Portugal Ferroviário – Os Caminhos de Ferro na Internet

TrainSpotter

Edição n.º 78 | Fevereiro de 2017

ISSN 2183-7619

Regresso de Mário Soares a Portugal

Modernização da Linha do Oeste

Edição Online

SUDEXPRESS
scale model trains

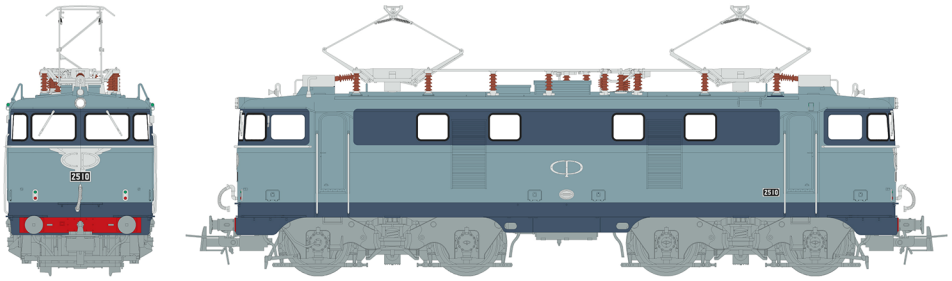
NEW
NOVO!

HO scale 1:87

Loc. Elétrica CP 2510

Ep. III

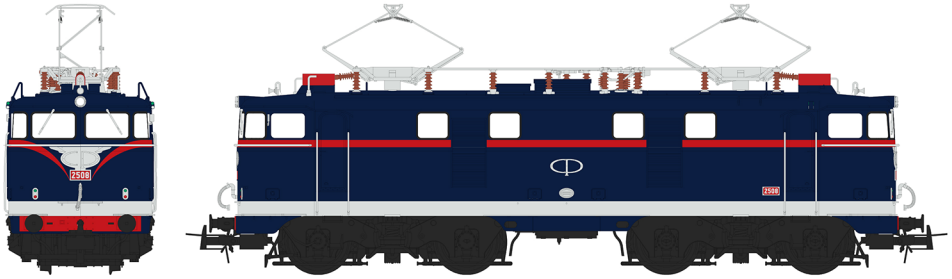
NEM 660 | 21 MTC **DC** analogic Ref.: **SUD251016DC** **AC** for digital Ref.: **SUD251016AC**



Loc. Elétrica CP 2508

Ep. III

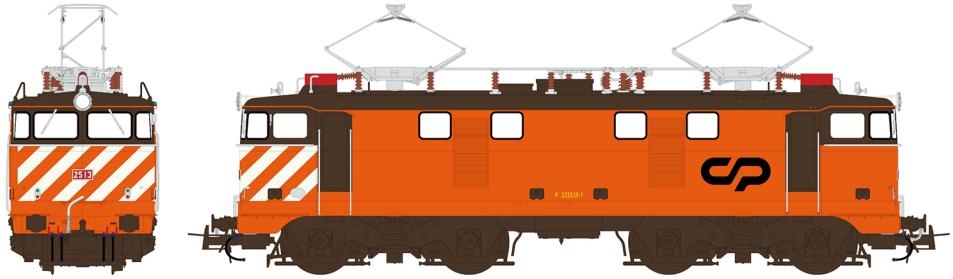
NEM 660 | 21 MTC **DC** analogic Ref.: **SUD250816DC** **AC** for digital Ref.: **SUD250816AC**



Loc. Elétrica CP 2513

Ep. IV

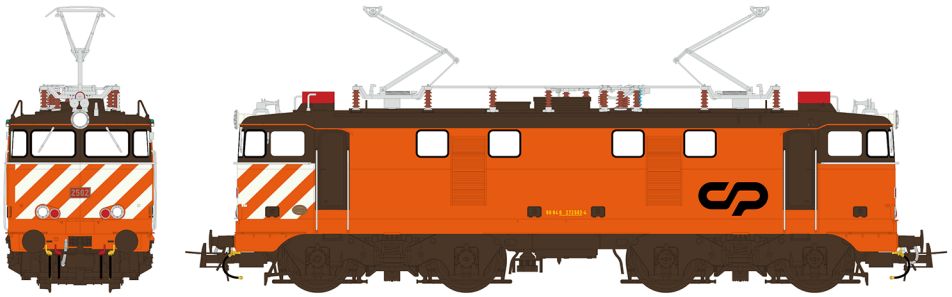
NEM 660 | 21 MTC **DC** analogic Ref.: **SUD251316DC** **AC** for digital Ref.: **SUD251316AC**



Loc. Elétrica CP 2502

Ep. V

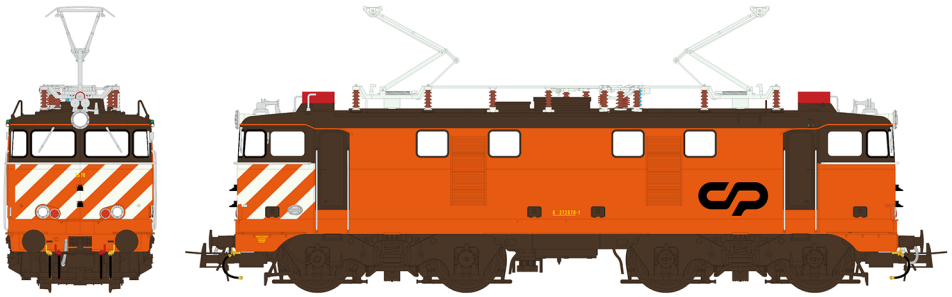
NEM 660 | 21 MTC **DC** analogic Ref.: **SUD250216DC** **AC** for digital Ref.: **SUD250216AC**



Loc. Elétrica CP 2570

Ep. V

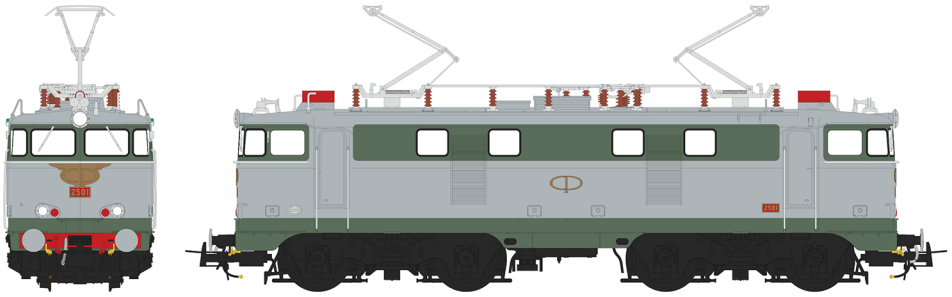
NEM 660 | 21 MTC **DC** analogic Ref.: **SUD257016DC** **AC** for digital Ref.: **SUD257016AC**



Loc. Elétrica CP 2501

Ep. VI

NEM 660 | 21 MTC **DC** analogic Ref.: **SUD250116DC** **AC** for digital Ref.: **SUD250116AC**



AVALIARE ENGENHARIA group
www.sudexpressmodels.eu

Avaliare Eng. Ltd
Centro Comercial da Estação
Praça Camio Castelo Branco, 31 - 2º andar - Sala 48
4700 - 2009 Braga PORTUGAL
Tel: +351 253 100 089 - email: geral@sudexpressmodels.com

Trainspotter n.º 78 – Fevereiro de 2017

TrainSpotter

Portugal Ferroviário

Os Caminhos de Ferro na Internet

Sumário

Editorial 5

Comboio Correio 6

Balastro
Renovação da Linha do Oeste 14

Comboio Histórico
O dia em que o Sud foi o Comboio da Liberdade 24

Balastro
O último Tirefond: Viana do Alentejo 30

Modelismo
Modelismo à Escala: CP 2500/50 34

Estação Terminal 41

Capa:

- O manobrador das Caldas da Rainha recebe um comboio Regional procedente de sul - José Sousa
- Mário Soares na carruagem Wagon-Lits - Fundação Mário Soares

Contracapa:

- Pormenor de uma janela lateral da cabine de uma 9700 - Pedro Mêda

Direcção de Redacção

- Pedro André

Redacção

- Carlos Loução
- João Cunha
- João Joaquim
- José Sousa
- Pedro Mêda
- Ricardo M. Ferreira
- Ricardo Quinas
- Tiago Ferreira

Colaboração

A *Trainspotter* é uma publicação periódica editada pelo *Portugal Ferroviário* e realizada com trabalho voluntário, em colaboração com a APAC - Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro. A revista está disponível online e em versão impressa nos locais indicados. Quaisquer lucros obtidos com a versão impressa destinam-se apenas a financiar projetos de preservação ferroviária que decorrem no seio da APAC.

Todos os textos, desenhos e fotografias estão sob protecção do Código de Direitos de Autor e não podem ser total ou parcialmente reproduzidos sem prévia permissão da redacção. Os artigos publicados são da inteira responsabilidade dos seus autores e o uso ou não do novo acordo ortográfico é da responsabilidade do autor.

Contribuições para:
trainspotter@portugalferroviario.net

Endereço online:
www.portugalferroviario.net

Locais de venda da versão impressa:
www.caminhosdeferro.pt

ISSN: 2183-7619

Trainspotter III – Março 2017

2017 trouxe a continuação desta aventura que tem sido a edição impressa da *Trainspotter*. O acolhimento das duas primeiras edições excedeu claramente as nossas expectativas e só podemos estar agradecidos pela lealdade dos nossos leitores.

Para o primeiro número de 2017 escolhemos celebrar o legado das locomotivas 2500 e 2550 – as grandes construtoras do novo mundo das electrificações 50 Hz em Portugal, sendo que a mais veterana das séries cumprirá em 2017 os 60 anos sobre a sua introdução em serviço comercial. Em 1957 ainda não se imaginava que apenas alguns anos depois, a partir de 1963, a Sorefame viria a realizar aquela que foi provavelmente a mais singular das locomotivas portuguesas. Tecnicamente próximas das suas irmãs mais velhas, as 2550 foram as primeiras do mundo com caixa em inox canelado e foram um baluarte da indústria nacional.

Ao longo das páginas da revista vamos sistematizar o início da electrificação monofásica em Portugal e a sucessiva introdução em serviço das 35 locomotivas que totalizaram as duas séries, que passaram por várias evoluções ao longo das cinco décadas que se passearam pelos carris da rede ferroviária nacional. Não deixaremos de olhar em detalhe para a sua longa carreira onde entraram as mais diversas e excêntricas missões e, claro, aprofundar os aspectos técnicos destas pioneiras da tracção eléctrica de frequência industrial.

Esta edição será ainda realizada em parceria com a SudExpress Models, que por esta altura lança as primeiras referências à escala H0 1:87 das locomotivas 2500 e 2550, uma ousada e brilhante aposta nestas locomotivas tão portuguesas, tão nossas, e tão subrepresentadas no mundo dos comboios à escala. Por isso, vamos também analisar ao detalhe os novos modelos que – acreditem – fazem jus às locomotivas 1:1.

Como habitual, cedemos a edição gratuitamente à APAC que fará a impressão e venda, revertendo os lucros para projetos de preservação da sua secção dedicada a estes temas. No link abaixo partilhado poderá aceder à venda online.

https://www.caminhosdeferro.pt/loja/

Tiago Ferreira

José Sousa

Durante as ultimas semanas, após um período sem grandes novidades no nosso panorama ferroviário, temos assistido a diversos anúncios de alguns investimentos, alguns dos quais já planeados e agendados há muito e que, por motivos orçamentais mas principalmente políticos, têm sido constantemente adiados.

Como é sabido, desde 2011 que são praticamente inexistentes os grandes investimentos ferroviários, com excepção da (parada) electrificação da Linha do Douro entre Caíde e Marco de Canaveses. Depois de ultrapassados alguns constrangimentos, redefiniram-se os objectivos a partir do famoso Plano Estratégico dos Transportes (já revisto diversas vezes), aproveitando os fundos ainda disponíveis no quadro comunitário até 2020. Mas com o início algo atribulado desta legislatura, e com parte dos planos prontos a serem executados, durante mais um ano, tudo ficou na gaveta sem haver evoluções.

O que se anuncia não é mais do que se pode considerar em parte de propaganda política. Na ligação Sines – Badajoz, o (grande) investimento anunciado como a primeira fase da construção não é mais do que a simples renovação do troço da Linha do Leste entre Elvas e a fronteira do Caia, um troço já existente que ainda não tinha sido alvo de intervenção aquando da última renovação integral de via realizada entre Torre das Vargens e Elvas. O troço a construir, como infelizmente já vai sendo habitual, é que não dá sinais de sair do papel. Outro caso flagrante é o anúncio da renovação da Linha da Beira Baixa entre a Covilhã e a Guarda. Já intervencionados os cerca de 10 km entre Caria e Belmonte, e até com projectos existentes de substituição das obras de arte metálicas, como na travessia do Zêzere, perspectiva-se uma modernização pouco ambiciosa que até pode manter parte das limitações e não constituir uma verdadeira alternativa à Linha da Beira Alta. Mesmo esta intervenção sem uma data concreta de arranque, irá condicionar ainda mais a Linha da Beira Alta, que já se encontra nos seus limites de operacionalidade, onde tal como na Beira Baixa se adivinha um grande anúncio de investimento que pode levar quase tudo a manter-se na mesma. O mesmo se pode dizer da electrificação da Linha do Minho, que não vai resolver os problemas existentes na tipologia do traçado e que seriam determinante nas melhorias das ligações no chamado "Eixo Atlântico". Investimentos que não passam de "fogo de vista" e que nem se sabe quando arrancam em definitivo.

Embora com os anúncios durante este final de mês de Janeiro, a Linha do Algarve deverá manter-se na mesma. Não será a simples electrificação e modificação da sinalização existente que fará aumentar o número de passageiros. A desejada ligação ao aeroporto de Faro e a necessidade de aproximação de alguns das povoações mais importantes são determinantes para fazer face à forte concorrência da camionagem algarvia.

Anúncio importante também na componente de material circulante: após os problemas verificados no Verão passado, devido às múltiplas avarias e limitações do material circulante, a CP acabou de assinar com protocolo com algumas das empresas de cruzeiros do Douro com vista à resolução e fortalecimento do valor do pacote turístico barco + comboio. Será o regresso das sempre veneradas carruagens Schindler ao seu local de eleição, que, com as suas amplas janelas, serão o melhor meio para apreciar a excelente paisagem que toda esta linha oferece. Esperemos que não aconteça de novo o que aconteceu com o Comboio do Vinho do Porto que, após um grande investimento tanto a nível interior como exterior e após dois anos de utilização, foi encostado sem grandes explicações, e que há muito já poderia complementar e completar todo este *boom* turístico que tem acontecido no Douro (e que muito reflexo teve este ano na lotação do Comboio Histórico).

