias, lá passou o 4001 com o Alfa 184 que voltava a ligar Faro ao Porto. Os Alfa Pendulares fartavam-se (e hoje ainda assim continuam) de andar entre o Norte e o Sul do país num corrupio

4001 com mais um serviço em direcção a Faro

impressionante, quase sem terem tempo de descanso.

Com sete minutos de avanço lá apareceu a 4709 com o comboio nº 62992 proveniente de Loulé com destino ao Poceirão, com uma mistura de vagões vazios de areia (algo normal nestas circulações que decorriam nesta altura) e ainda com três vagões plataforma destinados ao cimento que seguia em tempos para Vila Real de Santo António, tráfego esse que também já acabou. Nos dias de hoje as circulações de areia para Loulé mantêm-se mais ou menos regulares, mas com composições homogéneas em vez da variedade vagões que apresentavam antigamente.

O dia ainda me iria apresentar uma bela fotografia com o comboio 74392 (Entroncamento – Portimão) que, carregado de carril para

O "Areias" regressa de Loulé com a composição vazia

A 1560 com o comboio de carril a caminho do Algarve

a Linha do Algarve, trazia a vistosa 1560 na frente da composição. Tendo em conta das limitações existentes nas pontes que antecedem Portimão era normal que fossem as MLWs as responsáveis por este tipo de comboios. Infelizmente também esta série de locomotivas a diesel já não faz parte da realidade dos caminhos-de-ferro.

Para finalizar o dia, fiz mais uma fotografia ao comboio de teste entre Ermidas-Sado e Torre Vã com a 5622 e com os vagões da RENFE e dei por acabada a "spottada" com mais um retrato a um comboio de minério (comboio 60984) que, com a 1909, volta das minas com destino a Praias do Sado, comboio esse que tinha previsto apanhar em Mouriscas-Sado, tal como o Takargo 65680 da Celbi para Setúbal, mas o atraso do carrileiro obrigou-me alterar os planos.

Mais uma imagem do comboio de testes

Hoje, quase cinco anos depois, muito provavelmente não me meteria numa nova aventura destas. As circulações especiais com material diferente (vagões e não só) são raríssimas, as 1550s e 2600s estão encostadas, as rotações de material do Alentejo deixaram de se fazer por estes lados com o encerramento da linha entre Beja e Ourique, e os Regionais da Linha do Sul passaram à história. Foi sem duvida um dia memorável.

A 1909 com nova carga de minério

Planeamento do Spotting do dia 01/10/2010, onde quase tudo correu bem, e com algumas boas surpresas.

Azinhei.	Lousal	Ermidas	Alvalade	Comboio	Origem	Destino	Operador
07h20	07h22	07h26	..	CONTENTO 80381	Term. da Bobadela	Terminal XXI	CP CARGA SA
07h36	07h38	07h42	..	CONTENTO 85382	TER-TIR	EDP / Cinzas	TAKARGO RAIL
07h52	07h55	07h58	..	96209	Poceirão	Ermidas - Sado	CP CARGA SA
08h03	08h06	08h11	08h17	AREIA 62997	Poceirão	Loulé	CP CARGA SA
08h16	08h19	08h22	..	CARVAO 66983	Poceirão	Porto de Sines	CP CARGA SA
08h37	08h36	08h34	08h30	ALFA 182	Faro	Porto Campanhã	CP LONGO CURSO
08h51	08h54	08h57	09h03	MADEIRA 61081	Praias-Sado	Santa Clara-Sabóia	CP CARGA SA
09h17	09h21	09h26	09h33	REGIONAL 3703	Setúbal	Tunes	CP REGIONAL
09h33	09h37	09h40	09h45	AREIA 69891	Somincor	Minas Neves Corvo	CP CARGA SA
09h38	09h44	09h56	..	95273	Term. da Bobadela	Terminal XXI	CP CARGA SA
09h45	09h48	09h57	..	96213	Poceirão	EDP / Cinzas	CP CARGA SA
09h56	09h53	09h49	09h42	REGIONAL 3700	Tunes	Setúbal	CP REGIONAL
10h13	10h15	10h17	10h19	ALFA 180	Porto Campanhã	Faro	CP LONGO CURSO
10h45	10h43	10h38	..	CONTENTO 80836	Terminal XXI	Term. da Bobadela	CP CARGA SA
11h14	11h16	11h19	11h25	AREIA 62891	Somincor	Loulé	CP CARGA SA
11h31	11h30	11h27	11h23	IC 670	Faro	Lisboa Oriente	CP LONGO CURSO
12h17	12h19	12h21	12h25	IC 570	Lisboa Oriente	Faro	CP LONGO CURSO
12h29	12h32	12h35	..	CONTENTO 80387	Term. da Bobadela	Terminal XXI	CP CARGA SA
12h36	12h08	12h02	11h45*	CONTENTO 85832	EDP / Cinzas	Alfarelos	TAKARGO RAIL
13h25	13h23	13h20	13h14	MADEIRA 61080	Santa Clara-Sabóia	Praias-Sado	CP CARGA SA
13h47	13h45	13h41	..	CARVAO 66852	Porto de Sines	Central do Pego	CP CARGA SA
14h11	14h14	14h18	14h23	AREIA 69893	Somincor	Minas Neves Corvo	CP CARGA SA
14h18	14h06	14h01	13h55	MINERIO 60982	Minas Neves Corvo	Praias-Sado	CP CARGA SA
14h33	14h31	14h11	..	96216	Terminal XXI	Term. da Bobadela	CP CARGA SA
14h55	14h58	15h01	..	CONTENTO 81381	Term. da Bobadela	Terminal XXI	CP CARGA SA
15h08	15h10	15h12	15h16	IC 572	Lisboa Oriente	Faro	CP LONGO CURSO
15h21	15h20	15h17	15h13	IC 672	Faro	Lisboa Oriente	CP LONGO CURSO
15h35	15h40	15h44	15h51	REGIONAL 3705	Setúbal	Tunes	CP REGIONAL
..	..	..	..	AREIA 68089	Praias-Sado	Somincor	CP CARGA SA
15h52	15h50	15h38	..	CONTENTO 81830	Terminal XXI	Term. da Bobadela	CP CARGA SA
15h54	15h59	16h15	16h28	MATCONST 74392	Entroncamento	Portimão	CP CARGA SA
16h18	16h08	16h03	15h56	REGIONAL 3702	Tunes	Setúbal	CP REGIONAL
16h36	16h35	16h33	16h29	ALFA 184	Faro	Porto Campanhã	CP LONGO CURSO
17h12	17h10	17h07	17h01	AREIA 62992	Loulé	Poceirão	CP CARGA SA
17h22	17h20	17h15	**	96214	EDP / Cinzas	Souselas	CP CARGA SA
17h34	17h32	17h29	17h23	MINERIO 60984	Minas Neves Corvo	Praias-Sado	CP CARGA SA
18h07	18h10	18h13	18h19	AREIA 69899	Somincor	Minas Neves Corvo	CP CARGA SA
18h54	18h53	18h50	18h46	IC 674	Faro	Lisboa Oriente	CP LONGO CURSO
19h16	19h18	19h20	19h23	IC 574	Lisboa Oriente	Faro	CP LONGO CURSO
19h49	19h53	19h58	20h05	REGIONAL 3801	Setúbal	Funcheira	CP REGIONAL

