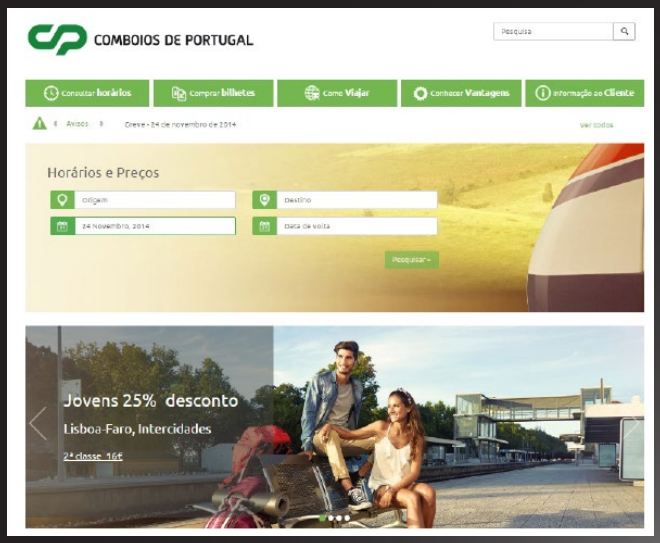
Portugal Ferroviário – Os Caminhos de Ferro na Internet

TrainSpotter

Edição n.º 52 | Dezembro de 2014

PTG pela Linha da Beira Alta

CP apresenta um novo Site



25% de desconto em assinaturas mensais para jovens até 25 anos

A CP alargou agora o desconto de 25% para jovens até aos 25 anos às assinaturas mensais nos comboios Urbanos, Regionais e ainda nos comboios Intercidades através do Flexipasse, agora disponível em todos os eixos do referido serviço.

A promoção é obtida apenas mediante apresentação de um documento de identificação na aquisição do bilhete.

Antes & Depois

Padredo
Linha do Tâmega

Julho de 2010

© António Pombo

Setembro de 2013

© Pedro André

TrainSpotter

Trainspotter n.º 52– Dezembro 2014

Sumário

Editorial 5

Comboio Correio 6

Cavalos de Ferro 11
Rede TGV Francesa em Dificuldades

Comboio Histórico 19
Linha da Beira Alta, Viagem pelas pontes, Ponte das Várzeas

Balastro 28
Apeadeiro de Ribeiro de Freixo

Cais de Embarque 30
PTG "Diesel Farewell - Beira Alta"

Modelismo 36
Exposição Pinhal Novo

Parceria 40
MIDI Express

Estação Terminal 41

Parceria

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

Redacção

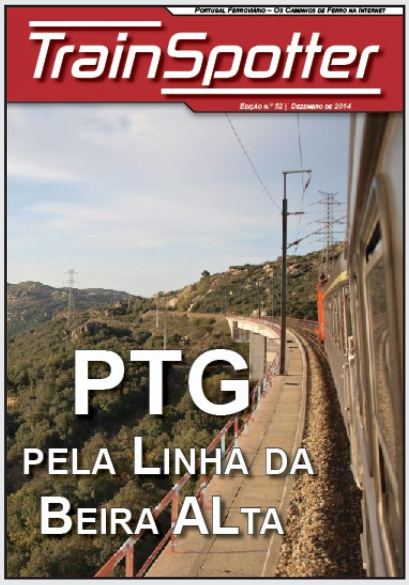
- Carlos Loução
- João Cunha
- João Joaquim
- João Lourenço
- Pedro André
- Pedro Mêda
- Ricardo Cruz
- Ricardo Ferreira
- Ricardo Monteiro
- Ricardo Quinas
- Tiago Ferreira

Colaboração

- Eugénio Santos
- José Sousa
- Luis Antunes

Contribuições para:
trainspotter@portugalferroviario.net

Endereço:
www.portugalferroviario.net



- Comboio especial PTG na passagem pelo Viaduto do Sobral – José Sousa

Contracapa: Múltipla de 2600 na estação do Louriçal, 28 de Janeiro de 2011 – Ricardo Ferreira

A locomotiva 0190, durante as movimentações das Devesas.