Carruagens Schindler no Pinhão em 2007

Terminando este editorial, a Linha de Cascais continua sem um anúncio de modernização. As câmaras de Cascais e Lisboa propuseram um sistema de *rail-bus*, baseado em experiências no Brasil, partindo do elevado valor de investimento necessário para a modernização da actual estrutura física e material, que se tem agravado ao longo dos anos. Felizmente, o Governo até agora tem resistido e bem a esta ideia sem qualquer sentido, principalmente neste ano eleitoral. Aqui sim, é que terá que surgir um anúncio inequívoco de modernização, que o cancelamento da concessão, em parte, impossibilitou de a levar por diante.

É bem visível o estado precário do troço fronteiriço da Linha do Leste © João Cunha

Investimentos de Norte a Sul

O mês de Janeiro ficou marcado por mais uma série de anúncios relativos aos investimentos a efectuar em breve um pouco por toda a rede ferroviária nacional.

No dia 14 de Janeiro, o ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Pedro Marques, esteve no Alto Alentejo, mais exactamente em Elvas, onde anunciou o avanço das obras no eixo ferroviário Sines – Évora – Caia que se iniciarão com um investimento de 18,5 milhões de euros no troço de nove quilómetros da actual Linha do Leste entre a estação de Elvas e a fronteira do Caia.

A intervenção contempla a renovação da via existente, com a reabilitação de duas pontes e a construção de passagens desniveladas para supressão das passagens de nível. A estação de Elvas será também renovada e ampliadas as suas linhas de forma a receber comboios de mercadorias com comprimentos até 750 metros. Esta opção substituirá a nova estação de mercadorias que estava previsto construir-se em Portugal no âmbito da linha de alta velocidade Lisboa – Madrid.

Ainda relativamente à Linha do Leste, a Infraestruturas de Portugal lançou um concurso público no dia 30 de Janeiro para a substituição de travessas de madeira por travessas de betão bibloco e desguarnecimento de balastro entre o PK 191,500 e 194,500, com um valor base de praticamente 320 mil euros. Esta linha mantém-se fora do quadro de grandes investimentos e tem um futuro incerto, mas esta intervenção insere-se num conjunto de outras obras já realizadas com o objectivo de melhorar as condições de exploração e reduzir os custos de manutenção desta infraestrutura.

No dia 16 de Janeiro, o ministro esteve presente na assinatura do protocolo entre a CP e os operadores turísticos na estação da Régua e aproveitou para anunciar que, até ao final do mês de Janeiro, seria lançado o concurso para o projecto de execução da electrificação da Linha do Douro entre Marco de Canaveses e a Régua.

Não foi possível ainda confirmar que tal tenha acontecido, mas certo é que a tracção eléctrica continua longe de chegar a essa cidade. A conclusão da obra encontra-se prevista para o final do ano de 2019 tendo em consideração que os estudos referidos pelo ministro seriam lançados em meados do ano de 2016, algo que não aconteceu. E mesmo a estação de Marco de Canaveses continua longe do panorama da tracção eléctrica, com as obras a arrastarem-se a um ritmo muito lento após a falência do empreiteiro que ganhou o concurso público.

Do Douro para o Algarve, na mesma semana, nos dias

Os 592 continuarão na paisagem do Douro pelo menos até 2019 © Ricardo Quinas

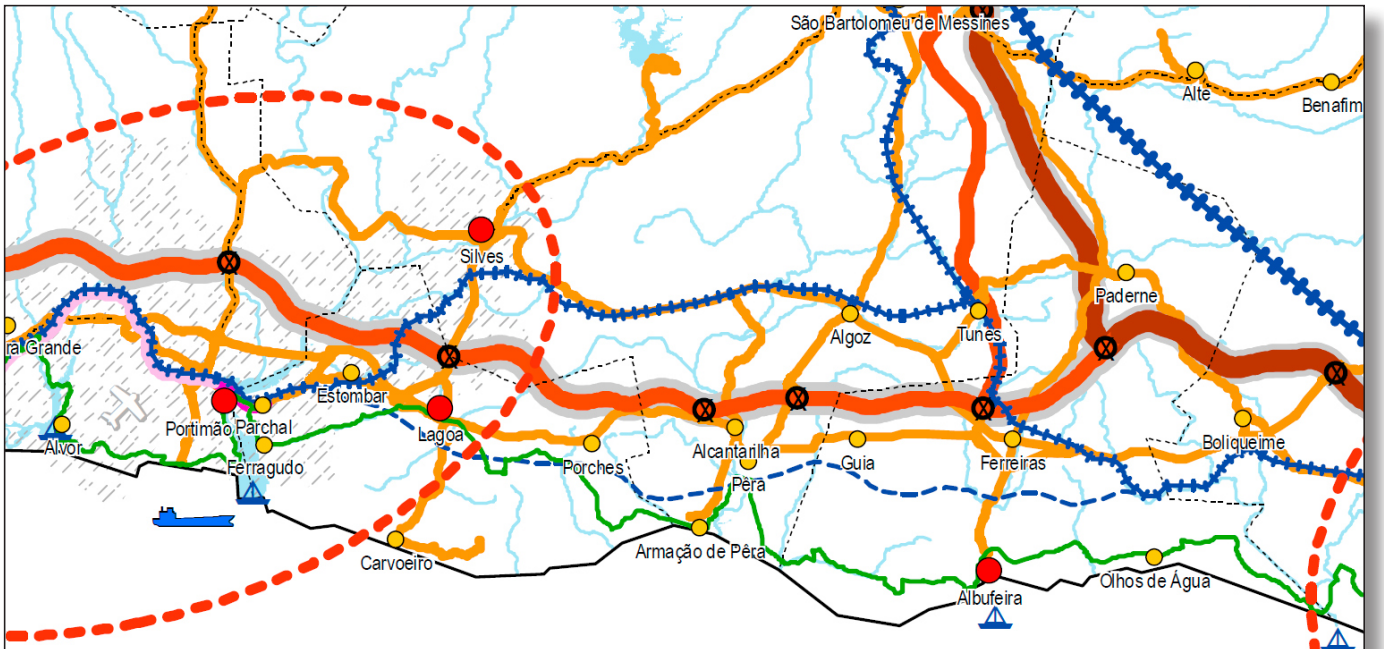
19 e 20 de Janeiro, o ministro esteve na região e os investimentos ferroviários mereceram novamente a sua atenção. O ministro anunciou que ainda em Janeiro deveriam ser lançados os concursos relativos aos estudos e projectos de execução para as obras de modernização da Linha do Algarve, algo que na prática ainda não foi possível confirmar, numa altura em que esse lançamento regista já 10 meses de atraso segundo a calendarização inicial da Infraestruturas de Portugal apresentada pelo actual Governo em Fevereiro do ano passado.

Esta intervenção, que contempla a electrificação entre Tunes e Lagos e entre Faro e Vila Real de Santo António, tem orçamentados cerca de 14 e 18 milhões de euros respectivamente para cada um dos troços apenas para a implementação da infraestrutura eléctrica sobre a via. A esses valores somam-se mais 1,6 milhões de euros relativos a sinalização e somam-se montantes ainda por apurar relativos à construção de uma nova subestação, que abastecerá o troço do Sotavento algarvio até Vila Real de Santo António, e à ampliação da subestação de tracção de Tunes, que será responsável pelo fornecimento de energia até Lagos.

O lançamento dos concursos para as subestações de tracção está prevista para o 3º trimestre de 2017 e o lançamento das obras de electrificação só acontecerá no 3º trimestre de 2018. Os comboios só deverão poder circular com tracção integralmente eléctrica no último trimestre de 2020, o que ainda assim é um prazo que se encontra dentro do previsto pela IP.

Dias antes da visita do ministro, a Associação do Comércio e Serviços da Região do Algarve tinha alertado para a necessidade de alterar profundamente o traçado da linha, designadamente de forma a servir as localidades de Quarteira, Vilamoura e Albufeira. O ministro aproveitou e lançou também o mote para que no futuro as entidades locais estudem possíveis alterações ao traçado da linha que reforcem a intermodalidade na região.

De facto, o Programa Regional de Ordenamento do Território do Algarve elaborado no ano de 2007 contempla um canal reservado a uma variante à Linha do Algarve sensivelmente entre Estômbar e Patã que vai de encontro às referidas localidades. O mesmo documento menciona ainda outra variante ferroviária mais curta a



O actual traçado da Linha do Algarve e o canal reservado para uma variante assinalado a azul tracejado. Fonte: PROT-Algarve

construir de forma a contornar a cidade de Faro pelo interior mas este tema nunca tinha vindo a público e pode ser finalmente uma oportunidade no futuro de incrementar o desempenho do caminho de ferro no eixo algarvio.

A ligação ferroviária ao aeroporto de Faro é uma ideia mais recente mas já é alvo de discussão pública. Esta intervenção não está ainda contemplada até 2020 e dificilmente se poderá tornar uma realidade antes do próximo quadro comunitário de apoio, mas o ministro comprometeu-se a lançar o estudo de impacto ambiental nos próximos meses e a realizar outros estudos que comprovem a sua viabilidade.

Será desta que Coimbra-B terá finalmente condições adequadas? © Nuno Miguel

Enquanto o ministro andava no Algarve, no dia 19 de Janeiro a Infraestruturas de Portugal apresentou à Câmara Municipal de Coimbra o projecto para requalificação da estação de Coimbra-B. No entanto desconhecem-se ainda quaisquer pormenores sobre o que foi apresentado.

Novamente mais a norte, o ministro Pedro Marques deslocou-se a Viana do Castelo no dia 30 de Janeiro para assinar o auto de consignação que marca o arranque dos trabalhos de modernização da via entre Nine e Viana do Castelo. Recorde-se que os detalhes desta invertenção encontram-se na edição da *Trainspotter* de Novembro de 2016.

A SUA LOJA ESPECIALISTA EM VILA NOVA DE GAIA
MODELISMO FERROVIÁRIO

DISTRIBUÍDOR OFICIAL

WWW.SOFGREEN.PT
919945010 GERAL.SOFGREEN@GMAIL.COM
RUA FRANCISCO PEREIRA PINTO LEMOS, 38, VILA NOVA DE GAIA

Beira Alta assombrada por novo descarrilamento

A estação de Vila Franca das Naves na Linha da Beira Alta foi palco para o descarrilamento de um vagão de um comboio de mercadorias no passado dia 6 de Janeiro.

O comboio nº 47840 partiu de Vilar Formoso encabeçado por uma locomotiva 4700 rebocando pouco mais de uma dezena de vagões Shimms ou Shimmns, propriedade da Renfe. Os vagões transportavam pesadas bobines de ferro importadas de Espanha, para serem descarregados em Alfarelos, destino final do comboio.

Após atravessar a estação da Guarda, o comboio iniciou a longa e íngreme pendente que o levou até à estação de Pinhel. Depois de Pinhel, o comboio continuou a descer ao longo de uma "ferradura" construída propositadamente de forma a suavizar uma rampa que, de outra forma, dificilmente seria transponível pelos meios ferroviários convencionais. À saída da curva desta "ferradura", viajou ao longo de cerca de 1.500 metros de via em alinhamento recto, ao final dos quais a linha descreve uma curva à esquerda onde se encontra inserida a estação de Vila Franca das Naves.

Seria uma qualquer viagem normal até que, em plena estação de Vila Franca das Naves, o último vagão da composição descarrilou e arrastou-se durante cerca de 700 metros, até à imobilização total do comboio, já depois da estação. Pelo seu caminho deixou um rasto de destruição bem evidente longo de toda a via principal da estação, ainda assente em travessas de madeira e carril em barra curta, e mesmo em dois postes de catenária onde o vagão embateu.

Para o local dirigiu-se a locomotiva 1942 com o comboio-socorro do Entroncamento. Após essa locomotiva retirar a 4700 e respectivos vagões em bom estado, que não puderam seguir logo viagem devido à interrupção da energia na catenária, seguiram-se os trabalhos de carrilamento do vagão durante a noite. A circulação, que esteve interrompida entre Celorico da Beira e a Guarda foi restabelecida na manhã do dia seguinte, utilizando a linha desviada de Vila Franca das Naves.

O episódio não foi inédito neste local. No ano de 2005, vários vagões Shimms ou Shimmns de uma composição idêntica descarrilaram de forma aparatosa, destruindo por completo a via principal da estação.

Camelo descarrila em Livração

O 592.222 descarrilou no dia 15 de Janeiro enquanto efectuava o Interregional nº 868, procedente da Régua e com destino a Porto-Campanhã, quando se preparava para parar na estação de Livração.

O comboio circulava já a baixa velocidade quando, à entrada desta estação, os três primeiros bogies da unidade entraram na linha 1, enquanto os dois bogies seguintes seguiram pela linha 2, originando o descarrilamento da segunda e da terceira carruagem.

Do acidente apenas resultaram danos materiais. A circulação esteve interrompida entre esta estação e Marco de Canaveses, com os passageiros a realizarem transbordo de autocarro.

O comboio-socorro de Contumil foi rapidamente chamado ao local para carrilar a composição e a Infraestruturas de Portugal procedeu ainda a pequenas reparações na via, antes do restabelecimento da circulação que aconteceu já às 2 horas da manhã do dia seguinte.

GISAF funde-se com o GPIAA

Estes descarrilamentos aconteceram no mês em que o Governo decidiu fundir o Gabinete de Investigação de Segurança e Acidentes Ferroviários – GISAF – com o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves – GPIAA.

A nova instituição, o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários – GPIAAF – segundo o Governo, permitirá criar sinergias entre a investigação de acidentes ferroviários e de acidentes aéreos, importando o modelo utilizado por outros países europeus.

Por enquanto as duas entidades ficam entregues a Nelson Oliveira, anterior director do GISAF, mas a entropia associada a esta fusão virá muito provavelmente atrasar ainda mais as muitas investigações a acidentes ferroviários que se encontram pendentes dos últimos anos, quer devido à inoperacionalidade do GISAF entre os anos de 2011 e 2013, quer devido à escassez de recursos, em especial falta de investigadores.