**	19h15	MINERIO 60984	Minas Neves Corvo	Praias-Sado	CP CARGA SA
**	19h25	MADEIRA 65680	Celbi	Setúbal-Mar	TAKARGO RAIL

*	São Bartolomeu da Serra
**	Mouriscas-Sado

Perseguição Xove – Pravia

Tiago Ferreira

Fotografar uma composição de mercadorias de via estreita não é uma oportunidade todos os dias para quem vive no nosso país. As últimas deixaram de circular há mais de 25 anos, sendo que alguns vagões ainda serviram como vagões de comboios de socorro ou de furgão, como na Linha do Tua. A oportunidade sentir em parte essas circulações encontra-se no país vizinho, com um dos mais característicos tráfegos da rede da FEVE: O transporte de blocos de alumínio de Xove para o País Basco, de preferência tracionado pelas locomotivas Alsthom 1600.

Tendo em conta o pobre panorama ferroviário existente no nosso país que já tenho referido em alguns editoriais da *Trainspotter* e à longa paragem como spotter associada da minha parte, para este ano de 2015 decidi que aproveitaria uma semana de férias para efectuar um spotting além-fronteiras. Após a análise de diversas opções decidiu-se entre mim e o meu companheiro e amigo João Cunha que iríamos estar cerca de uma semana na Galiza e nas Astúrias, no qual começaríamos pela rede de via estreita da FEVE. Ficou marcado para o sábado, dia 18 de Julho a primeira etapa dessa sessão, e logo com uma perseguição, mas diferente nos moldes a que estava habituado: o comboio de transporte de alumínio vindo da fábrica da Alcoa situada junto a Xove, que percorre quase toda a rede de via estreita do norte de Espanha. O troço a ser retratado iria-se concentrar desde a sua origem até ao longo de todo o troço não electrificado na Galiza e nas Astúrias até Cudillero. Sendo

Estação de Xove com a composição prestes a partir

um comboio de via estreita e como tal associada as suas condicionantes ao nível de velocidades, sinuosidade da via em alguns locais e acesso aos diversos locais de spot tendo como base o paralelismo com a estrada nacional N634, e da Autovia A8, a probabilidade de o perseguir e fotografar nos diversos locais definidos era muito elevada.

Obviamente que antes de começar o spotting, foi necessária fazer toda uma preparação prévia da perseguição, o qual o João Cunha realizou todo esse trabalho. Aproveitando a excelente cobertura do Google Street View, e a enorme quantidade de passagens superiores existentes (que datam da época da construção da linha), foram seleccionados diversos locais de acordo com as panorâmicas existentes no sentido oeste-este e a facilidade de acessos aos mesmos. Os dados foram colocados no GPS onde no qual foram colocadas as coordenadas de todos os spots programados. Partindo da carta horária e calculando o tempo necessário de deslocação entre os diversos locais programados (e os possíveis de serem usados), toda a informação foi organizada, o que facilitou o trabalho de condução, que ficou sobre a minha responsabilidade.

Apesar de ser um comboio de periodicidade diária e o único mercadorias que circula neste troço, o tipo de composição muda constantemente, rodando tracções múltiplas com unidades simples da série Alsthom 1600 (em muito, semelhantes às nossas CP 9020), ou da série 1900, correndo o risco mesmo de ser suprimido. No dia anterior obteve-se a confirmação que seria a marcha seria realizada com tracção simples. Com todos estes dados, teríamos de estar antes das 11h30 em Xove, pelo que saímos de Lisboa às 19h15 do dia anterior, com paragem em Valongo para descanso, dada a distância quilométrica até ao local. Às 6h00 do dia 18 de Julho, sábado, já nos encontrávamos a caminho no qual ainda nos aguardava mais de quatro horas até Xove. De acordo com o GPS, no meio da viagem estávamos com 15 minutos de atraso, o que poderia impedir de fotografar a partida. Mas a excelente rede de auto-estradas e o pouco trânsito após a passagem por Santiago de Compostela permitiu-nos chegar ao destino cinco minutos antes da sua saída.