Pedro Mêda

Carlos Loução

2014 aproxima-se a passos largos do final. Um ano que começou sob o signo da esperança de melhoras para a pobre rede ferroviária nacional acaba com mais do mesmo, ou seja, espectativas defraudadas. O corredor Sines – Évora – Elvas continua em banho-maria, à espera de definição sobre o seu futuro, a renovação da Linha do Norte continua por concluir – e, quando terminar, é altura de a recomeçar novamente – e a Alta Velocidade (ou Velocidade Elevada) continua no papel, assim como as anunciadas privatizações da CP Carga e EMEF (anunciada este ano). No reino do material circulante, a única novidade foi a chegada, em Novembro, do primeiro 592.2 envolvido na renegociação do aluguer de automotoras espanholas à CP. As Allans sobreviveram a mais um ano de "morte anunciada", continuando a percorrer os carris da zona Oeste, o parque motor da CP Carga somou mais um ano aos muitos que já tem, mas mudanças nesta situação não se vislumbram, nem a médio nem a longo prazo.

No ramo entusiasta, o panorama foi um pouco mais movimentado. O Comboio Presidencial foi homologado para circular na ferrovia nacional e a FMNF levou-o a dar uma volta por Portugal, levando as antigas carruagens utilizadas pelos Chefes de Estado a Famalicão, Ródão, Évora, Faro e Cascais, depois do ano passado ter ido até ao Entroncamento, proporcionando a todos os spotters oportunidade de apanhar as carruagens irrepreensivelmente recuperadas pelas oficinas da EMEF em Guifões e Contumil. A 1805 também foi homologada para poder regressar aos carris, porém continua à espera de receber pintura azul-e-branca semelhante à que ostentaram nos seus primeiros anos de vida. À espera também está o Foguete, em Contumil, de que haja verbas para a sua recuperação estética – ou que acabe de apodrecer, o que acontecer primeiro, visto aguardar ao ar livre que a EMEF se encarregue de lhe dar um ar rejuvenescido. As 2501 e 2551 continuam paradas, ganhando ferrugem nos rodados, e, quanto à possibilidade de uma 1550 integrar o espólio do MNF, nada se ouve. E, entretanto, o PTG fez mais passeios por Portugal, com uma carruagem e a carruagem-bar da CP Regional, com material motor cedido pela CP Carga com pouca vontade e não cumprindo com o pedido. Será muito difícil fazer com que os charters passem para a alçada do MNF, cedendo este o Comboio Presidencial ou carruagens do seu espólio e material motor capaz de circular e homologado em conformidade para operar esses comboios? Será que a REFER também não pode agilizar o processo de forma que a Fundação possa operar os seus comboios? Será tudo isto transcendente?

Num plano mais positivo, Lisboa acolheu a final da Liga dos Campeões de futebol, disputada por dois clubes espanhóis, o que provocou uma afluência inusitada de adeptos do desporto-rei para Lisboa; diversos comboios especiais foram organizados entre Madrid e a capital portuguesa. Neste desafio que foi apresentado à CP, a empresa nacional portou-se à altura, disponibilizando material motor em quantidade suficiente para assegurar tracção às dezenas de circulações que trouxeram milhares de adeptos a Portugal. Que bom seria que a CP o fizesse assim com outras situações…

Olhando para a *Trainspotter*, esta revista passou este ano a marca do nº 50. Foram cinquenta números de muito trabalho, muita dor de cabeça, é certo, mas também de muita satisfação por vermos que a revista já se tornou numa referência para a comunidade entusiasta nacional, por estabelecermos parcerias com revistas de outros países e com entidades nacionais, por recebermos o vosso feedback e as vossas colaborações, sempre preciosas para nós e que demonstram que esta revista não é só de um grupo restrito de pessoas, mas de todos e para todos. E queremos continuar por pelo menos mais outros cinquenta números, sempre a trazer-vos as novidades da ferrovia, as memórias do passado e as criações do modelismo.