BREVES

Presidencial volta ao Douro em Maio

Já foram anunciadas as datas para o regresso do Comboio Presidencial à Linha do Douro em 2017. Fruto do sucesso da primeira edição em Abril de 2016, a edição deste ano será mais alargada, contando com um total de 17 viagens ao longo das quatro semanas do mês de Maio, nomeadamente entre os dias 3 e 7, 10 e 14, 20 e 21 e 24 e 28 de Maio.
Outra novidade da edição de 2017 será uma visita à Quinta do Vesúvio e que alarga também os cenários para as fotografias dos inúmeros entusiastas que costumam registar a passagem do Presidencial.
O comboio partirá às 11 horas de São Bento e chegará ao Vesúvio pelas 15 horas. Pelo meio, os participantes, num máximo de 60 por cada viagem, terão direito a um almoço gourmet preparado pelos chéfs Esben Holmboe e Pedro Lemos.
Às 17 horas o Presidencial apitará para a partida do apeadeiro do Vesúvio rumo à Cidade Invicta onde dará entrada pelas 20h30.
Enquanto a edição de 2017 não chega, relembramos a edição do ano passado com uma fotografia magnífica do André Lourenço em Bagaúste da viagem Pinhão – São Bento do dia 7 de Abril de 2016.

Início de ano atribulado no Oeste

Logo no primeiro dia de 2017, um carro queimado foi abandonado sobre a linha férrea, entre o Ramalhal e o Outeiro e provocou o descarrilamento da UDD 0455.
No dia seguinte, a 0461 colheu um carro que atravessava uma PN em Bouro. O condutor sofreu ferimentos ligeiros mas a UDD sofreu danos nos equipamentos de freio e teve que ser socorrida pela locomotiva 1963, entretanto retida nas Caldas da Raínha devido ao acidente, enquanto efectuava um comboio especial Ramalhal – Pampilhosa.
Na madrugada do dia 4, a CP deslocou a locomotiva 1428, alugada por algumas horas à Medway, e a locomotiva 1429, ao serviço das manobras de Santa Apolónia, até às Caldas, para levarem consigo a 0461 até Lisboa para posterior reparação.

Nem este evento madrugador esteve indiferente às objectivas. O Valério Santos traz-nos o registo da invulgar composição pronta a partir das Caldas da Raínha já perto das 3 da manhã.

1943 avaria na Beira Baixa

No dia 8 de Janeiro, a locomotiva 1943 avariou em plena via entre as estações do Tramagal e Abrantes, enquanto realizava o comboio nº 52371 entre o Entroncamento e Ponte de Sor, levando consigo 25 vagões Kbs para transporte de madeira.

O insólito registo do Ricardo Quinas mostra precisamente a composição imobilizada em plena via enquanto aguardava a chegada da marcha de socorro, procedente do Entroncamento.

O socorro foi prestado pela locomotiva 1945 que empurrou o comboio vagarosamente ao longo de mais de dois quilómetros até à estação de Abrantes, levando também consigo a 1412 a reboque.
Na fotografia, novamente do Ricardo Quinas, vemos a 1945 na estação de Abrantes a retirar a 1943 da frente da composição e que viria de seguida a deixá-la ao cuidado da 1412, encarregue de a levar de volta ao Entroncamento.

A 1945 tomou a dianteira do 52371 rumo a Ponte de Sor para ir buscar madeira de pinho para fabrico de aglomerados já ao fim de três horas de atraso.
Os Intercidades 540 e 541 ficaram retidos respectivamente no Entroncamento e em Abrantes, enquanto aguardavam por via livre.

Allan 0301 viajou até ao Minho

A Allan 0301 surgiu novamente a circular sobre carris no final do mês de Janeiro, tendo-se deslocado para o norte do país no dia 29 de Janeiro, como podemos ver nesta fotografia do Valério Santos obtida na zona de Paialvo.

Na fotografia podemos também ver alguns dos novos equipamentos sofisticados de verificação geométrica de via e catenária que a IP adquiriu e instalou recentemente para complementar o trabalho do VIV em termos de inspecção da rede ferroviária.

No dia seguinte, a Allan transportou o Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Pedro Marques, juntamente com mais alguns membros do seu ministério e com a administração da IP, entre Barcelos e Viana do Castelo.
Durante a viagem, o ministro assinou o auto de consignação que marca o arranque das obras de modernização da Linha do Minho entre Nine e Viana do Castelo, que contempla a electrificação e a construção de uma nova estação técnica em Midões, entre outras intervenções menores.
Após ter cumprido a tarefa, o Gil Monteiro fotografou a 0301 a caminho do Entroncamento à passagem na belíssima ponte sobre o rio Cávado, em Barcelos.

0350 em formação de maquinistas na Beira Baixa

A estação de Castelo Branco voltou a assistir à presença de uma 0350. Entre os dias 30 e 1 de Fevereiro, a 0358 efectuou uma marcha diária para formação de maquinistas com partida do Entroncamento durante a manhã rumo a Castelo Branco e regresso pelo início da tarde.

A passagem destas automotoras de Abrantes em diante é um acontecimento inédito desde 31 de Julho de 2011, data em que entregaram o serviço Regional entre Castelo Branco e a Covilhã às UTE 2240. Na fotografia do Valério Santos do dia 30, vemos a 0358 de regresso, prestes a entrar na estação de Sarnadas.

No dia seguinte, o Ricardo Quinas registou novamente a passagem da 0358 ao longo da paisagem do vale do Tejo, mais exactamente na sua passagem pela barragem de Belver.
Estas marchas acontecem numa altura em que a CP decidiu alargar a frota de 0350 ao serviço. Em breve, as unidades 0362 e 0367 irão juntar-se às resistentes 0358, 0360 e 0369, e assim a empresa terá mais tripulantes habilitados à sua condução.

As duas unidades, após uma revisão mecânica, entrarão ao serviço na Linha do Oeste. O objectivo final é alargar as rotações dos 592, que têm sido muito perturbadas por vários acidentes, retirando-os por completo do Oeste e permitindo uma maior folga no parque de material para enfrentar os picos de procura na zona norte do país, em especial na Linha do Douro durante o Verão.

Renovação da Linha do Oeste

José Sousa

O plano da renovação ferroviária apresentado pelo Governo passa por automatizar e electrificar praticamente toda a rede; como tal, a Linha do Oeste não podia ficar de fora. A modernização desta linha será efectuada em duas fases: a primeira fase irá ocorrer entre Meleças e as Caldas da Rainha e a segunda fase irá incidir entre esta estação e a zona de Figueira da Foz/Verride. Se os prazos apresentados forem cumpridos, as obras para a primeira fase deverão começar no início de 2018, estando prontas nos finais de 2020. A segunda fase nunca irá começar antes da conclusão da primeira. Se, entre Meleças e Caldas da Rainha, a duplicação até Pedra Furada parece perfeitamente plausível, já da Malveira até ao túnel da Sapataria a duplicação apresenta algumas complicações que em termos de projecto de modernização parecem ser demasiado exigentes, tendo em conta o proveito que a via dupla poderá trazer naquele troço. Esta modernização juntamente com as que estão previstas para breve (Nine – Viana e Caíde – Marco) irá aliviar a utilização do material diesel, permitindo que o Minho, Douro e Oeste fiquem em exclusivo com as séries 592 e 592.2, e que por outro lado as linhas do Leste, Alentejo e Algarve fiquem com a série 0450, levando ao fim definitivo da série 0350.

Assim sendo, no final de 2016 foi apresentado pela IP (Infraestruturas de Portugal), durante um périplo que decorreu em vários concelhos servidos pela Linha do Oeste, o projecto que contempla a modernização da linha entre as estações de Meleças e Caldas da Rainha, numa extensão de cerca de 85 quilómetros. A modernização deste troço da Linha do Oeste vai incluir a electrificação, sinalização automática, supressões de passagens de nível, instalação do sistema de controlo de velocidade e comunicações solo-comboio. Vamos dar a conhecer aos leitores alguns pontos do traçado que vão ser alvo de intervenção destacando a viabilidade das mesmas e verificando outras possibilidades.

Comboio de mercadorias com tracção a diesel em plena Linha do Oeste, perto de Óbidos. Se a electrificação avançar esta será mais uma fotografia que fará parte da história.
Abril de 2013.

Electrificação e Sinalização

Com a electrificação dos 85 quilómetros entre Mira Sintra e Caldas da Rainha, vai ser necessário proceder à construção de uma nova subestação que permita o fornecimento de energia à catenária e é intenção da IP construir a mesma na zona de Runa.

Para identificação do leitor, o apeadeiro de Runa está colocado ao PK 59,3, por isso a subestação ficará colocada sensivelmente a meio do troço a electrificar. A colocação de catenária vai obrigar a intervenções de fundo nos quatro túneis existentes entre o apeadeiro do Jerumelo e a estação de Torres Vedras, já que em nenhum dos casos existe espaço suficiente para a colocação da mesma e a solução passará pelo rebaixamento do piso no interior desses mesmos túneis, levando a que, por exemplo, a drenagem de águas tenha de ser completamente rectificada. Algumas passagens superiores também apresentam dificuldades na instalação de catenária como é o caso da que existe junto do apeadeiro de Dagorda-Peniche, o que levará a que a mesma seja substituída. Actualmente a electrificação tem o seu fim no PK 21,1, junto do antigo apeadeiro de Meleças, do qual só resta um antigo candeeiro que iluminava a plataforma .

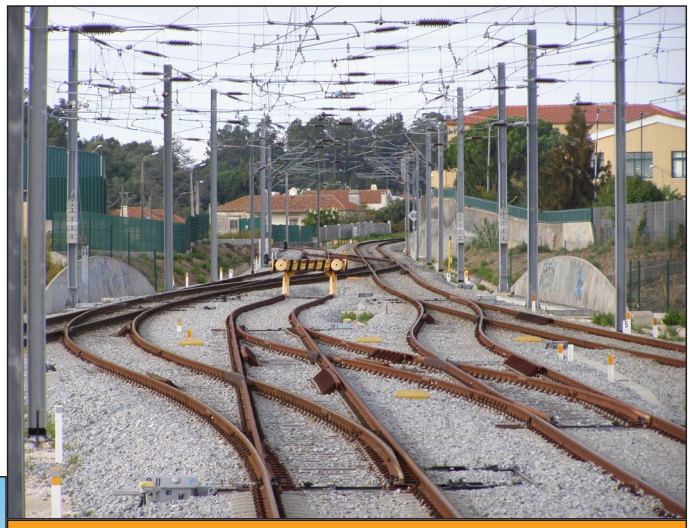
Meleças: términus actual da electrificação.
Agosto de 2013

Dos tipos de catenária que existem e que podem vir a ser utilizados neste troço, parece plausível dizer que o tipo LP4 será o mais provável, mas tudo depende das intenções da IP e do tráfego ferroviário futuro que esteja previsto.

Como é evidente, e após a modernização, o cantonamento telefónico irá dar lugar ao cantonamento interpostos, sendo que a sinalização existente irá ser toda retirada e substituída por sinais luminosos. As agulhas serão automatizadas e será o Centro Operacional de Braço de Prata a comandar as mesmas, deixando de existir o comando local.

Duplicação

A duplicação da via provavelmente irá incidir em dois pontos. O primeiro será entre a estação de Mira Sintra-Meleças (PK 20,3) e a zona do apeadeiro da Pedra Furada (PK 29,9), já que o projecto aponta para que a parte da duplicação ocorra entre o quilómetro 20 e o quilómetro 31. A intervenção nesta zona não vai implicar qualquer alteração na estação de Meleças, já que basta retirar o topo de via colocado no fim da linha 1, que existe no extremo da linha do lado do apeadeiro do Telhal, e a partir daí continuar a linha ao lado da existente.



Meleças e o *layout* existente no sentido das Caldas da Rainha.
Agosto de 2013

Para a colocação da segunda será necessário efectuar várias expropriações de terrenos e algumas escavações de modo a aumentar o espaço necessário ao canal ferroviário. Os primeiros 2,5 quilómetros existentes até ao Telhal não vão trazer dificuldades de maior e a passagem superior da Estrada Nacional 250, que foi construída para substituir a passagem de nível que existia no tempo do apeadeiro, encontra-se já preparada para a duplicação, sendo apenas necessário proceder à escavação do aterro circundante.

Junto ao quilómetro 22 existe uma outra passagem superior, desta vez a que serve a A16. Apesar desta ter largura suficiente para a instalação da via dupla, vai obrigar a que a actual linha tenha de ser deslocada para um dos lados, já que a mesma está implementada mesmo no centro do espaço disponível. No Telhal vai ser necessário um desmonte no aterro existente no lado oposto ao apeadeiro com algumas dezenas de metros de extensão. A passagem superior que existe perto do apeadeiro não vai obrigar a grandes engenharias, sendo que existe espaço suficiente para a colocação da segunda via de circulação.

O quilómetro 24 marca a transição de um traçado mais sinuoso e inclinado para outro mais rectilíneo e di-

Passagem superior da EN 250 já preparada para a via dupla, mas que vai implicar a escavação do aterro que existe depois da mesma.
Agosto de 2013.

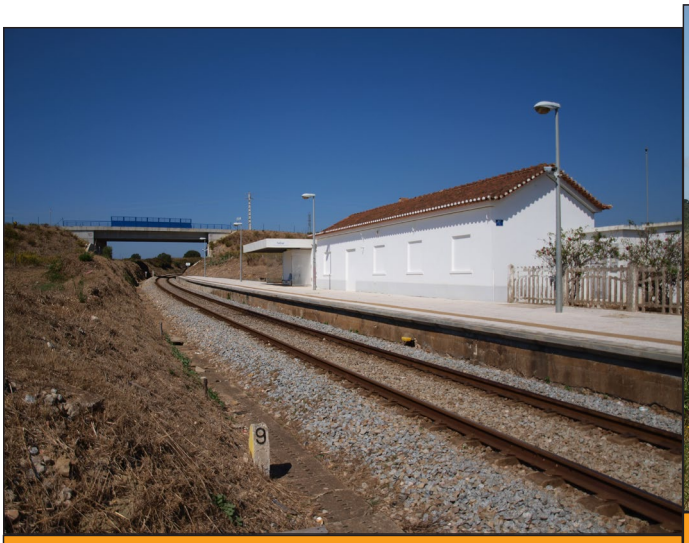
reito, o que não irá oferecer grandes obstáculos à duplicação. Logo depois temos a estação do Sabugo que possui uma linha directa, dois resguardos, uma linha de cais e uma linha de topo. A duplicação vai obrigar a uma alteração de *layout* da qual falaremos mais adiante.

Os quatros quilómetros seguintes até Pedra Furada não trarão qualquer entrave à duplicação, já que o canal ferroviário percorre uma recta situada num descampado.