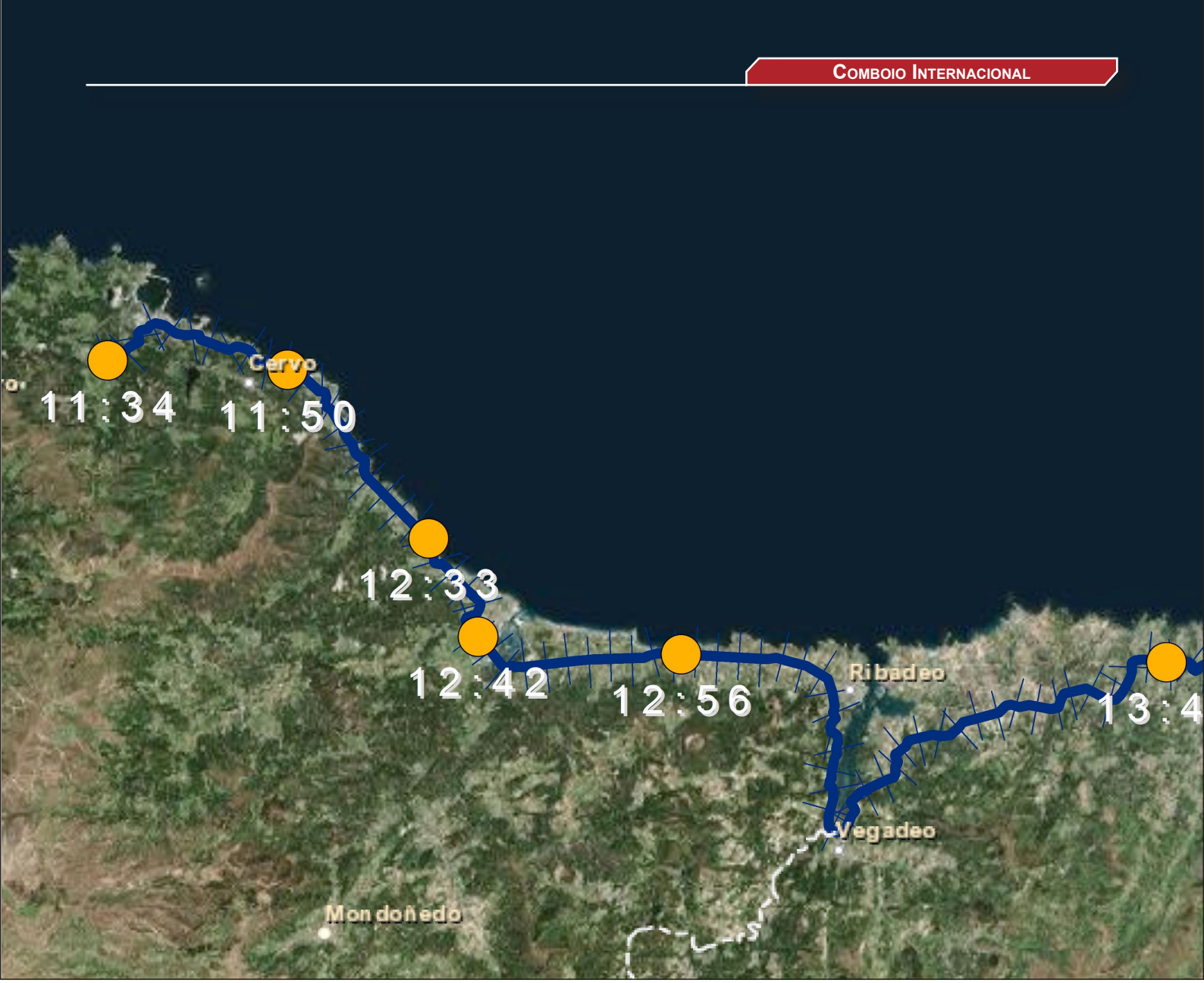
Xove (ponto1 do mapa) é uma pequena estação situada no meio de um eucaliptal. Conta com uma via de cruzamento e de resguardo, onde é carregado o alumínio, contentores de sucata (tráfego de retorno para a fábrica) e madeira, cujo tráfego segue para El Ferrol, na única circulação de mercadorias existente para este importante porto galego. Tempo para fazer um registo, já que a 1603 posicionada com a frente longa à cabeça encontra-se com o motor ligado pronta a sair com o mercadorias 73151 com nove vagões porta-contentores carregados de blocos de alumínio.

Às 11h35 dá-se o apito e partida, pelo que seguimos para o primeiro ponto de plena via em Madeiro-Mar (ponto 2) a cerca de 11 km. A partir deste ponto a linha encontra-se com o mar, onde

Primeiro spot em plena via em Madeiro-Mar

predomina as falésias e praias rochosas. O tempo apresenta-se encoberto e fresco com a temperatura a rondar os 23ºC, condições que iremos apanhar durante todo o dia. Verificamos que não estamos sozinhos, já que temos companhia de um spotter espanhol bem conhecido e com o qual trocámos logo dois dedos de conversa. Às 11h50 dá-se a sua passagem com a marcha a não passar os 50km/h. Seguimos para Punta Fazouro (ponto 3), situado a 13,7 km até a uma passagem superior à entrada da antiga estação e actual apeadeiro, onde está prevista a passagem por volta das 12h11, após cruzamento com o Regional 71830 proveniente de Oviedo com destino a Ferrol (um dos dois diários que percorrem todo este trajecto) em Cervia. Devido ao atraso deste que passa no local (com uma unidade múltipla encabeçada pela 2722 com a 2717 atrás), em cerca de 20 minutos, só passados 22 minutos, às 12h33 é que se dará a passagem da composição. Mas estes 20 minutos de espera permitiram verificar e analisar o estado da via nesta zona, praticamente toda ela renovada com travessa monobloco, mostrando que a existência de um caminho-de-ferro com estas características não é

Passagem do Regional para Ferro em Punta Fazouro antes do cruzamento com o mercadorias, e com 20 minutos de atraso o mercadorias finalmente passa em Punta Fazouro.



impeditiva da existência de um serviço moderno e com um mínimo de qualidade.

Apesar da folga existente da marcha, este atraso de 20 minutos nunca mais será recuperado ao longo de toda a perseguição efectuada durante esse dia. A caminho de Esteiro (ponto 5, a 10km), tempo ainda para fazer uma curta paragem na passagem superior da N634 à saída da estação de Foz às 12h40. A linha vai afasta-se um pouco do mar, entrando numa zona rodeada de campos agrícolas. Esteiro é uma longa recta com uma boa perspectiva da paisagem envolvente e da composição a fotografar. Esta passará por volta das 12h55, continuando com os 20 minutos de atraso.