Em nome da equipa da *Trainspotter*, desejo um Feliz Natal e um 2015 melhor que este ano que agora finda. E que os caminhos-de-ferro portugueses ganhem algum fulgor no próximo ano – que bem precisam.

TrainSpotter

Breves

Pedro André

CP REACTIVA EIXO COIMBRA – PORTO

Foi de forma inesperada que a CP anunciou o prolongamento de dois comboios Regionais Coimbra – Aveiro ao Porto, reactivando um eixo que foi há muito segmentado em dois eixos distintos e separados em Aveiro.

Para já tratam-se de dois comboios diários entre Coimbra e Aveiro em cada sentido, que passam a terminar ou começar na *Cidade Invicta*, evitando o transbordo que CP Porto e CP Regional impuseram aos passageiros há cerca de dez anos, numa lógica de segregação dos tráfegos urbano e regional.

Para a ocasião, o horário dos dois comboios que originam esta relação directa (na prática, em horário, mantém-se a circulação de comboios origem e destino em Aveiro, mas a composição será a mesma e a paragem em Aveiro reduzida), foram adaptados, nomeadamente entre Porto e Aveiro, para considerar a introdução das UTE 2240 nestes comboios, ligeiramente mais lentas que as UME 3400 habitualmente afectas aos serviços urbanos.

CAF fornece 120 automotoras aos caminhos-de-ferro holandeses

É mais um contrato histórico o que a CAF obteve junto da NS, histórica operadora dos caminhos-de-ferro holandeses. No seguimento natural da internacionalização crescente do construtor espanhol, a CAF apresentou a melhor proposta para fornecimento de 120 automotoras eléctricas para os serviços "Sprinter" da NS. Entregues a partir de 2018, os comboios estarão preparados para fácil instalação de ERTMS e acesso para passageiros em cadeira de rodas.

Com um valor total de 510 milhões de euros, este é o primeiro de dois importantes contratos que a NS está a adjudicar, sendo o segundo para o fornecimento de comboios de altas prestações para o serviço entre Amsterdão e Bruxelas, depois do flop dos comboios Fyra que a NS entretanto já devolveu à italiana Ansaldo Breda.

Nova auto-estrada ferroviária em França em 2015

França vai colocar em serviço durante o ano de 2015 mais uma auto-estrada ferroviária – ligação vocacionada para o transporte de camiões e semi-reboques por via férrea.

O novo desafio, que se vem somar aos percursos Luxemburgo – Le Boulou (Perpignan) e Aiton (Chambery) – Orbassano (Turim), será a ligação ferroviária mais longa do país em serviço exclusivamente nacional, percorrendo uma distância de 1.400 quilómetros.

Para o projecto, foram encomendados 105 vagões Modalohr UIC, similares aos utilizados nas outras ligações do mesmo tipo, e a RFF, gestora de infra-estrutura, está a concluir trabalhos de modernização e ampliação do terminal de Le Boulou, no Sul de França, e no porto de Calais, a Norte. Ao mesmo tempo, tem estado a intervencionar a linha entre Calais e Metz, para assegurar condições óptimas de circulação.

A nova ligação utilizará o percurso já percorrido pelos comboios Luxemburgo – Le Boulou, entroncando perto do grande entroncamento ferroviário de Metz, onde tomará a direcção Norte – Sul.

Numa primeira fase, o percurso será feito duas vezes por dia por composições de 680 metros, a que se poderão somar mais ligações dependentes do sucesso da operação.

Para o futuro próximo está prevista a exploração de uma outra ligação Norte – Sul, ligando Dourges, na zona de Lille, a Tarnos, na região de Bordéus, a Sul. As composições de 1.050 metros (750 metros nos primeiros três anos de exploração) começarão a circular em Abril de 2016, e passarão pela linha da fachada Atlântica, em tracção diesel, entre Niort, Saintes e Bordéus.

© Paulo Costa

Vagões Falls regressam ao activo

Após larga ausência, os vagões Falls, destinados ao transporte de inertes, voltaram a circular - já foram vistos nos comboios de areia com destino a Loulé. Depois de terem estado largos meses encostados sem qualquer serviço, estes vagões, que datam de 1997, são dos mais recentes da frota da CP Carga.