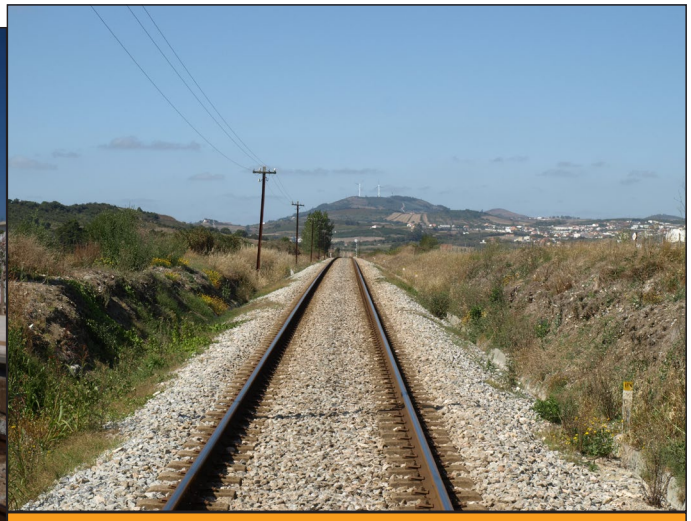
Traçado na zona do quilómetro 24, o qual não trará grandes dificuldades na duplicação.
Março de 2009.

Quilómetro 21,9 e o viaduto da A16 já construído a pensar na via dupla.
Setembro de 2010.

Na zona do apeadeiro da Pedra Furada será o fim da via dupla e será criada uma estação ou uma bifurcação como aconteceu por exemplo na Linha do Sul em Torre Vã. No espaço onde existe a linha do antigo Desvio de Via e Obras deverá ser instalada a via ascendente, sendo que algumas dezenas de metros mais



Apeadeiro do Telhal.
Setembro de 2010.



A enorme recta existente junto do quilómetro 27, perto do apeadeiro da Pedra Furada
Agosto de 2009

à frente estarão localizadas as agulhas da bifurcação e o início da via única.

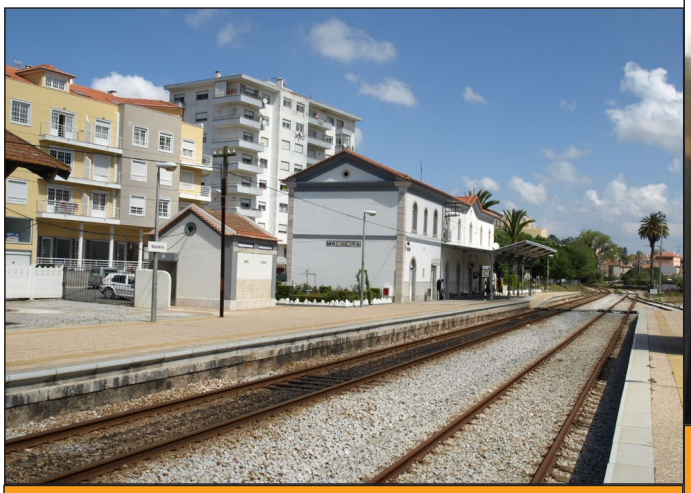
Pedra Furada: nas proximidades será o fim da via dupla.
Setembro de 2011.

A segunda secção de via a duplicar, e que se encontra em estudo, situa-se entre a estação da Malveira ao quilómetro 38,4 e a entrada do túnel da Sapataria. A estação da Malveira tem na actualidade quatro linhas e a colocação da via dupla implicará tornar a linha 2 como descendente. Logo na saída da estação da Malveira, em direcção às Caldas da Rainha, encontra-se o primeiro grande obstáculo à duplicação, que é a passagem superior que serve a Estrada Nacional 8. O espaço interior da passagem inferior é estreito e relativamente baixo e a mesma não se encontra nas melhores condições, pelo que será obrigatória a sua substituição independentemente de haver ou não duplicação neste local.

No quilómetro 40,3 a A21 passa por baixo da Linha do Oeste e nesta passagem inferior não haverá qualquer problema em implementar a via dupla, uma vez que a mesma foi construída a pensar nessa possibilidade. Cerca de 500 metros mais à frente as dificuldades vão ser mais evidentes, já que existe uma trincheira com alguns metros de altura em ambos os lados da linha e serão necessários trabalhos mais morosos e dispendiosos. Ao quilómetro 41,3 encontra-se outra trincheira que, não sendo tão grande como a anterior, vai ainda assim exigir muitos trabalhos de escavação.

O apeadeiro do Jerumelo situado ao quilómetro 41,7 é mais um caso problemático para a duplicação, já que a plataforma existente está colocada entre a linha e uma estrada. No lado oposto só existe espaço disponível para o assentamento de uma via, isto porque a existência de habitações não permitem que seja construída uma plataforma em frente da existente. A solução poderá passar em colocar a plataforma que vai

Quilómetro 40 da Linha do Oeste sobre a A8. Mais uma obra feita a pensar no futuro que irá permitir facilmente a duplicação de via.
Agosto de 2014.



Estação da Malveira.
Março de 2009.

Quilómetro 40,8, uma das passagens de nível que poderá desaparecer, mas também um local que vai exigir trabalhos de escavaçoes para colocar a segunda via.
Novembro de 2011.

Apeadeiro do Jerumelo.
Março de 2009.

servir a nova linha, antes da passagem de nível, sendo essa um situação já existente em Portugal como é o caso dos apeadeiros de Águas Santas/Palmilheira na Linha do Minho.

A via dupla terminará muito provavelmente junto do viaduto da A8, ou seja, ao quilómetro 44,5, isto porque logo depois surge o túnel da Sapataria que tem o seu início ao quilómetro 44,658 e o final ao quilómetro 45. A partir daqui e até às Caldas da Rainha, não se prevêem grandes alterações no traçado e o mesmo continuará em via única utilizando o canal ferroviário actual.

Passagens de Nível

A IP anunciou a eliminação de 14 passagens de nível no troço a intervir. Como nota apontamos a existência de 31 passagens de nível com sinalização luminosa e sonora, e a quase totalidade dessas já com cancelas automáticas instaladas. Sem guarda existem ainda nove casos sendo que em três desses casos as mesmas são de uso particular estando o acesso condicionado com portões ou correntes. Acerca deste assunto vamos referir a seguir apenas alguns casos que nos parecem pertinentes.

Nesta área de intervenção, ao PK 25 surge o primeiro "Calcanhar de Aquiles", a passagem de nível do Sabugo. Aqui neste local a Linha do Oeste e a Estrada Nacional 117 cruzam-se num ponto bastante complexo, uma vez que em ambos os lados da estrada existem habitações e o local tem uma inclinação bastante acentuada, não sendo nada fácil a construção de uma passagem desnivelada. Devido às condições existentes, esta passagem de nível é uma das que apresenta as melhores medidas de segurança, possuindo duplas barreiras e sensores de obstáculos na via.

Passagem de nível perto do Sabugo.
Setembro de 2009.

Viaduto da autoestrada e o local provável do fim da via dupla.
Março de 2009.

Ao quilómetro 30,9 a passagem de nível existente deverá ser substituída por uma passagem superior. Junto do apeadeiro da Pedra Furada, a supressão da passagem de nível não deverá ser problema já que existem terrenos livres a norte do mesmo que vão permitir a implementação de mais uma passagem superior. Na zona do Jerumelo a passagem existente junto do apeadeiro, se for suprimida, poderá ser substituída por passagem desnivelada a construir mais a sul o que permitirá assim encerrar duas passagens de nível do quilómetro 40,8 e 41,7.

Na passagem de nível existente ao quilómetro 45,252, como a estrada num dos lados vem de um monte não implica grandes dificuldades a que seja construída uma passagem

Passagem de nível do quilómetro 30,9.
Junho de 2009

No apeadeiro do Telhal, a solução passará por instalar uma linha ao lado da existente e a respectiva plataforma. A estação do Sabugo possui uma linha directa, dois resguardos, uma linha de cais e uma linha de topo, sendo que geralmente estas duas últimas estão ocupadas com material da Fergrupo. A modernização desta estação implicará uma alteração do *layout* e esta, de todas as paragens existentes entre Meleças e Torres Vedras, foi a única que ficou excluída do plano de modernização que houve no inicio deste século. Actualmente a linha 1 é servida por duas plataformas rebaixadas sendo que uma delas é sobre a linha.

Estação do Sabugo.
Junho de 2009.

Existe um sem-número de passagens de nível mais complicadas, como é o caso da que existe perto do apeadeiro de Óbidos. Mas é muito provável que algumas delas continuem com sinalização e com barreiras, não sendo substituídas por passagens desniveladas. Por exemplo, aquando da electrificação da Linha do Algarve entre Tunes e Faro, ficaram 12 passagens automatizadas operacionais em cerca de 25 quilómetros de extensão.

Estações e Apeadeiros

A estação de Mira Sintra-Meleças não terá de sofrer obras de monta já que, como foi referido acima, é onde termina nos dias de hoje a duplicação de via e as plataformas estão adequadas à realidade.

Passagem de nível ao quilómetro 43,3.
Novembro de 2011.

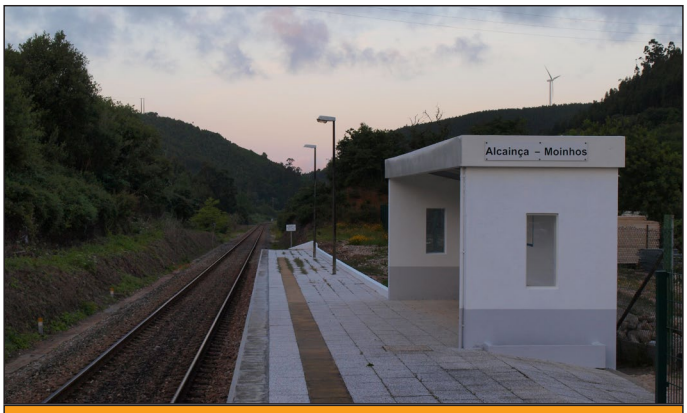
A estação de Mira Sintra-Meleças não terá de sofrer obras de monta já que, como foi referido acima, é onde termina nos dias de hoje a duplicação de via e as plataformas estão adequadas à realidade.

Pedra Furada, que actualmente é um apeadeiro, será promovida a estação ou talvez a bifurcação, já que é nesta zona que terminará a via dupla. No espaço onde existe a linha do antigo desvio, em frente do abrigo de passageiros, deverá ser construída a nova linha e a consequente plataforma de embarque.

A estação de Mafra deverá manter a mesma configuração, uma vez que já tem as plataformas alteadas e o espaço existente entre o edifício de passageiros e a “parede” da trincheira não permite grandes alterações em termos de *layout*. O ape-

Estação de Mafra.
Setembro de 2012.

adeiro de Alcainça muito provavelmente irá ficar como está, já que actualmente não faz serviço de passageiros e por norma paragens sem serviço comercial não sofrem obras aquando das renovações.



Apeadeiro de Alcainça-Moinhos.
Maio de 2012.

A estação de Pêro Negro tem as plataformas que servem a linha directa e a desviada já renovadas e muito provavelmente não serão necessárias obras de modificação das mesmas. Os apeadeiros seguintes (Zibreira e Feliteira) também já contam à data com as plataformas modernas e pouco trabalho haverá a fazer. A estação de Dois Portos apresenta exactamente a mesma situação de Pêro Negro com ambas as plataformas já alteadas. Se no Pêro Negro já só existem duas linhas de circulação, em Dois Portos existem outras que podem manter se como forma de resguardar material em caso de necessidade.

O apeadeiro de Runa, local onde nas proximidades será construída a subestação, é um dos locais onde será necessário proceder à remodelação da plataforma existente, já que não foi ainda alvo da habitual renovação que tem sucedido com o objectivo de uniformizar a altura dos acessos ao material circulante.

Em Torres Vedras as plataformas também se encontram renovadas e mais uma vez a dúvida paira sobre a manutenção ou não das linhas existentes para além das duas que servem os passageiros. A manutenção de resguardos poderá vir a obrigar em investimentos avultados em termos de agulhas automáticas, sinalização e catenária. Há sempre a posibilidade de voltar a existir tráfego de cimento para o entreposto que ali existe.

Nas estações intermédias existentes entre Meleças e Caldas da Rainha, a estação do Ramalhal será aquela que terá mais modificações, tendo em conta a complexidade da mesma. A plataforma existente entre as linhas 1 e 2 será muito provavelmente levantada ficando somente a linha 1 servida com plataforma. Estando situada no meio das estações de Torres Vedras e de Pêro Negro, a estação do Ramalhal há alguns anos que não tem cruzamento de comboios de passageiros, e a mesma só se encontra actualmente guarnecida quando existem comboios de cereais para a empresa Valouro, que tem as instalações junto da estação. O *layout* poderá vir a sofrer algumas alterações de modo a facilitar as manobras das composições de cereais e o ramal da Valouro será electrificado. Nos dias de hoje, existe tracção a diesel desde o Louriçal devido à inexistência de catenária, mas com a electrificação a ficar-se pelas Caldas da Rainha é de supor que a situação se mantenha, a não ser que se opte por dar uma volta enorme com as composições via Lisboa.

Estação do Ramalhal.
Abril de 2008.

As estações do Outeiro e do Bombarral deverão ter o habitual tipo de renovação, ou seja, será retirada a linha 3 e destruída a plataforma existente entre as linhas 2 e 3, sendo que a nova plataforma ficará no local das extintas linhas 3 de ambas as estações. No Outeiro as linhas de saco podem sobreviver à renovação, se existirem esperanças que num futuro voltem a ser carregados vagões de tijolo ou telha. O apeadeiro intermédio do Camarão terá a plataforma renovada e pouco mais, enquanto o apeadeiro de Paul já conta a plataforma alteada.

Estação do Outeiro.
Abril de 2008.

Para reduzir o enorme cantão de 18 quilómetros existente entre as estações do Bombarral e das Caldas da Rainha, o apeadeiro de São Mamede irá passar a ser novamente estação, estando previsto no plano de modernização a colocação de uma linha desviada e a construção da respectiva plataforma de passageiros. A linha desviada irá ser instalada onde existia em tempos uma outra que foi levantada quando a estação foi despromovida, logo em principio não será necessário proceder à expropriação de terrenos.

No apeadeiro de Dagorda-Peniche será também necessário alterar a plataforma tal como na antiga estação de Óbidos, sendo que aqui a IP irá proceder ao levantamento da plataforma existente no lado oposto ao edifício de passageiros, a não ser que queira proceder também ao alteamento da mesma.

Nas Caldas da Rainha a estação terá de sofrer obras ao nível das plataformas já que as mesmas são antigas e não apresentam altura necessária para o embarque em segurança. Sendo a estação terminal da modernização e da electrificação. é de prever que o *layout* das linhas se mantenha como actualmente e que a plataforma central seja mantida.

Se a intenção é usar as UTE da série 2240 como material predominante neste troço a modernizar, então as plataformas a serem alteradas devem vir a ter 150 metros de extensão de modo a permitir no futuro o uso das unidades em dupla.