Tínhamos previsto fazer um último registo em terras galegas à entrada de Ribadeo, mas tendo em conta o atraso já existente, decidimos meter-nos na Autovia A8 até A Ronda (ponto 6), já no lado asturiano que distancia 35 km do último ponto, perto da saída da mesma. Estamos numa zona rural, junto de diversas vacarias. Não é de admirar já que as Asturias é a região produtora por excelência dos lacticínios em Espanha. O perfil da via é diferente dos primeiros locais. Estamos numa zona com via não renovada, com travessa em madeira, o que lhe dá um toque ainda mais rural ao local. A Ronda é um bom local para apanhar circulações vindas de Oeste, já que no sentido oposto, apesar de ser em linha recta, devido à densa vegetação a visibilidade é muito reduzida. À sua passagem por volta das 13h50 o mercadorias já contava com mais de 40 minutos de atraso, já que estava prevista a sua passagem às 13h06. Seguimos pela N634 até Navia, que dista 16km. O objectivo seria fotografar na ponte em betão sobre o rio com o mesmo nome à entrada da localidade, mas as dificulda-

Passagem da composição por Pena do Corvos

des no estacionamento do carro, fez-nos seguir mais 4 km até Villaoril (ponto 7), até um campo aberto existente junto do apeadeiro. A primeira perspectiva seria inicialmente num ponto elevado perto de um pequeno santuário existente no local, mas devido à cultura de milho nesse mesmo ponto que retirou toda a perspectiva, fomos obrigados a mudar de planos e fotografar no lado oposto do apeadeiro a uma cota inferior da via, estando aqui já renovada. A 1613 consegue recuperar em cer-

Prmeiro ponto não programado, a passagem pela estação de Foz

Passagem junto do apeadeiro de Villaoril

ca de 10 minutos o atraso, passando às 14h20 em frente às nossas lentes. Voltámos logo para a estrada nacional a caminho do próximo local, bastante perto deste último ponto.

Ribadecima (ponto 8) foi um dos locais que mais gostei de fotografar neste dia. De acesso discreto a partir da estrada N634 (onde mais uma vez o GPS foi precioso), um caminho estreito vai dar a mais uma das típicas passagens superiores existentes. Uma curva larga com via por renovar, junto a um campo agrícola, com alguma vegetação no fundo é o ambiente que compõe a passagem. Não tivemos que esperar muito pela composição passando neste ponto às 14h40.

San Cristobal (ponto 9) apareceu como uma das incógnitas durante o planeamento. A perspectiva retirada previamente da passagem superior existente junto do apeadeiro (não longe da estrada nacional) é um pouco inconclusiva. De acesso discreto, com acesso a partir de um caminho não asfaltado, a nossa expectativa confirmou-se: estando entrincheirada, não restou outra alternativa do que efectuar o registo no lado oposto do apeadeiro, o qual não saiu mau do todo, passando o mercadorias com mais de meia hora de atraso.

Passagem por Ribadecima

Seguimos de novo para a Autovia A8. A paisagem vai se tornando mais acidentada, com a linha afastando-se para o interior, numa zona de densa vegetação. O último local definido para a perseguição do alumínio seria à entrada da localidade de Cudillero, na passagem superior junto das falésias existentes a cerca de 1 km na

estação. Sendo um local ainda não renovado com curva em trincheira, decidi enquadrar a fotografia com a falésia existente mesmo em frente. Segundo o horário, a sua passagem estava prevista para as 14h55, mas dada a sinuosidade da via nesta região das Asturias (após a passagem por San Cristobal e bem perceptível a partir da autovia, onde se pode observar alguns viadutos em alvenaria com uma altura apreciável no meio da densa vegetação), a que se juntou o atraso acumulado no inicio de percurso, só às 15h52 os carris começaram a emitir o som da sua passagem. Estava feito o último registo desta perseguição.

Após uma paragem para reabastecimento, seguimos em direcção a Avilés onde passaríamos o resto da tarde em Trasona para efectuar alguns registos dos comboios das siderurgias da Arcelor-Mittal. Voltaríamos à rede da FEVE no dia a seguir onde fotografaríamos o Transcantábrico e a circulação descendente do alumínio para Xove, cuja perseguição aos mesmos retratarei num próximo artigo.

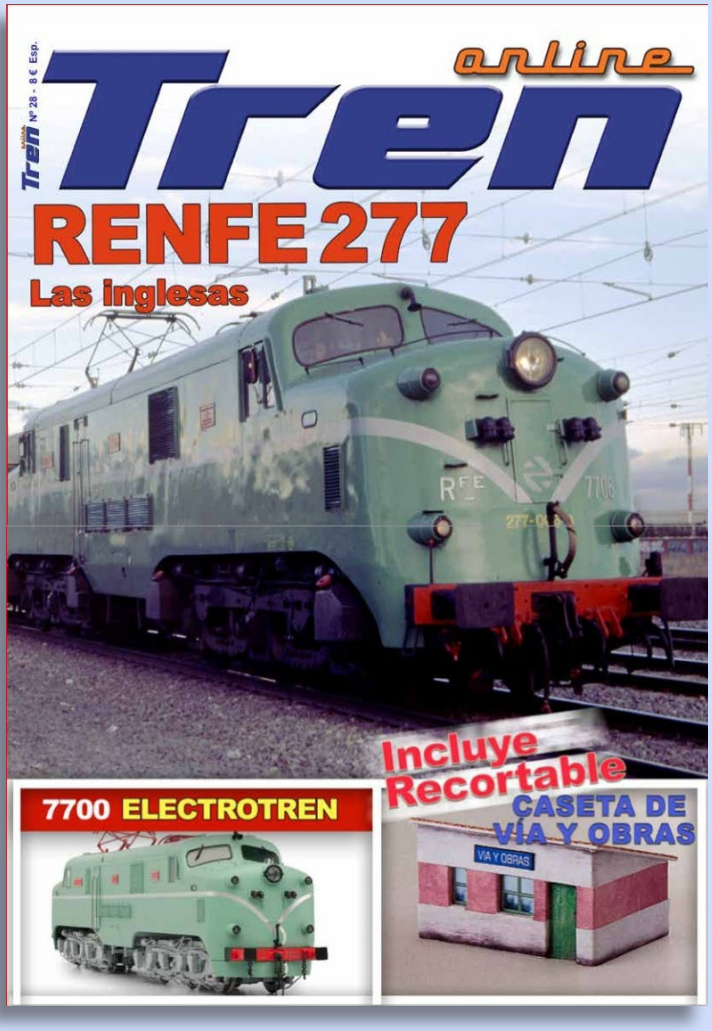
A primeira abordagem efectuada à via estreita da FEVE foi muito positiva. Os bons enquadramentos existentes junto do mar, associados ao tipo de composição fotografada (talvez o charme relacionado com as 1600 e a fazer lembrar como seriam as circulações do mesmo tipo em Portugal com as 9020), os bons acessos ao locais e folgas horárias, permitiram fazer bons registos, mas ao mesmo tempo fazer uma reflexão de como o significado de via estreita enquanto rede estruturada e em boas condições pode proporcionar não só no serviço de passageiros como no de mercadorias. Não poderia deixar de agradecer ao João Cunha por toda a organização, planeamento e apoio indispensável para que este spotting fosse bem sucedido.