Estação de Santarém

A estação de Santarém vai ser alvo de importantes obras de melhoramento tendo em vista a segurança e a circulação de passageiros. As obras que vão decorrer incidem essencialmente na criação de uma passagem aérea pedonal que tem como objectivo facilitar a circulação entre os parques de estacionamentos e o acesso às plataformas. Ainda em relação a estas, foi adjudicada uma empreitada que tem em vista o seu alteamento, o que vai facilitar o acesso dos passageiros às composições. A empreitada referente ao alteamento das plataformas foi entregue à empresa Nortejuvil, Sociedade de Construções, Lda, pelo valor de 237.934,07 euros e um prazo de execução de 90 dias de calendário, a contar da data da consignação. Já a nova passagem superior é da responsabilidade da empresa empresa Pinto & Bentes S.A, pelo valor de 65.873,80 euros e também com um prazo de execução de 90 dias.

Breves

AUTOMOTORAS 592.2 INICIARAM SERVIÇO COMERCIAL

A primeira unidade dos novos 592.2 provenientes de Espanha e com vista à substituição de parte das unidades mais antigas (592) existentes em Portugal já se encontra ao serviço desde o passado dia 17 de Novembro, efectuando o seu primeiro serviço comercial no comboio Internacional Porto-Campanhã – Vigo. Foi realizado assim o baptismo em termos comerciais da mais recente unidade da CP Regional que vai, nos próximos tempos, surgir em serviço nas linhas do Minho e do Douro.

ESTAÇÃO DO ENTRONCAMENTO

A estação do Entroncamento tem vindo a ser alvo de obras de reablitação de algumas linhas, mais concretamente obras que implicam a renovação integral das linhas 5, 9 e 10 da estação. A empreitada desenvolve-se mais concretamente entre os quilómetros 104,3 e 107, e abragem essencialmente a renovação integral das diferentes componentes da superestrutura de via, nomeadamente, travessas, carril e balastro. A empresa Fergrupo, Construções e Técnicas Ferroviárias é a responsável pelas obras, com um custo estimado de 2.440.791,28 euros.

Sinalização Electrónica na Linha do Algarve

Pedro André

No passado dia 26 de Outubro, com a entrada em vigor do 78º aditamento à Instrução de Exploração Técnica, entrou em funcionamento a Sinalização Electrónica e Convel no troço da Linha do Algarve compreendido entre as estações de Olhão e de Vila Real de Santo António, à excepção da estação de Olhão, que já tinha a sinalização ao serviço desde o passado mês de Agosto. Esta medida insere-se na modernização da Linha do Algarve, que tem vindo a decorrer nos últimos anos e que já tinha levado à substituição das travessas de madeira por travessas de betão bi-bitola, à colocação de carril de barra longa soldada e algumas intervenções feitas ao nível de algumas plataformas de estações e apeadeiros, sendo que em Olhão ainda decorrem algumas obras destinadas a facilitar o acesso dos passageiros ao material circulante.

Com o fim do cantonamento telefónico a gestão do tráfego ferroviário passa agora para a responsabilidade da mesa de comando instalada em Faro, que é constituída pela mais moderna tecnologia de controlo e respectivo comando da sinalização, sendo que o cantonamento passou a ser do tipo Automático com Bloco Orientável. Também os quilómetros agora intervencionados por parte da REFER ficaram dotados do sistema de controle de velocidade (CONVEL) ERICAB 700, igual ao que existe em praticamente toda a rede ferroviária nacional.

A empreitada relativa à sinalização electrónica, controle de velocidade e telecomunicações teve um custo de 2,9 milhões de euros e vai permitir um reforço de segurança na circulação e uma melhor gestão de tráfego, potencializando desse modo a utilização das estações de Olhão, Fuzeta, Tavira, Cacela e Vila Real de Santo António consoante as necessidades.