Apeadeiro da Feliteira.
Dezembro de 2007.

São Mamede vai voltar a ser uma estação.
Abril de 2008.

Estação das Caldas da Rainha.
Outubro de 2008.

Saída norte do túnel da Sapataria ao quilómetro 45.
Abril de 2008.

Túneis e Pontes

São quatro os túneis existentes entre Meleças e as Caldas da Rainha e em todos eles serão necessárias obras. O túnel da Sapataria fica entre os apeadeiros do Jerumelo e da Sapataria e tem 328 metros de comprimento, sendo o maior de todos. Os túneis da Certa (148 metros de comprimento), de Cabaço (74 metros de comprimento) e Boiaca (139 metros de comprimentos) são os outros e ficam situados entre Runa e Torres Vedras, sendo que os quatro são todos datados de 1887. As principais obras que irão sofrer estarão relacionados com a instalação da catenária, sendo que para isso acontecer será necessário rebaixar a soleira, o desbaste dos hasteais e da abóbada para permitir o gabarit. Este tipo de operação foi o mesmo efectuado por exemplo no túnel do Sabugal na Linha da Beira Baixa. É também necessário que se proceda ao reforço do sistema de drenagem de águas, sendo as estruturas dos túneis completamente vistoriada e alvo de intervenções necessárias à manutenção dos mesmos.

Os quilómetros que vão ser intervencionados no Oeste englobam um elevado número de pontões e de pontes, sendo que dez dessas estruturas apresentam um comprimento superior a 20 metros. No entanto as maiores dificuldades irão incidir sobre a instalação de catenária que irá acontecer nas pontes em que o comboio circula no interior da estrutura metálica e onde, nalguns casos, a altura existente é bastante reduzida. Nestes casos os postes de catenária são instalados nos extremos das pontes e o fio passa pelo interior da estrutura, sendo que são cinco as pontes com essas características. O caso mais problemático pode vir a ser

Túnel do Cabaço.
Abril de 2008.

o existente na ponte situada a norte da estação de Torres Vedras onde a opção para a electrificação passará por altear parte da estrutura da ponte, algo que já foi feito em Portugal, por exemplo, na ponte ferroviária da Linha da Beira Baixa perto de Abrantes.

Ponte ferroviária perto de Óbidos.
Abril de 2012.

NOTA DE REDACÇÃO: este artigo foi escrito baseado na proposta de Governo para a modernização da Linha do Oeste entre Meleças e Caldas da Rainha que, segundo o mesmo, inclui a duplicação da linha entre Meleças e o PK 31 (arredores de Pedra Furada), tal como entre a Malveira e o PK 45 (túnel da Sapataria), tal como a supressão de 14 passagens de nível, a construção de uma estação no apeadeiro de São Mamede e de uma subestação de tracção na zona de Runa. As sugestões e previsões escritas em cima são da total responsabilidade dos autores do texto. Não foram tidos em conta os custos de expropriação, nem estudos de impacto ambiental, tão necessários e obrigatórios para a realização deste tipo de obras, apenas o que é visível no terreno. Como tal, nem a redacção, nem o gestor da infraestrutura não pode ser responsabilizado se a realidade futura não coincidir com o que foi escrito em cima.

Camarão. Abril de 2016.

Dagorda. Abril de 2011.

Runa. Dezembro de 2007.

Paúl. Setembro de 2011.

Óbidos. Outubro de 2008.

Sapataria. Junho de 2007.

O dia em que o *Sud* foi o Comboio da Liberdade

Mario Soares na carruagem Wagon-Lits © Fundação Mário Soares

Pedro Mêda

O comboio foi o meio de transporte de excelência do século XX. Foi o grande agente da mudança na mobilidade de bens e pessoas. Transportou maioritariamente gente comum, anónimos, pessoas com necessidade de se deslocar de um ponto A para um ponto B. Mas transportou também personalidades mediáticas, desde artistas a políticos, passando por líderes religiosos. O comboio marcou a história do século XX e a história da ferrovia fica marcada pelas pessoas que o comboio transportou.

O falecimento do Dr. Mário Soares leva a que relembremos mais um desses episódios.

O *Sud-Express* era, durante a década de 70, um comboio famosíssimo que, ligando Portugal a França, tinha sido o meio de saída de milhares de portugueses que emigraram em busca de uma vida melhor. Décadas antes, o *Sud* tinha ficado conhecido por ser um comboio de luxo, só acessível a determinadas elites, proporcionando que uma viagem se tornasse em momentos de requinte num verdadeiro hotel sobre rodas. São também muitas as histórias à volta deste serviço internacional e do contrabando que permitia. Enfim, motivos não faltavam para que o *Sud-Express* fosse considerado um comboio emblemático do serviço ferroviário em Portugal.

O ano de 1974 traria mais um motivo.

Os acontecimentos do dia 25 de Abril de 1974 abriam caminho para novos rumos em Portugal. Mário Soares e a esposa, bem como muitos outros políticos, encontravam-se fora do país exilados, devido a várias circunstâncias que a história se encarregou de narrar e que outros artigos da imprensa escrita abordam com maior detalhe. Para Mário Soares e família o destino tinha sido Paris. Foi deste país que acompanhou todas as mutações de um regime em fim de ciclo. Tendo clara percepção disso, numa entrevista ao jornal República em fevereiro de 1972 Mário Soares declarava: “Regressarei a Portugal no primeiro avião, quando isso seja útil e possível.”

No dia 26 de Abril encontravam-se reunidas todas as condições dessa declaração, com excepção de uma: o aeroporto da Portela encontrava-se fechado. O meio de transporte disponível era o comboio e foi assim que Mário Soares, Maria Barroso, Fernando Oneto, Tito de Morais, Ramos da Costa e outros dirigentes do recém-formado Partido Socialista iniciavam uma viagem que entraria para a história recente de Portugal e também para a história do caminho-de-ferro.

ANO VII (2.ª SÉRIE) — N.º 2216 — 1974 — DOMINGO, 28 DE ABRIL — PREÇO 2$50

A CAPITAL

Director: HENRIQUE MARTINS DE CARVALHO
Subdirector: JOSÉ JÚLIO GONÇALVES

AQUELE, o «Sud-Expresso» número 1002, era de facto um verdadeiro comboio da Liberdade. Saído de Paris sábado de manhã, da gare de Austerlitz, ponto de chegada, ao longo dos últimos anos, para tantos milhares de portugueses fugidos à pobreza de uma Pátria esmagada por meio século sem liberdade, trazia de regresso ao País os primeiros dos seus filhos que o regime cessante havia obrigado aos difíceis caminhos do exílio político. À beira da linha, desde Vilar Formoso, noite escura ainda, a Santa Apolónia, sol radioso de Primavera já, milhares de pessoas apinhavam-se para aclamar, por entre vivas à Liberdade, ao Socialismo e ao Movimento das Forças Armadas, por entre os acordes do Hino Nacional e o grito uníssono «o Povo unido jamais será vencido», os irmãos que regressavam ao seu convívio depois de anos tão demorados de uma ausência por todos sentida. Havia lágrimas nos rostos de muitos, homens e mulheres, novos ou velhos, e bandeiras verdes-rubras que se agitavam nos cais ao sabor de um entusiasmo popular bem demonstrativo do afã posto por todos na tarefa de reconstrução nacional.

Lá dentro, misturados com muitos outros passageiros, três dirigentes do Partido Socialista Português: Mário Soares, secretário-geral; Tito de Morais, secretário para a organização; e Ramos Costa, do conselho directivo; as mulheres do primeiro e do último, a actriz Maria Barroso e Maria do Carmo Coelho; o membro da L. U. A. R. (Liga de União e Acção Revolucionária), Fernando Oneto, e ainda um «militante de base» do Partido Comunista Português, que preferiu guardar o anonimato.

Isto é um sonho

O primeiro contacto dos exilados no caminho do regresso com o povo do seu País verificou-se logo na fronteira de Vilar Formoso, onde o «Sud» se deteve durante cerca de 15 minutos.

Foi um alferes do Regimento de Infantaria 12 que, em nome do comandante da unidade, primeiro abraçou Mário Soares e os seus companheiros, desejando que o seu regresso contribuísse efectivamente para o progresso do País.

Depois, dezenas de conhecidas figuras democratas dos distritos da Guarda e de Castelo Branco invadiram o comboio, abraçando o «leader» e os outros dirigentes do P. S. P., aos gritos de «O Povo unido jamais será vencido» e entoando, depois, o Hino Nacional. Entre os presentes contavam-se drs. João Gomes, Alberto Garcia e Mário Cant entre muitos outros democratas.

— Isto é um sonho! — exclamava a actriz M Barroso, chorando de comoção.

— Não chove, mas mesmo que chovesse co nuava a fazer sol! — desabafou, baixinho, Ra da Costa, por seu lado, ainda debruçado à ja enquanto o comboio se afastava em direcção Lisboa.

© Jornal A Capital, 28 de Abril de 1974

DIÁRIO POPULAR

ÚLTIMAS NOTÍCIAS

RECPÇÃO ENTUSIÁSTICA AOS PRIMEIROS EXILADOS POLÍTICOS REGRESSADOS A PORTUGAL

A vasta multidão que se concentrou na Estação de Santa Apolónia era constituída não só por adeptos daquele partido como por dirigentes e adeptos de outras associações democráticas, numa saudação simbólica a todos os exilados políticos.

Anunciada a chegada do comboio para as 11 e 30, só acabou por dar entrada na estação cerca das 12 e 45. Foi uma longa espera, pois desde as 10 horas da manhã que muita gente se encontrava já na estação. Durante esse tempo de expectativa, a multidão presente entregou-se a manifestações políticas e de alegria, exibindo cartazes e gritando «slogans», e com o dedo em V repetindo incessantemente o mais actual dos gritos: «O Povo Unido jamais será vencido».

O entusiasmo da multidão pôs em perigo a integridade física de Mário Soares

Nos primeiros momentos após o desembarque, quase ninguém conseguiu ver os três exilados. O comboio não chegou a estacionar na plataforma prevista, [illegible] que por se recear que não conseguissem desembarcar ali. A composição entrou [illegible] na plataforma mais atrasada. Mesmo assim, Mário Soares foi imediatamente cercado pela multidão e desviado para um corredor lateral da estação. Sem protecção, chegou-se a recear pela integridade física do dirigente socialista até se conseguir que ele entrasse numa sala, onde estava prevista fosse cumprimentado por amigos, representações políticas e falasse aos órgãos de Informação. Tentativa frustrada, tal o número de pessoas que já conseguira forçar as portas da sala. A, o dr. Mário Soares começou a ser protegido, com muita dificuldade, por três ou quatro elementos da Polícia Militar.

Verificando-se que seria difícil fazer sair o dr. Mário Soares da estação, foi ele novamente desviado para os andares superiores, onde funcionam os serviços da C. P.

Pouco tempo depois Mário Soares surgia à varanda principal do edifício da Santa Apolónia, para corresponder à saudação de todos os que, entretanto, se haviam concentrado no largo fronteiro à estação.

O dr. Mário Soares fala à multidão

Mário Soares começa, então, a falar à multidão. As suas primeiras palavras ninguém as consegue ouvir.

A certa altura ouve-se a sua saudação aos «que ficaram pelo caminho».

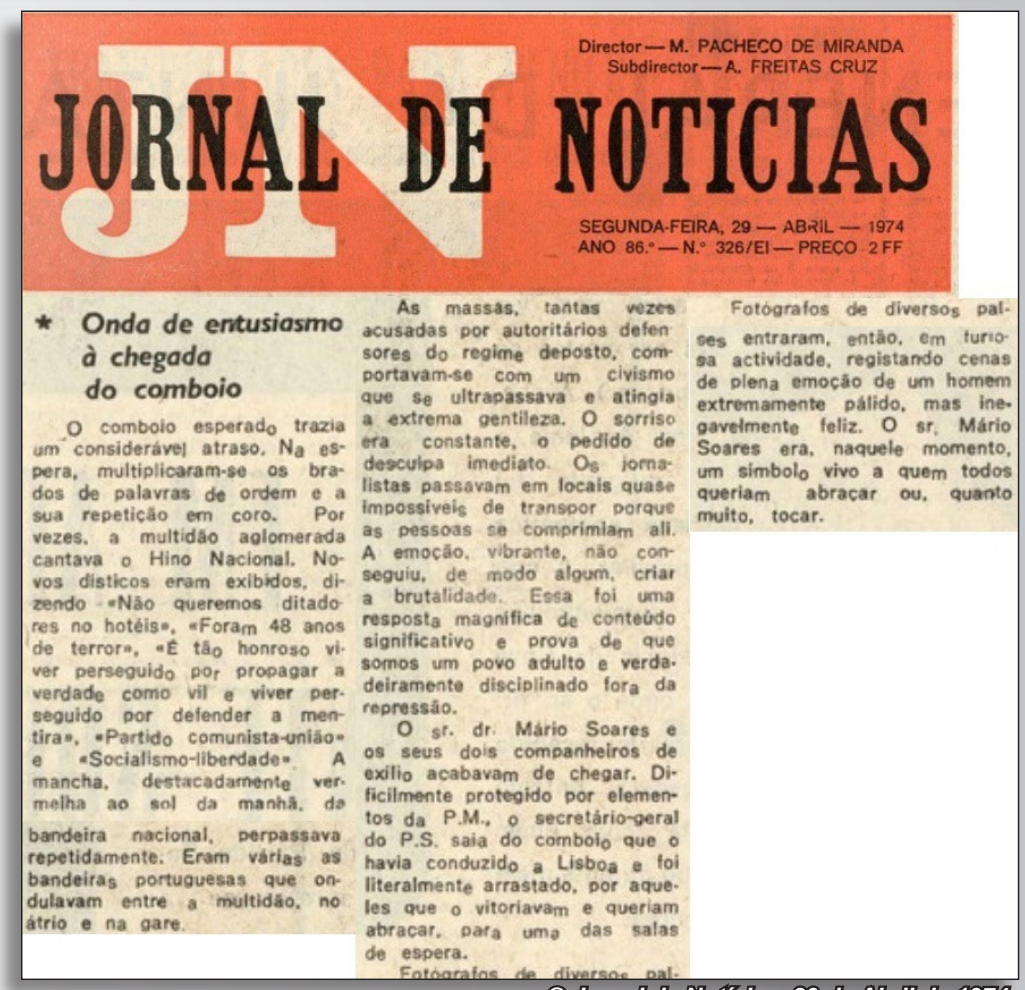
Saudou depois os que resistiram heroicamente nas cadeias, chamando para o seu lado alguns combatentes agora libertados.