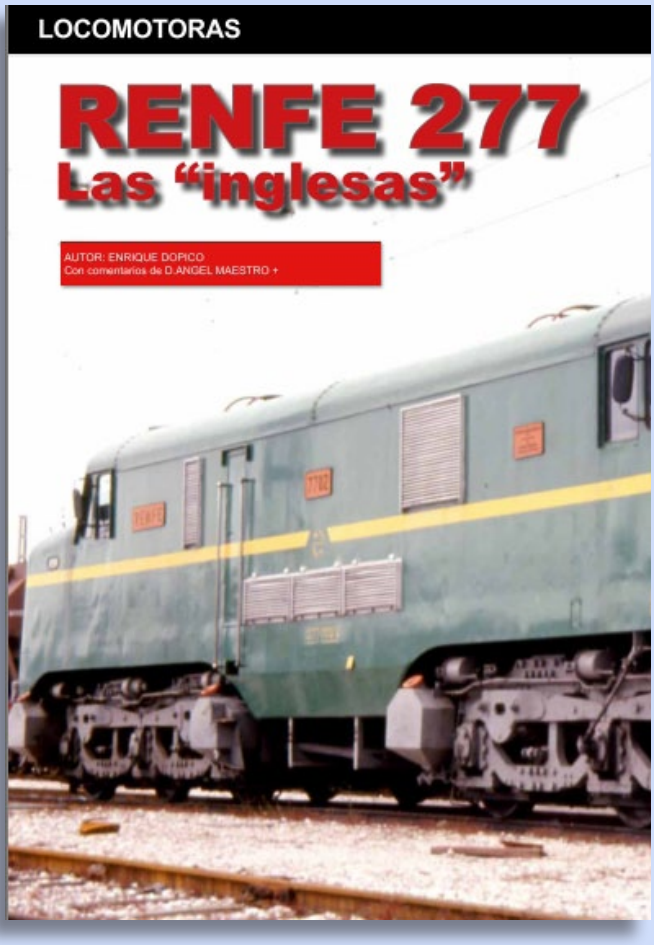
Passagem pelo apeadeiro de San Cristobal

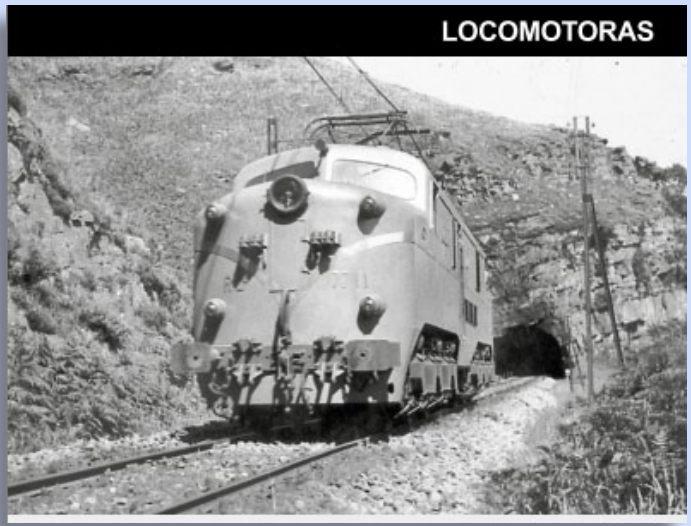
Passagem junto das falésias à entrada de Cudillero

Tren online

Estará disponível muito em breve a Tren On Line nº 28 onde as locomotivas RENFE 277 ("Las Inglesas") vão ter papel de destaque. O artigo referente a estas locomotivas abrange quase tudo o que envolve este material desde a chegada a Espanha, até aos dias de hoje, revivendo desse modo cerca de 70 anos de história. Mas nem só de comboios "reais" a Tren fala sobre as RENFE 277, sendo que também no modelismo há um artigo excente sobre as mesmas em escala H0. Ainda no modelismo há a possibilidade de "construir" uma antiga casa de via e obras que era caracteristica da rede ferroviária espanhola.







PRUEBAS

RENFE 277 "Las Morritos"

ESCALA H0

AUTOR: REDACCIÓN

Una de la mejores reproducciones de Electrotren para una de las mejores locomotoras de RENFE.