Estação de Cacela com sinalização

Estação de Cacela com agulhas automatizadas

Balizas de Convel perto de Castro Marim

Estação de Olhão

Estação de Fuseta - Moncarapacho

Na estação de Olhão continuam as obras nas plataformas de embarque, quer na plataforma central com o aumento da altura da mesma, quer na plataforma junto do edifício de passageiros que, para além do alteamento da mesma, vai sofrer um aumento significativo em termos de comprimento.

Estação de Vila Real de Santo António

Estação de Olhão

Estação de Tavira

Fundação Museu Nacional Ferroviário

O Museu Nacional Ferroviário continua em plena actividade tendo em vista a reabertura ao público a curto prazo. Para a exposição que está a ser preparada nos armazéns das antigas oficinas do vapor, o museu tem continuado a movimentar material para esse espaço, que conta já com muitas peças que fazem parte da história dos caminhos-de-ferro portugueses.

Já o exterior da rotunda do material circulante, destinado às locomotivas a vapor, está a ser alvo de importantes obras, tendo sido necessário intervencionar praticamente toda a calçada existente junto das linhas que permitem aceder ao material exposto. Esta intervenção surge tendo em vista a necessidade de colocar travessas para suportar os carris e mantê-los uniformemente à distância necessária para evitar casos de descarrilamentos.

Mais informações em:
www.facebook.com/Fundacao.Museu.Nacional.Ferroviario

Paris – Estrasburgo, relação densa e onde a pertinência do conceito é inquestionável, ano de 2007

Rede TGV francesa em dificuldades

João Cunha

Sinal dos tempos ou não, as dificuldades estão a chegar também aos serviços de alta velocidade em França, numa manifestação de um dos mais interessantes problemas de negócio que se colocam a nível Europeu no sector ferroviário.

No seguimento de relatórios do Tribunal de Contas francês e da própria SNCF, a discussão sobre o modelo de negócio dos serviços de alta velocidade, mais concretamente na rede comercial TGV, tem-se amplificado e já ultrapassou largamente as fronteiras do hexágono, como é muitas vezes apelidado o território gaulês.

Na base do problema, está a constatação de que entre 2008 e 2013, a rede TGV perdeu praticamente metade da sua margem operacional – de 23% para 12%, o que se traduz em ganhos financeiros marginais após imputação de todos os custos indirectos.

A direcção que a operação tem tomado está, por isso, a ficar cada vez mais longe do que eram os imperativos económicos no momento da tomada de decisão de construção de novas linhas. Linhas como a Mediterranée (Valence – Marselha / Nîmes) e Nord (Paris – Lille – Calais) têm apresentado taxas de retorno que são metade do esperado face à análise prévia de viabilidade.

Numa altura em que França está a construir quatro novas linhas de Alta Velocidade (última fase de Paris – Estrasburgo, Tours – Bordéus, Le Mans – Rennes e Nîmes – Perpignan), a interrogação sobre o futuro do TGV é pertinente.

Entre os dados mais interessantes, está a comparação entre o número de estações servidas pelo TGV em França (230) e o número de estações servidas pelo

Tokaido Shinkasen, no Japão, que é de apenas 17 – e isto para um volume de passageiros superior em 50% ao volume transportado em toda a rede TGV francesa. O Tribunal de Contas sugere mesmo que a SNCF abandone boa parte do serviço em muitas das estações localizadas fora dos eixos de maior densidade, para aumentar a rentabilidade dos serviços remanescentes. E isto é tão revolucionário porque põe em causa precisamente o que se acreditava, à escala planetária, ser uma das principais vantagens competitivas do modelo francês – a alta velocidade estender os seus braços, via linhas convencionais, até aos confins do território.

Porque é que uma das maiores vantagens competitivas do conceito francês está a matar a pertinência do conceito em si mesmo?

É o grande paradoxo que se tem formado nos últimos anos em França, e que nos leva ao limiar de uma nova mudança de paradigmas na projecção dos serviços de transporte de passageiros em longas distâncias nas próximas décadas.