© Jornal Diário Popular

Os jornais dos dias 28 e 29 de Abril noticiavam a chegada de Mário Soares a Portugal de comboio, conforme se poderá observar nos recortes que acompanham este artigo.

O *Sud-Express* que deu entrada na linha nº 3 da estação de Santa Apolónia a 28 de Abril de 1974 adquiriu assim de imediato a designação de "Comboio da Liberdade", evocando uma outra viagem, a do "Primeiro Comboio da Liberdade", a composição Foguete que transportou entre Lisboa e o Porto o General Humberto Delgado durante a campanha eleitoral de 1958.

O segundo Comboio da Liberdade, por ter uma origem diferente, não era composto pela automotora famosa FIAT dotada de ar condicionado. Era uma composição de máquina e carruagem, da qual se pode apenas adivinhar a sua composição.



Director — M. PACHECO DE MIRANDA
Subdirector — A. FREITAS CRUZ

JORNAL DE NOTICIAS

SEGUNDA-FEIRA, 29 — ABRIL — 1974
ANO 86.º — N.º 326/EI — PREÇO 2 FF

★ **Onda de entusiasmo à chegada do comboio**

O comboio esperado trazia um considerável atraso. Na espera, multiplicaram-se os brados de palavras de ordem e a sua repetição em coro. Por vezes, a multidão aglomerada cantava o Hino Nacional. Novos disticos eram exibidos, dizendo «Não queremos ditadores no hotéis», «Foram 48 anos de terror», «É tão honroso viver perseguido por propagar a verdade como vil e viver perseguido por defender a mentira», «Partido comunista-união» e «Socialismo-liberdade». A mancha, destacadamente vermelha ao sol da manhã, da bandeira nacional, perpassava repetidamente. Eram várias as bandeiras portuguesas que ondulavam entre a multidão, no átrio e na gare.

As massas, tantas vezes acusadas por autoritários defensores do regime deposto, comportavam-se com um civismo que se ultrapassava e atingia a extrema gentileza. O sorriso era constante, o pedido de desculpa imediato. Os jornalistas passavam em locais quase impossíveis de transpor porque as pessoas se comprimiam ali. A emoção, vibrante, não conseguiu, de modo algum, criar a brutalidade. Essa foi uma resposta magnífica de conteúdo significativo e prova de que somos um povo adulto e verdadeiramente disciplinado fora da repressão.

O sr. dr. Mário Soares e os seus dois companheiros de exílio acabavam de chegar. Dificilmente protegido por elementos da P.M., o secretário-geral do P.S. saia do comboio que o havia conduzido a Lisboa e foi literalmente arrastado, por aqueles que o vitoriavam e queriam abraçar, para uma das salas de espera.

Fotógrafos de diversos países entraram, então, em furiosa actividade, registando cenas de plena emoção de um homem extremamente pálido, mas inegavelmente feliz. O sr. Mário Soares era, naquele momento, um símbolo vivo a quem todos queriam abraçar ou, quanto muito, tocar.

© Jornal de Notícias, 29 de Abril de 1974

São muito conhecidas as fotos do interior e da janela de uma carruagem Wagon-Lits. Graças às imagens do arquivo da RTP é possível constatar que nesse dia se encontrava uma enchente de pessoas na estação de Santa Apolónia que invadiu as plataformas. O comboio deteve-se por isso longe do topo de via, ficando fora do coberto do edifício. À cabeça desta composição surge uma locomotiva eléctrica da série 2550 que foi responsável pela tracção do comboio desde a Pampilhosa até Lisboa. Desde a fronteira até à Pampilhosa o trabalho terá ficado a cargo de uma locomotiva diesel da série 1800.

As imagens de arquivo a que se teve acesso não permitem dizer com certeza qual o número da máquina nem permitem visualizar a totalidade da composição. No entanto, algumas frações do filme permitem vislumbrar o que será um 6 logo após o 5, levando a querer que seria uma das locomotivas 2560's. Relativamente à composição seria composta por furgão e carruagens da Wagon-Lits e carruagens Sorefame da série 21-69.

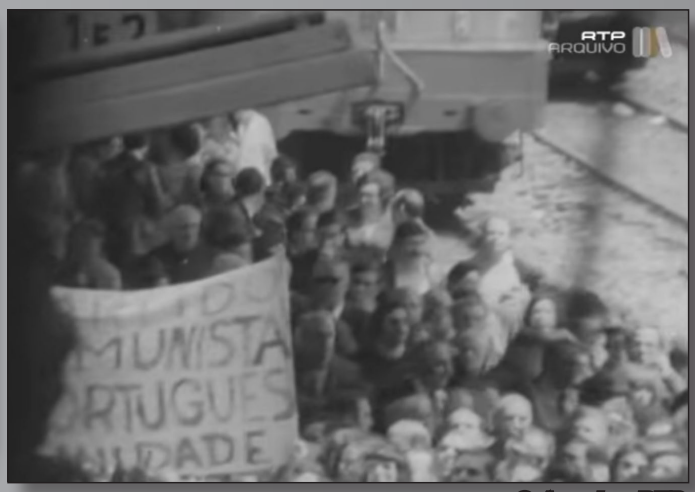
Mário Soares desceria a custo do comboio rodeado pela multidão e subiria ao primeiro andar da estação para aparecer à varanda fazer um discurso perante a massa humana em eufórica com os primeiros dias de liberdade.

Foi deste modo, e devido à inexistência de alternativas, que Mário Soares se tornava mais um dos ilustres passageiros da CP no século XX. Ao longo da sua vida política foram várias as vezes que voltou a utilizar este meio de transporte.

Bibliografia:

- Jornal Expresso 2017-01-07;
- Arquivo RTP;
- Documentário "Os caminhos da Liberdade";
- O Século Ilustrado, 4 de Maio de 1974;
- Jornal O Comércio do Porto, 29 de Abril de 1974, agradecimento ao Arquivo Municipal Sophia de Mello Breyner – Vila Nova de Gaia pela digitalização do documento;
- Hemeroteca Digital de Lisboa, Jornais A Capital, Jornal de Notícias e Diário Popular;

© Arquivo RTP



© Arquivo RTP

Locomotiva série 2550 na linha 3 de Santa Apolónia © Arquivo RTP

Santa Apolónia © Jornal de Notícias

Maria Barroso e Mário Soares, o casal finalmente reunido em terra portuguesa

Foto Alfredo Cunha

Interior da carruagem do Sud © O Século Ilustrado, foto de Alfredo Cunha

Sud-Express na Beira Alta em 1972 © Douglas Richards

Um comboio de carvão liderado pela 4719 faz a segunda travessia sobre o Tejo de um total de quatro na sua viagem, Janeiro de 2015

Ricardo Quinas

O último Tirefond

Viana do Alentejo

Pedro André

Na planície alentejana, entre searas banhadas pelo Sol, encontra se a antiga estação ferroviária de Viana do Alentejo, esquecida, onde o tempo há muito que parou. Parou o tempo mas não páram os comboios num pequeno aglomerado de casas e armazéns que tentou crescer em função do transporte ferroviário, mas que hoje não passa de um lugar quase fantasma.

A antiga estação de Viana foi construída ao quilómetro 110 da Linha do Alentejo (antiga Linha do Sul) quando o comboio dava os primeiros passos em direcção ao sul do pais. Abriu ao público no longínquo dia 15 de Fevereiro de 1864, já vão mais de 150 anos, e é mais uma das várias espalhadas por Portugal que vê passar os comboios sem lá fazerem qualquer paragem.

A evolução do tráfego ferroviário e o desenvolvimento que o mesmo trouxe às zonas do país por onde passava reflectiu-se na estação de Viana. A abundância de água nesta parte do Alentejo, onde existem algumas ribeiras, levou a que fosse decidido instalar ali um reservatório de água destinado ao abastecimento das locomotivas a vapor tendo para isso sido instaladas duas tomas de água situadas cada uma delas num extremo da estação. O reservatório em betão com capacidade para 100 metros cúbicos ainda existe nos dias de hoje. Foi construído em 1935 e, das duas tomas de água, já só sobrevive a que está colocada na saída em direcção a Baronia. A outra, que ficava junto do hectómetro 9, cerca de 100 metros a norte do edifício de passageiros, foi retirada mas os vestígios da mesma ainda lá continuam.

Vista geral com destaque para a curraleta encostada ao armazém. 2010

A estação tinha uma linha directa e uma linha de resguardo que permitiam o cruzamento de composições, tinha ainda uma linha saco que estava encostada ao armazém e ainda uma outra linha que passava por trás do cais coberto em direcção a uns armazéns que ainda permanecem de pé e que pertenciam à extinta EPAC, que era a entidade responsável pela gestão dos produtos cerealíferos. Por alguma razão o Alentejo era considerado o "celeiro de Portugal". Esta linha era considerada como um ramal particular e era ali que, para além da presença de um gabarit metálico, entretanto demolido, existia ainda um sistema de balança para pesagem dos vagões. Da balança resta a casinha onde estavam instalados parte dos mecanismos e ainda o buraco onde a balança estava instalada.

Antigos armazéns da EPAC e a "casinha" de apoio à balança que existia no ramal que passava neste local. 2010

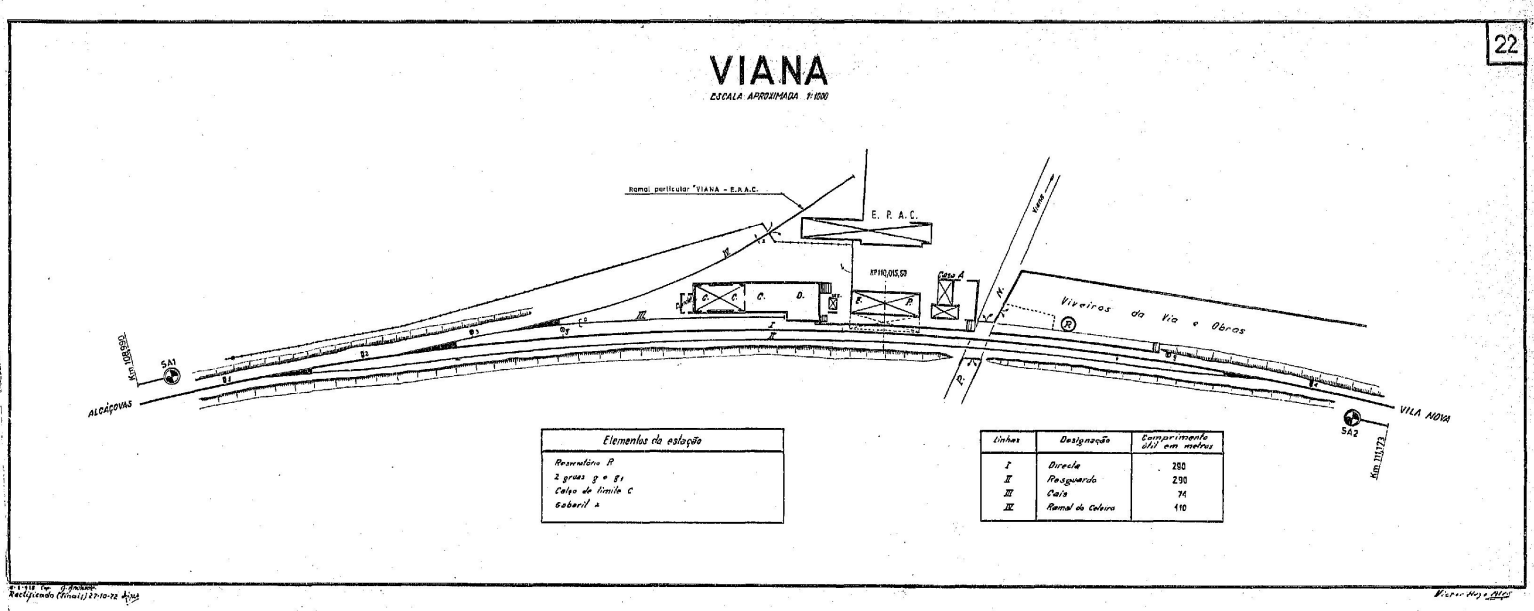
Nem só de cereais eram feitos os movimentos de mercadorias: para além do tráfego normal que existia normalmente, foi construída em Viana uma curraleta encostada ao cais coberto que permitia que os vagões fossem carregados ou descarregados com gado.

O edifício de passageiros apresenta traços arquitectónicos similares aos das outras estações desta zona do país, contando ainda com a existência de um telheiro metálico suportado por uns pilares de ferro forjado que protegia os passageiros quer das intempéries invernais, quer do forte Sol que assola o Alentejo durante os meses mais quentes do ano.

A toma de água que continua de pé na direcção de Beja. 2016

Junto ao edifício principal podemos observar uma outra casa da companhia pintada com riscas amarelas em redor das janelas e das portas, tal e qual como se usava nos montes alentejanos. Esta casa, para além de servir de habitação a funcionários, terá sido usada por quem tinha a responsabilidade de tomar conta da passagem de nível que ali existiu e que encerrou quando a circulação na Estrada Nacional 257 se começou a fazer através da passagem superior, construída ligeiramente a sul da estação.

Sendo uma zona de água, a companhia resolveu aproveitar parte do terreno disponível junto do depósito de água para criar o então chamado "viveiro de plantas" que estava destinado ao uso da Secção de Via e Obras. Ainda hoje esse local é perfeita-



mente visível e o espaço é uma espécie de jardim com árvores que devem datar da criação desse viveiro.

Como acontecia normalmente, a estação ficava afastada dos núcleos populacionais mais importantes. A vila de Viana do Alentejo fica a cerca de 3,5 quilómetros de distância, mas antigamente a realidade era diferente e as estações serviam muitas das vezes como pólo aglutinador onde se instalavam pessoas e serviços. Para além dos armazéns da EPAC, que ocupavam uma área razoável, surgiram algumas construções ao longo da estrada nacional que em tempos passava junto da estação e seria muito provável que alguma taberna ou mercearia tivesse ocupado alguns dos espaços existentes.

A rua que dá acesso à antiga estação com as habitações quase abandonadas, mas ainda com a placa de paragem rodoviária a sobreviver. 2016

A antiga escola primária também é uma miragem do passado e os alunos já ali não aprendem lições ao som dos comboios. 2016

Após a implementação da estação em local tão ermo, nos primeiros tempos as deslocações de passageiros faziam-se essencialmente a pé, de burro ou em veículos rudimentares como carroças. Mas a evolução do transporte ferroviário levou a que também ali se justificasse a paragem da chamada "camioneta da carreira" que durante largos anos esteve a cargo da Rodoviária Nacional. Desses tempos resta uma placa em betão tão característica do século passado fixa na parede de uma habitação.