LOCOMOTORAS

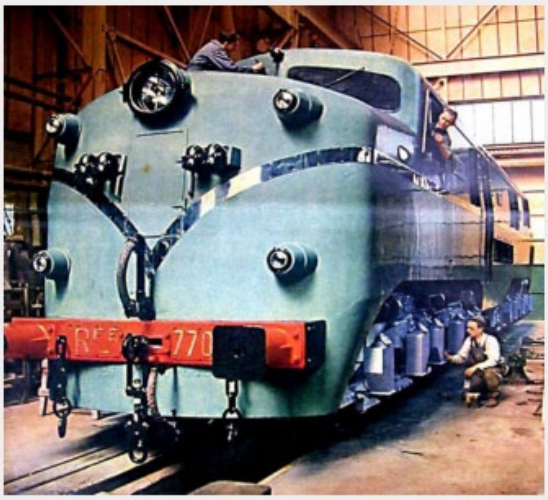


Imagen de propaganda realizada por la Vulcan Foundry donde se ven varios empleados dando los últimos retoques a una de las primeras máquinas españolas. VF

Imágenes extraídas de un vídeo promocional, donde se ve la salida de fábrica de la locomotora RENFE 7768. VF

LOCOMOTORA

En octubre de 1995 la AZAF 7 organizó un viaje entre Zaragoza y San Sebastián variada composición formada por coches de este asociación remolcada por ee doble tracción con la 7666. Llamaba momentos antes de obtener esta fotografía Sebastián la 7668 sufrió una avería que no volvió a funcionar. Carlos Pérez Fer

En Madrid Fuencarral podemos ver a la 7722, aún sin placas en su frontal, acompañada de otros coches restaurados por el Museo de la Monforte y la locomotora 269 601. Ignacio Martín Yusta

RECORTABLE

CASETA DE VIA Y OBRAS SANTANDER MEDITERRÁNEO

AUTOR: PEDRO HERNÁNDEZ

El mal llamado ferrocarril de Santander al Mediterráneo es la historia de un fracaso o más bien "La crónica de una muerte anunciada" como el título de la novela de García Márquez.

Y he dicho mal llamado pues en realidad solo unía Ciudad – Doñante con Calatayud pasando por Burgos y Soria, quedando la unión con Santander sin realizar y continuando hacia el Mediterráneo por las vías de otra compañía ferroviaria. Era un ferrocarril sin futuro. Fue empezado a construir en unos años en los que el transporte por carretera empezaba a ser competitivo, discurría por zonas escasamente pobladas, con industria inexistente y el mayor tráfico lo proporcionaban solamente el transporte de cereales y la madera de los pinares sorianos. Sus obras se iniciaron en 1924, el ferrocarril entró en funcionamiento en 1930 y se clausuró en 1984 por falta de tráfico.

Mucho se ha escrito sobre este ferrocarril, sus orígenes y su fracaso y de todas ellas la que considero más verosímil es la que apunta el historiador del ferrocarril Juanjo Olaizola Elordi. Su tesis dice que los concesionarios de la línea no estaban interesados en su explotación, que ya suponían deficitaria, sino en las subvenciones que el estado concedió y que en terreno más o menos llano eran superiores a los costes de construcción. Vamos, que fue lo que ahora llamamos un "pelotazo".

De hecho, al proclamarse la República, como consecuencia de las investigaciones de la Comisión de Responsabilidades, fueron procesados por esos hechos el Rey Alfonso XIII, el Infante Fernando María de Baviera y Borbón, el concesionario, Guillermo Solms, el ministro de Fomento durante la dictadura, Rafael Benjumea, el Director General de Obras Públicas, Rodolfo Gelabert y Viana, el Director General de Ferrocarriles, Antonio Faquineto Berini y el Ingeniero de la Primera División de Ferrocarriles Justo Hernández Ramos. Los cuatro primeros no llegaron a declarar, al haberse exiliado de España. Después, con la victoria de las derechas en 1933 y posteriormente con la guerra civil, el asunto se fue diluyendo en el olvido.

Una de las características de este ferrocarril es la uniformidad de sus edificaciones. Para los edificios de las estaciones hay dos o tres modelos distintos y para el resto, como son los almacenes de mercancías, los servicios, abrigos, casetas, casas de guardabarreras, etc. Se empleó prácticamente el mismo diseño en todo el trazado.

El recortable que hoy nos ocupa corresponde a las casetas de "VIA Y OBRAS". Eran pequeñas edificaciones de tan solo 5,20 m de ancho y 3,50 m de fondo situadas al borde de la vía en las cercanías de algunas de las estaciones. Tenían una puerta de una sola hoja, dos ventanas, un tejado de una sola vertiente y un cartel en el centro de su fachada que decía "VIA Y OBRAS".

Hontoria del Pinar

Tordesillas

Actualmente la mayoría están en ruinas y solo se conservan las dos o tres a las que se les ha dado otro uso.

En ellas, la cuadrilla dedicada al mantenimiento de la vía tenía su pequeño almacén donde guardaban la herramienta y algunas piezas como tirafondos y eclisas. Allí se cambiaban de ropa y allí supongo que tendrían sus charlas y merendarían acompañados por una botá de vino.

El montaje del recortable es bastante fácil pero dentro de su sencillez queda bastante "coqueto". Hay dos versiones, una en tonos azules y otra en tonos rojizos y ambas están basadas en la realidad.

ESPECIAL SOBRE CARRIS

Passagem do comboio n.º 30620/1 proveniente da Plataforma de Cacia com destino à Triagem do Porto de Aveiro

Valério dos Santos

A Linha do Porto de Aveiro, entre o terminal de Cacia e a triagem do porto de Aveiro, foi colocada sob tensão no final do mês de Agosto, permitindo assim a passagem das primeiras circulações com tracção eléctrica.

As habituais inspecções de catenária, permitindo avaliar os parâmetros geométricos e de captação da nova infraestrutura, precedem o início do serviço comercial em tracção eléctrica. Coube às locomotivas 4700 a honra das primeiras circulações, quer isoladas quer com composições de mercadorias, incluindo o furgão Sorefame de inspecção de catenária.

Esta electrificação estava prevista desde a construção do ramal e espera-se que permita baixar custos de transporte até à entrada dos ramais portuários, onde persistirá necessidade de manobrar as composições com recurso a locomotivas diesel.

Comboio nº 30622/3 responsável pela inspecção de catenária passando pela Gafanha da Nazaré

A composição parada na Triagem do Porto de Aveiro após os testes efectuados

Interrail Global – Promoção

Aproveite o outono e viaje livremente por toda a Europa

Passes Interrail Global – 15% de desconto

A promoção de outono está disponível de 1 de Setembro a 31 de Outubro de 2015.

A data limite para o início de validade do passe é o dia 30 de Janeiro de 2016.

Interrail Global Flexi / Contínuo

Validade	Sénior (60 ou mais anos)		Adulto (26-59 anos)		Jovem (12-25 anos)	
	1.ª classe	2.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	1.ª classe	2.ª classe
5 dias em 10 dias (Flexi)	316	202	351	224	281	163
10 dias em 22 dias (Flexi)	450	287	500	318	400	239
15 dias contínuo	498	317	553	352	442	276
22 dias contínuo	582	371	646	411	517	303
1 mês contínuo	753	479	836	532	669	392

Nota: preços em euros, com IVA incluído à taxa legal em vigor

As crianças até aos 11 anos (inclusive) viajam com Interrail gratuito, desde que acompanhadas por um passageiro portador de Interrail "adulto" e num máximo de 2 crianças por passe.

Informações e onde comprar:

Os passes podem ser adquiridos numa estação CP com venda internacional.
Disponível para venda de 1 de Setembro a 31 de Outubro de 2015.
Para outras possibilidades de aquisição consulte o site oficial do Interrail - » http://www.interrail.eu/

www.cp.pt/passageiros/pt/

"Cantonamento" dos Leitores

Covilhã 2009-03-31 : Transporte de carris Entroncamento – Covilhã, para as obras de renovação da via entre Caria e Belmonte, traccionado pela locomotiva MLW CP 1557. Recorde-se que este troço se encontra encerrado para obras desde 2009-03-08

© J. C. Pombo

Allan 0358: Belmonte 2009-03-08; Regional 5677 Covilhã – Guarda, no último dia de circulação neste troço da Linha da Beira Baixa com a Allan 0358

© J. C. Pombo

Ponte do Corges 2009-03-31: o mesmo transporte de carris (2009-03-31) agora na Ponte do Corges e a caminho de Belmonte

© J. C. Pombo

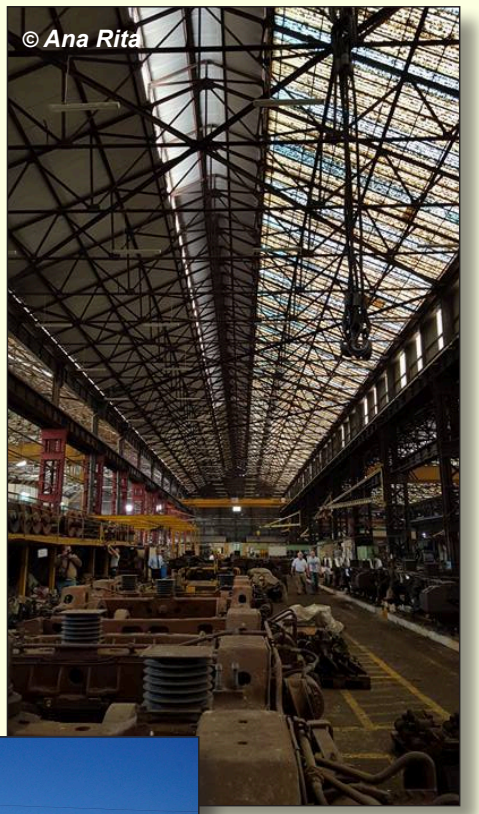
As associações integrantes do espaço L, em parceria com a Câmara Municipal do Barreiro e Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial (APAI), realizaram uma iniciativa sobre o Património Industrial e Técnico Ferroviário do Barreiro, no dia 26 de Setembro, integrado nas Jornadas Europeias do Património e subordinado ao tema do Ano Europeu do Património Industrial e Técnico.

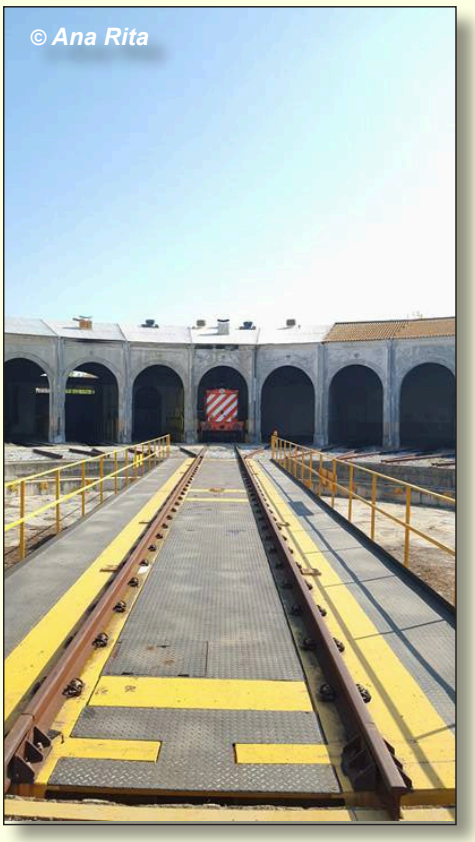
O programa englobou uma visita ao Património Industrial e Técnico Ferroviário do Barreiro com inicío no bairro ferroviário passando pela estação do Barreiro (actuais oficinas da EMEF), rotunda de material circulante e estação Sul. Seguiu se uma viagem de comboio entre o Barreiro e o Lavradio, tendo sido visitada a exposição permanente existente no espaço L. Depois do almoço convivio houve ainda tempo para umas "Conversas sobre o Património Industrial e Técnico do Barreiro" onde participaram a Câmara Municipal do Barreiro e Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial (APAI).