O ensino também chegou anos depois do comboio, e foi nas imediações que o Estado construiu uma escola primária igual a tantas outras espalhadas no pais e que surgiram quando se começou a apostar no ensino primário. Tal como em Viana, também junto do apeadeiro de Alcáçovas existia uma escola primária e este era o único meio que as crianças que viviam espalhadas pelos montes e pelas herdades tinham para estudar. Para ensinos mais avançados a existência da estação permitia aventuras até Beja ou até Évora.

A evolução é algo que ao trazer enorme benefícios traz também alguns "amargos de boca", e isso foi-se traduzindo na importância que a estação de Viana veio a perder progressivamente. O fim do vapor e o facto de também na estação de Baronia existir depósito e toma de água levou a que as tomas de água se tornassem um objecto de decoração sem qualquer utilidade prática. Mas também o comboio como meio primordial de transporte de mercadorias perdeu importância e o fim da EPAC acabou por levar a que a linha de saco e a linha do ramal particular fossem levantadas, perdendo Viana ainda mais importância. Vivia-se o tempo em que o automóvel surgia como o meio de transporte preferencial, o que foi afastando ainda mais os passageiros da estação e a transformação da mesma em apeadeiro foi inevitável, tendo sido levantada uma das linhas e ficando apenas com a directa. Os montes começaram a ficar praticamente desertos e as populações foram-se fixando nos núcleos populacionais. O apeadeiro de Viana era cada vez mais uma sombra do que tinha sido até que finalmente foi decidido extinguir Viana como paragem comercial.

Não se pode dizer que população de Viana tenha

ficado demasiado sacrificada com o encerramento do apeadeiro, já que nos dias de hoje podem recorrer à estação de Baronia situada a cinco quilómetros de distância – apenas mais 1.500 metros do que tinham de percorrer anteriormente – tendo por agora a possibilidade de utilizar os serviços Regionais e Intercidades da CP.

Quanto ao que resta da zona envolvente da antiga estação de Viana, é quase um lugar fantasma, com grande parte das habitações desabitadas e devolutas. Os antigos armazéns da EPAC são apenas memórias de tempos idos e a estação está quase ao abandono, embora se mantenha em razoável estado de preservação. Os autocarros deixaram de para junto da placa, e a escola encontra-se encerrada… Uma imagem desoladora do que foi em tempos um local com algum movimento e que é hoje uma cópia fiel de centenas de pequenas localidades quase abandonadas.

No entanto merece uma visita e o acesso é bastante fácil bastando para isso seguir pela estrada nacional que liga Viana do Alentejo até Alcáçovas até chegar perto da passagem superior sobre a linha. Aconselha-se extremo cuidado porque o apeadeiro está situado entre duas curvas e o "silêncio" dos comboios pode tornar-se mortal.

Local da antiga passagem de nível e a casa que servia de alojamento a pessoal da companhia. 2016

O depósito em betão e a vegetação onde era o viveiro destinado à secção de via e obras. 2016

Vista panorâmica da zona do apeadeiro e do espaço envolvente. 2012

Novidades à Escala

Janeiro de 2017

CP 2500/2550

Sudexpress Scale Model Trains

O ano de 2016 encerrou com o lançamento por parte da Sudexpress das primeiras duas referências referentes às locomotivas das séries 2500 e 2550 da CP, séries míticas dos caminhos-de-ferro portugueses e das quais a Sudexpress tem anunciadas 12 referências distintas em produção.

As referências recentemente chegadas ao mercado representam as locomotivas CP 2508 no esquema azul de época III e a locomotiva CP 2570 no esquema laranja (já com caixa de aço macio ao invés da caixa de aço inox original) de época V/VI.

As restantes referências anunciadas pela Sudexpress serão comercializadas de forma faseada durante os próximos meses e ao todo serão disponibilizadas cinco referências da série 2500 e sete referências da série 2550.

Todos os esquemas ostentados por estas locomotivas estão considerados, representando desde o início da sua carreira até ao seu final - épocas III a VI.

Os modelos apresentados são produzidos em plástico injectado a

Ao longo da sua carreira, as 2500 foram sofrendo diversas alterações que alteraram a sua estética, com especial destaque para os esquemas de cores, faróis, tampões de choque, tomadas diversas, mangueiras de freio e pantógrafos

Alguns detalhes do modelo da Sudexpress são fabricados em fotogravação

nível da carcaça e detalhes (alguns dos detalhes são fabricados em latão fotogravado), contando com um chassis em metal equipado com um motor de cinco pólos e tracção a todos os eixos. A iluminação é assegurada por LED e conta com luzes brancas e vermelhas que acendem segundo o sentido da marcha. O elevado rigor dimensional e elevado detalhe ao pormenor habituais nos modelos produzidos pela Sudexpress estão presentes nas locomotivas agora comercializadas, pelo que estas representam de uma forma muito fiel as locomotivas reais.

O seu rolamento é muito suave a baixas velocidades e graças ao peso de cada modelo a aderência e a capacidade de traccionar composições de peso considerável são muito boas. De notar que as locomotivas não vêm equipadas com aros de aderência, sendo fornecidos dois eixos com aros de aderência com cada modelo para os modelistas que desejarem instalá-los nos seus modelos para obter uma ainda melhor capacidade de tracção. A inscrição em curvas de baixo raio é também muito boa, permitindo a circulação na maioria das maquetes.

Todos os modelos são fornecidos com duas frentes reais e duas frentes funcionais contendo as mangueiras ar/vácuo adequadas à época de cada modelo, permitindo que seja o modelista escolher a forma de representar a locomotiva que mais se adequa ao seu gosto ou à funcionalidade que lhe deseja dar.

Os modelos apresentam tampografia de elevada qualidade e definição e pequenos detalhes em latão fotogravado, tais como a data de revisão ou as placas de fabricante e corrimãos na zona das portas

Diferentes posições do logotipo CP

Topos com tampões de choque originais

Locomotivas com pantógrafos romboidais:
2508, 2510, 2513, 2551, 2553, 2560 e 2566

Locomotivas com pantógrafos semi-romboidais:
2501, 2502, 2557, 2568 e 2570

Locomotivas com farolins antigos:
2508, 2510, 2513, 2551 e 2560

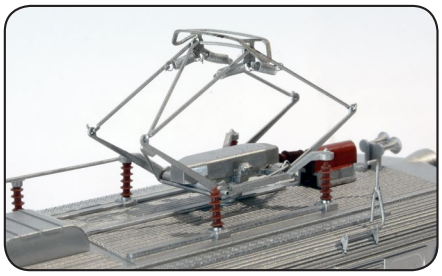
Locomotivas com farolins UIC:
2501, 2502, 2553, 2557, 2566, 2568 e 2570

Locomotivas com buzina original:
2508, 2510, 2513, 2551 e 2560

Locomotivas com buzina "bi-tom":
2501, 2502, 2553, 2557, 2566, 2568 e 2570

Locomotivas com antena CONVEL:
2501, 2502, 2553, 2557, 2566, 2568 e 2570

Locomotivas com tomadas UM:
2557, 2568 e 2570

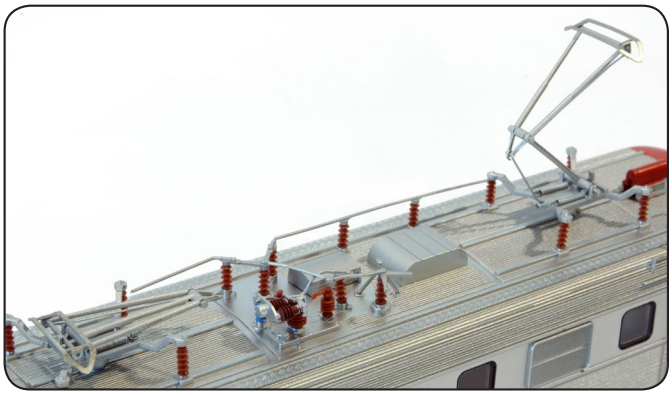


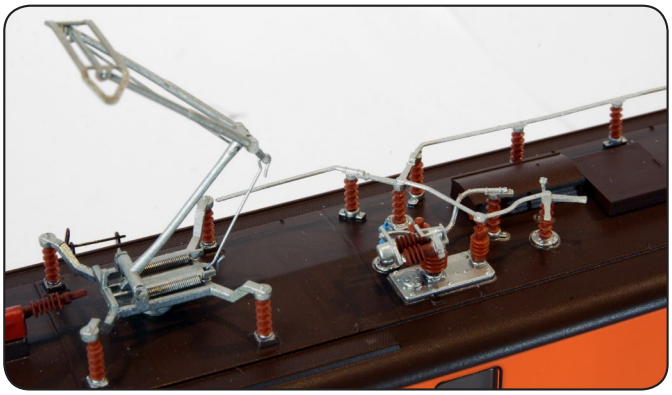
Detalhe das quatro micromolas no pantógrafo romboidal tal como na realidade

Tendo tido uma carreira sobre carris de cerca de 60 anos, as locomotivas 2500 e 2550 da CP sofreram diversas alterações e adaptações durante a sua vida, nomeadamente o seu esquema de cor, o tipo de faróis, o tipo de pantógrafo (muitas das 2500 e 2550 ainda chegaram ao século XXI com pantógrafos romboidais, sendo instalados os semi-romboidais poucos anos antes da sua retirada de serviço), o tamanho dos pratos dos tampões de choque, nas cornetas das buzinas, a presença da antena do CONVEL, as tomadas para os cabos de tracção múltipla, os tipos de mangueiras dos freios, entre outras. Os modelos da Sudexpress reflectem todas estas diferenças e todos os pormenores que as diferenciam estão considerados, existindo por exemplo notáveis diferenças entre um modelo que representa a épo-

Diferenças entre buzinas e faróis

Versões com e sem tomadas para UM





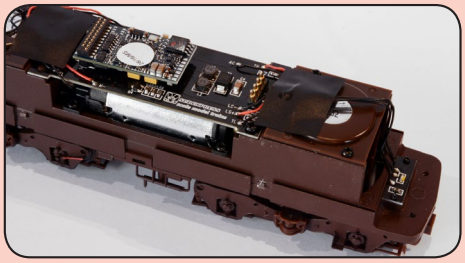
Pormenores dos tectos com os isoladores e restante aparelhagem e diferentes tipos de pantógrafos. A Sudexpress comercializará os dois tipos de pantógrafos em separado permitindo a personalização das locomotivas por parte dos modelistas

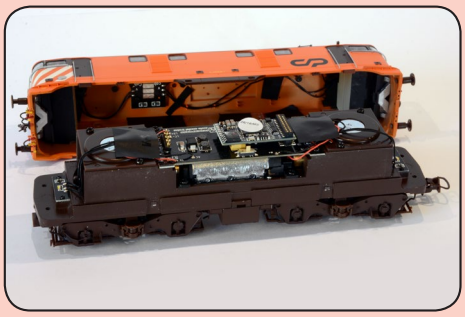
ca III ou um modelo que representa a época VI.

Todos os modelos são comercializados em versão analógica (mas equipados com *socket* de 21 pinos para colocação de um descodificador digital) ou em versão digital com som (modelos equipados com descodificador digital ESU Loksound V4.0), ambas preparadas para corrente contínua.

Embora não existam versões preparadas de fábrica para circular em vias com terceiro carril, os modelos permitem a instalação fácil de um patim (incluído nos acessórios que acompanham cada locomotiva) assim como contam com um interruptor que permite a selecção do tipo de alimentação, permitindo aos coleccionadores sem dificuldade adaptar os modelos para corrente alterna.

O som disponibilizado nestes modelos corresponde ao som original das locomotivas reais, contando com os sons normais de aceleração e freio durante a marcha, assim como, através de funções, os sons de buzinas (existindo a opção de seleccionar o tom original e o tom mais moderno através da programação de CVs), compressor, areeiro, movimento do pantógrafo, engate, chiar em curva ou em agulha e algumas locuções de anúncios de passsagem em estação. De notar a opção da Sudexpress na instalação de fábrica de duas colunas de som em cada locomotiva, permitindo uma melhor propagação e intensidade do som.





Diferentes frentes que apresentaram as séries 2500 e 2550 consoante a época de circulação

CP 2500

2510

2508

2502

2513

2501

Na década de 50 a CP iniciava definitivamente a aposta na eletrificação de alguns troços da rede. A escolha recaiu sobre a tecnologia de corrente alternada monofásica a 25Kv e 50Hz.

Com este plano em marcha tornava-se necessária a aquisição de material motor. Em Março de 1955 a CP encomenda ao Groupment d'Étude et d'Électrification de Chemins de Fer en Monophasé 50 Hz 15 locomotivas eléctricas universais do tipo B'o B'o que viriam a constituir a série 2500. As duas primeiras locomotivas chegaram a Portugal em 1956 provenientes da Alemanha, tendo sido fabricadas pela casa Henschel. A maioria das outras unidades foi fabricada em França.

Nos primeiros anos estas locomotivas circularam nos escassos trajectos electrificados, nomeadamente Linha de Sintra e Linha do Norte até ao Carregado. Com o avanço dos trabalhos foram estendendo o seu raio de ação designadamente nos serviços mais rápidos da Linha do Norte. A entrada em serviço em finais de 1963 das locomotivas da série 2550 relegou as 2500 para comboios menos nobres.

O esquema inicial destas máquinas era em tons de azul-claro para a caixa, com faixas nas zonas frontais e laterais à altura das janelas num tom azul mais escuro. Os cabeçotes eram pintados de vermelho. Nos topos ao centro e por baixo das janelas ostentavam o símbolo com asas da CP seguindo-se uma placa com o número da locomotiva. Em meados da década de 60 começaram a receber o segundo esquema de decoração: azul-escuro com um filete vermelho que terminava em V nos topos ao nível do símbolo da CP que se manteve, embora com alterações. Os cabeçotes mantiveram-se pintados de vermelho e entre estes e os faróis foi aplicada uma faixa a prateado.

No fim da década de 70, estas máquinas passaram a ostentar o esquema laranja com riscas brancas nos topos e tejadilho e janelas dos topos em tons de castanho.

A 2501 recebeu em finais da década de 90 um esquema que pretendia ser igual ao primeiro, mas a parte mais escura assumiu tons de verde.

Circularam principalmente na Linha do Norte, Beira Alta e Beira Baixa até Abrantes com serviços de passageiros. Com a sua passagem para as mercadorias em 1999 passaram a circular nos troços mais a Sul, designadamente o tráfego de areia para Loulé.

As locomotivas 2506 e 2512 foram dotadas de comando múltiplo e passaram a circular indiferenciadas.