O dia finalizou se com uma visita ao Espaço Memória da Câmara Municipal do Barreiro.

www.facebook.com/groups/490318421040891/

© Ana Rita


© Ana Rita

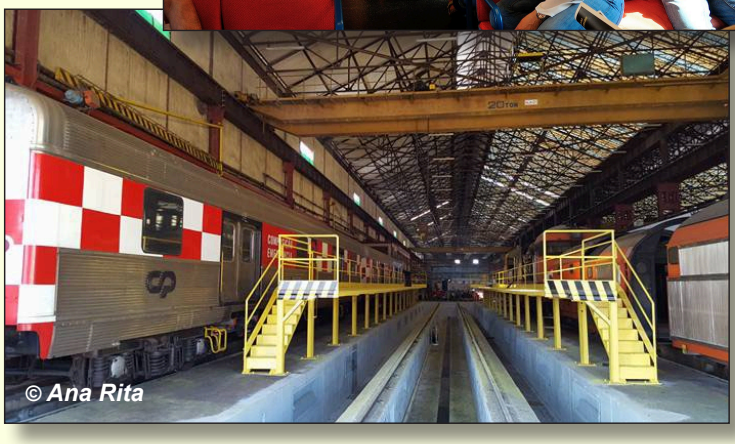

© Ana Rita

© José Encarnação
1-T

© José Encarnação

© José Encarnação

© José Encarnação


© Ana Rita

© José Encarnação

"Há décadas atrás"

«Diário de Lisboa de 17 de Outubro de 1925»

A chegada do Sud-Express de Paris.

"***Grande motim na estação do Rossio***

Hoje, antes da hora habitual da sua chegada, notava-se grande movimento dentro da estação, tendo aumentado a venda de bilhetes de «gare», e quanta mais se aproximava a hora, maior numero de pessoas entrava na «gare», a tal ponto que o chefe da estação teve de mandar empregados, fazer o serviço de policia a assim evitar o impedimento da saida de outros comboios.

Ainda o Sud-Express não tinha saido o tunel, já se ouvia grande algazarra na «gare», não sendo possivel conter a grande massa humana que quase impediu a entrada do Sud-Express.

A muito custo e com grande espanto dos maquinistas e de todos os passageiros, conseguiram aqueles fazer parar a locomotiva no local do costume.

Uma vez parado o comboio, mais se acentuaram os gritos da grande multidão, e a tal ponto que o chefe teve de recorrer ao Quartel do Carmo e requisitar uma força da guarda para a conter.

Ninguem compreendia o motivo de tal movimento, aumentando os gritos à chegada da força.

Já os soldados engatilhavam as espingardas, quando da grande massa saiu uma voz, que disse:

Sr. Comandante!...

Não viemos aqui para fazer tumulto! Queremos é ver as malas e carteiras que amanhã, expôem Bastos Silva, Limilada, da Rua de S. Nicolau, 81, e que nos constou chegavam hoje de Paris.

Depois disto, o comandante aconselhou-os a que era prudente saírem e amanhã irem ver a exposição no estabelecimento, visto os artigos correrem perigo de se estragarem por serem verdadeiras maravilhas."

Antes & Depois

Oficinas da Figueira da Foz, Linha do Oeste

A estação da Figueira da Foz com a zona das oficinas em destaque. As diferenças são enormes, e de um local onde o trabalho abundava em 1982, no ano de 2011 apresentava um cenário desolador.

Fevereiro de 1982 © João Marques

Setembro de 2011 © Pedro André

NORBRASS®
Modelismo Ferroviário de Precisão

NOVIDADES
2015
NEW ITEMS

CARRUAGENS CP SOREFAME 10-59 E 22-40

Para 2015 a Norbrass apresenta como projecto as míticas carruagens Sorefame, tão características dos nossos caminhos de ferro. Serão representadas as séries 10-69 e 22-40 em varias versões e numerações. A produção em latão de alta qualidade e fidelidade ao modelo real será limitada e exclusiva

CARRUAGENS CP SCHINDLER - em diversas versões

SUDEXPRESS NORBRASS

A Sudexpress/Norbrass, tem o prazer de anunciar uma nova linha de modelos híbridos de resina e latão, o primeiro modelo a ser lançado nesta nova gama serão as carruagens Schindler nas suas várias versões.

Nesta nova gama híbrida iremos manter a tradição de qualidade, rigor, e fidelidade como já é costume em ambas as nossas marcas. Mantenha se atento para mais novidades!

H0 1:87

AUTOMOTORAS E REBOQUES CP NOHAB - em diversas versões

Em 2015, a Norbrass irá lançar no mercado ,para além das ja anunciadas automotoras NOHAB série CP 0100, as automotoras curtas série CP 0050 e os respectivos reboques série Ry100. Reserve já antes que esgotem completamente!

- AC2mf1101
  A N O S 40 - verde e creme C F E
  R E F: NORAC2MF15

- My0053
  A N O S 50 - verde e creme C P
  R E F: NORMY05315

- My0055
  A N O S 60 - azul, vermelho e prata
  R E F: NORMY05515

- My0052
  A N O S 60 - azul e vermelho
  R E F: NORMY05215

- My0051
  A N O S 70 - vermelho e branco
  R E F: NORMY05115

- My0056
  A N O S 70 - vermelho e branco
  R E F: NORMY05615

- Ry108
  A N O S 40 - verde e creme C F E
  R E F: NORRY10815

- Ry107
  A N O S 50 - verde e creme C P
  R E F: NORRY10715

- Ry106
  A N O S 60 - azul, vermelho e prata
  R E F: NORRY10615

- Ry105
  A N O S 60 - azul e vermelho
  R E F: NORRY10515

- Ry101
  A N O S 70 - vermelho e branco
  R E F: NORRY10115

- Ry102
  A N O S 70 - vermelho e branco
  R E F: NORRY10215

- Ry103
  A N O S 80 - vermelho e branco
  R E F: NORRY10315

- Ry104
  A N O S 90 - vermelho e branco
  R E F: NORRY10415

AVALIARE engenharia, Lda. Centro Comercial da Estação Praça Camilo Castelo Branco, 31 2º andar - sala 48 4700-209 Braga
Tel.:(351) 253 070 084 E-mail: amlobato@gmail.com

TrainSpotter

No próximo mês o comboio especial a Sines vai ter lugar de destaque