A última unidade desta série a sair de circulação foi a 2512 em Março de 2009. A única unidade existente é a 2501 que se encontra presentemente no Museu Nacional Ferroviário do Entroncamento.

CP 2550

A electrificação dos caminhos-de-ferro encontrava-se ao abrigo de vários Planos de Fomento. A primeira série de locomotivas eléctricas de corrente alternada monofásica a 25Kv e 50Hz, as 2500, composta por 15 unidades, tinha entrado ao serviço em 1957, ao abrigo do I Plano de Fomento. O II Plano tinha como objectivo a continuação da electrificação da Linha do Norte, bem como a aquisição de mais material circulante, com maior incorporação da indústria Nacional.

Seguindo este desiderato, o gabinete de engenharia da SOREFAME concebeu, para uma locomotiva com caraterísticas idênticas às 2500, uma caixa em aço inoxidável canelado. Em 1963 é construída e enviada para ensaios a locomotiva protótipo à qual foi dado o número 2551. Face aos resultados positivos desta locomotiva a CP encomendou a construção de mais 19, que começaram a ser entregues em Setembro de 1964. Estas 20 unidades viriam a formar a série 2550.

Foram colocadas imediatamente à frente dos serviços mais nobres da CP. Os rápidos da Linha do Norte passavam assim a apresentar composições 100% aço inoxidável. Foram as 2550 que titularam os comboios inaugurais de grande parte dos troços que foram electrificados.

O primeiro esquema destas máquinas realçava a caixa inox. Apenas os cabeçotes eram pintados de vermelho nos topos e de preto nas laterais. Por baixo dos vidros frontais da cabine foi colocado o símbolo da CP e uma placa com o número da locomotiva.

O segundo esquema, surge na segunda metade da década de 70 e introduz alterações nos cabeçotes, que passam a ter listas laranjas e brancas, e o símbolo da CP é removido dos topos. Nas laterais os símbolos são substituídos pelo novo logotipo da CP pintado a preto.

O terceiro e último esquema que estas máquinas viriam a conhecer surge no início do século XXI. A zona das cabines recebe uma pintura vermelha por cima no inox e os cabeçotes passam a cinza escuro, assemelhando-se ao esquema aplicado na série 5600. É nesta altura que todas as locomotivas ainda existentes recebem comando múltiplo ficando afetas exclusivamente aos serviços de mercadorias.

Circularam principalmente na Linha do Norte com serviços de passageiros. Com a sua passagem para as mercadorias em 1999 passaram a circular nos troços mais a Sul, designadamente o tráfego de areia para Loulé ou contentores para Sines.

A última unidade desta série a sair de circulação foi a 2551 em Março de 2009. Esta locomotiva é a única existente e encontra-se presentemente no Museu Nacional Ferroviário do Entroncamento.

2551

2553

2560

2557

2570

2568

2566

A 6004 da Takargo manobra em Mortágua uma composição para carregar madeira, Setembro de 2013

José Sousa

Preservação Ferroviária
O plano de atividades de 2017

No próximo dia 18 de Fevereiro pelas 15h30 será apresentado o plano de atividades para 2017 da secção de Preservação Ferroviária e Lazer da APAC. A apresentação terá lugar na sede, em Lisboa.

A apresentação será feita pela coordenação da secção, que aproveitará para enquadrar as acções já realizadas pela secção desde a sua fundação, em 2016.

Incluirá ainda um espaço de discussão onde serão esclarecidas dúvidas, debatidas sugestões e recolhidas manifestações de interesse para ajudar nas missões por mais e melhores programas de preservação ferroviária em Portugal.

Horário de Abertura

Sede Nacional – Lisboa

Avenida Infante Dom Henrique, 75B
Lisboa
Telefone: 21 888 32 70

Abertura sempre entre as 15h00 e as 18h00 nos seguintes dias:

- 4 de Fevereiro de 2017;
- 11 de Fevereiro de 2017;
- 18 de Fevereiro de 2017;
- 4 de Março de 2017;
- 11 de Março de 2017;
- 18 de Março de 2017;
- 25 de Março de 2017.

Núcleo Regional Norte – Porto

Estação de Campanhã – Porto
Telefone/Fax: 22 200 69 03
Abertura sempre entre as 15h00 e as 18h00 nos seguintes dias:

- 4 de Fevereiro de 2017;
- 11 de Fevereiro de 2017;
- 18 de Fevereiro de 2017;
- 25 de Fevereiro de 2017;
- 4 de Março de 2017;
- 11 de Março de 2017.

Rota da Lampreia

Realiza-se de fevereiro a abril

Junte um grupo animado de amigos e marque a sua viagem de comboio até à belíssima região de Belver e Ródão, acrescente uma gastronomia rica em pratos típicos de lampreia e sirva a gosto.

Programa em 2017

Programa de um dia pela Linha da Beira Baixa, até Tancos, Barragem de Belver, Belver ou Ródão, onde poderá apreciar uma das mais belas paisagens avistadas de comboio e provar um dos pratos mais apreciados do nosso país.

Intercidades (o Intercidades apenas faz paragem extraordinária nos apeadeiros de Tancos, Barragem de Belver e Belver mediante um número mínimo de reservas):

- Ida: Lisboa-Santa Apolónia 08h15 > Tancos 09h33; Barragem de Belver 10h08; Belver 10h11; Ródão 10h42;
- Volta: Ródão 15h48; Belver 16h18; Barragem de Belver 16h21; Tancos 16h57 > Lisboa-Santa Apolónia 18h20.

Regional:

- Ida: Lisboa-Santa Apolónia 09h45 > transbordo em Entroncamento 11h52 > Tancos 12h01; Barragem de Belver 12h45; Belver 12h50; Ródão 13h23;
- Volta: Ródão 14h36; Belver 15h14; Barragem de Belver 15h18; Tancos 16h03 > transbordo em Entroncamento 16h38 > Lisboa-Santa Apolónia 18h13.

https://www.cp.pt/passageiros/pt

"A luta dos Ferroviários do Barreiro: da utopia á realidade", É segunda conferência a realizar no próximo dia 18 de Fevereiro, entre as 16h00 e as 19h00 na antiga estação do Lavradio, Espaço L, com a participação de Armando Sousa Teixeira.

A Associação Barreiro Património Memória e Futuro e o Movimento Cívico de Salvaguarda do Património Ferroviário do Barreiro, associações integrantes do Projecto Espaço L, estão a organizar em 2017 um ciclo de conferências dedicadas ao tema "Património", tendo como objectivo específico a preservação e divulgação do património ferroviário na sua vertente histórica e cultural, com incidência no caso particular do Património Ferroviário do Barreiro.

Plano da sessão:
Abordagem cronológica da história da luta dos ferroviários do Barreiro desde os tempos da monarquia até á nacionalização dos caminhos-de-ferro, uma conquista da revolução de Abril.

Esta conferência contará ainda com testemunhos vivos, "histórias de vida" dos que trabalharam e viveram o dia-a-dia dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Público-alvo: entusiastas dos caminhos-de-ferro, trabalhadores ferroviários, estudantes, e cidadãos barreirenses.

https://www.facebook.com/groups/490318421040891/

"Arquiteto, cineasta, escritor, poeta, músico, bailarino, ilustrador entre muitas outras ocupações, Cottinelli Telmo foi uma figura de destaque do panorama artístico e cultural da primeira metade do século XX em Portugal. No dia 9 de fevereiro, às 19h00, na Carruagem-Auditório, o MNF acolherá a 50ª sessão do ciclo de cinema de arquitetura "PROJECTAR", uma iniciativa da Delegação do Centro da Ordem dos Arquitetos, dedicada à vida e obra deste arquiteto. Entrada livre.

https://www.facebook.com/Museu.Nacional.Ferroviario/

museu nacional ferroviário

Rota das Amendoeiras

Realiza-se nos sábados do mês de março

Uma viagem magnífica, que atravessa uma vasta região do Douro, até ao Pocinho, onde o cenário verde da paisagem é pontuado pelo colorido das amendoeiras, num percurso através da história e tradições locais.
Comboios especiais no percurso Porto Campanhã - Pocinho e volta, com três circuitos rodoviários à escolha.

Programa em 2017

Programa de um dia, com viagem em comboio especial, formado por carruagens de 1ª e 2ª classe, no percurso Porto (Campanhã) – Pocinho e volta, com três circuitos rodoviários à escolha:

- Rota A – Pocinho, Museu do Côa (visita guiada ao museu), Figueira de Castelo Rodrigo (tempo para almoço), Castelo Rodrigo, Barca D'Alva, Penedo Durão (vista panorâmica), Freixo de Espada à Cinta e Pocinho.

- Rota B – Freixo de Numão, Penedono, Trancoso (tempo para almoço), Marialva (visita guiada ao castelo), Longroiva (visita guiada às Termas e SPA), Museu do Côa (visita guiada ao museu), Foz Côa e Pocinho.

- Rota C – Pocinho, Torre de Moncorvo, Mogadouro (tempo para almoço e visita ao Museu de Arqueologia), Cerejais (vista panorâmica), Alfândega da Fé e Pocinho.

https://www.cp.pt/passageiros/pt/como-viajar/em-lazer/cultura-natureza/rota-amendoeiras

Composição do "Amendoeiras" em Março de 2015 © Ricardo Ferreira

Trainspotter II – Dezembro 2016

Apesar de já estarmos na fase das pré-vendas da edição nº III da revista impressa que vai ser publicada no mês de Março, a edição II que é dedicada às locomotivas da Série 1960 continua ainda em venda na loja online da APAC (https://www.caminhosdeferro.pt/loja/categoria-produto/trainspotter-versao-impressa/).

Relembramos ao nosso leitores que esta revistas são de tiragem limitada e que o custo das mesmas é de 13€, existindo várias modalidades de distribuição da mesma, podendo a mesma ser levantada numa das duas instalações da APAC (sede nacional e NRN) ou ser entregue em morada a indicar através do serviço personalizado.

A edição das 1960 inclui o seguinte:

+ Aquisição e especificação técnica;
+ Ensaios e primeiros anos;
+ A epopeia da Beira Alta;
+ Nas mercadorias, em exclusivo;
+ O declínio da série;
+ Manutenção e estatísticas;
+ Circulações especiais;
+ Na cabine de uma 1960;
+ Os últimos quilómetros.

Uma UME 3400 acaba de passar o rio Douro, Junho de 2013

João Cunha

SUDEXPRESS
scale model trains

NEW
NOVO!

HO scale 1:87

Loc. Elétrica CP 2551

Ep. III

NEM 660 | 21 MTC **DC** analogic Ref.: **SUD255116DC** **AC** for digital Ref.: **SUD255116AC**

Loc. Elétrica CP 2560

Ep. IV

NEM 660 | 21 MTC **DC** analogic Ref.: **SUD256016DC** **AC** for digital Ref.: **SUD256016AC**

Loc. Elétrica CP 2553

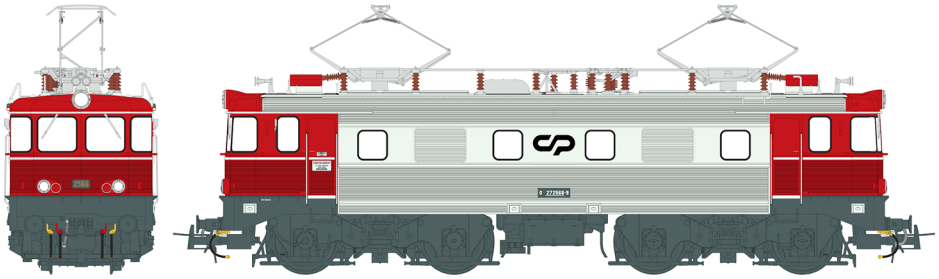
Ep. IV

NEM 660 | 21 MTC **DC** analogic Ref.: **SUD255316DC** **AC** for digital Ref.: **SUD255316AC**

Loc. Elétrica CP 2566

Ep. V

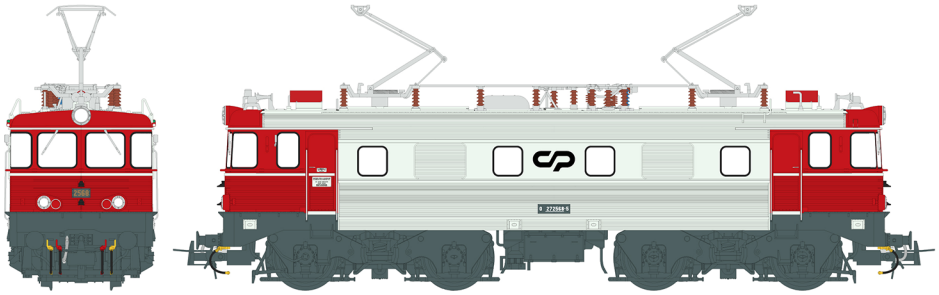
NEM 660 | 21 MTC **DC** analogic Ref.: **SUD256616DC** **AC** for digital Ref.: **SUD256616AC**



Loc. Elétrica CP 2568

Ep. V

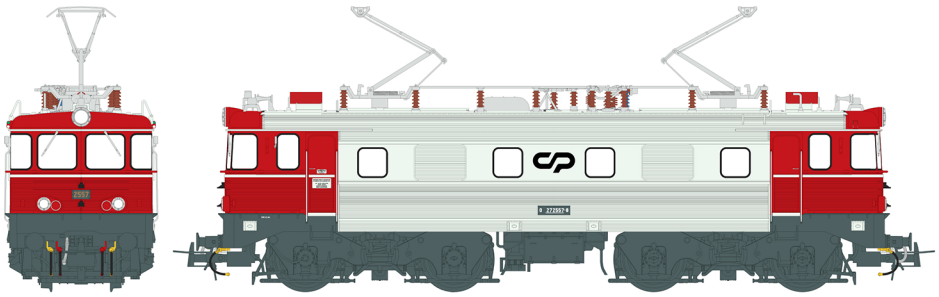
NEM 660 | 21 MTC **DC** analogic Ref.: **SUD256816DC** **AC** for digital Ref.: **SUD256816AC**



Loc. Elétrica CP 2557

Ep. V

NEM 660 | 21 MTC **DC** analogic Ref.: **SUD255716DC** **AC** for digital Ref.: **SUD255716AC**



AVALIARE ENGENHARIA group
www.sudexpressmodels.eu

Avaliare Eng. Ltd
Centro Comercial da Estação
Praça Camio Castelo Branco, 31 - 2º andar - Sala 48
4700 - 2009 Braga PORTUGAL
Tel: +351 253 100 089 - email: geral@sudexpressmodels.com

TrainSpotter

No próximo número, um pouco da história das “Xepas”