Após mais de trinta anos de retumbantes e repetidos êxitos, o TGV francês começa a morrer da sua própria cura. Os trajectos em vias convencionais por zonas menos densas do território estão a comprometer a rentabilidade do sistema no seu conjunto.

Os factores são variados, mas parece claro que a afectação a trajectos de menor relevância de uma frota substancialmente mais cara como é a dos comboios de alta velocidade traz prejuízos claros nas contas de deve e haver da rede. Além disso, com 40% dos quilómetros realizados por estes comboios a serem feitos fora das linhas de alta velocidade, os serviços TGV experimentam uma fiabilidade e pontualidade em declínio, acompanhando a preocupante degradação da rede tradicional francesa.

Não só isto representa um problema comercial, quer quando os comboios chegam aos corredores fortemente povoados, quer nos seus percursos de irrigação do território francês, como é também um problema de rentabilização dos activos, pois os trajectos demoram mais tempo e as rotações dos comboios acabam por ser bastante menos apertadas, para compensar a falta de fiabilidade e pontualidade, criando-se por isso uma sub-utilização de comboios cuja viabilização ocorre precisamente com graus de utilização superiores aos dos comboios convencionais.

Além disto, o TGV tem servido a políticos e a dirigentes da SNCF como forma de ultrapassar as dificuldades de orçamentar o serviço público de transporte em médias e longas distâncias. Num número crescente de eixos, o

Crepúsculo do dia que pode antecipar o crepúsculo da rentabilidade económica dos TGV franceses, se nada for feito, fotografia de 2007

Dois TGV Réseau em linha convencional, antes da abertura da LGV Paris – Estrasburgo, no início de 2007

TGV tem-se substituído a comboios convencionais, permitindo integrar na esfera TGV as dificuldades de financiamento directo destes comboios, misturando-os com os proveitos dos eixos mais densos. O problema? O investimento nas linhas novas precisava de um retorno directo bastante elevado, e não foi projectado para que a operação que deve rentabilizar as linhas novas tenha ainda que absorver prejuízos de outro tipo de relações.

Em praticamente toda a França, os chamados comboios da coesão territorial – imprescindíveis num país em que a Constituição prevê não só o direito à acessibilidade, como vai mais longe prevendo o direito à mobilidade – têm desaparecido à medida que a SNCF estica mais algum TGV até a alguma estação terminal numa qualquer vila de 10.000 habitantes. Tem sido o caso dos comboios Intercités e comboios nocturnos.

A democratização da velocidade que o TGV tem oferecido a praticamente todo o território tem um preço. Em muitos locais, a retirada da oferta convencional de longa distância acabou por provocar uma diminuição do total de passageiros transportados comparando dados homólogos, porque o preço é uma barreira. Sendo certo que o TGV francês oferece uma gama de descontos impressionante, não é menos verdade que em eixos de grande ocupação as tarifas são, em absoluto, muito elevadas.

O que acontece é que a esmagadora maioria dos comboios TGV esticados até aos confins de França começam ou acabam em linhas de alta velocidade fortemente utilizadas, e por isso qualquer passageiro que queira utilizar o comboio desde a sua pequena vila até a um local situado a meio da rota percorrida a alta velocidade não tem, na realidade, qualquer alternativa a

LGV Paris – Lyon, com um cruzamento de TGV Duplex. Nos eixos densamente povoados, o TGV faz a diferença, ano de 2011

Nos montes de Morvan, entre Paris e Lyon, um TGV Duplex rumando a Sul, 2011

preços contidos, pois irá frequentar comboios que, em parte do percurso, circulam com taxas de ocupação muito altas.

O resultado têm sido taxas de ocupação em baixa nos crescentes percursos fora das linhas de alta velocidade, e uma perda concreta de passageiros se olharmos aos totais do Longo Curso.

Isto deve levar-nos a reflectir sobre as recorrentes teorias relativamente aos efeitos de canibalização da procura que a existência de produtos concorrentes pode ou não ter. O caso francês ainda não mostra em que grau pode um comboio convencional retirar potencial comercial ao TGV, circulando em relativa concorrência, mas já mostra que o efeito inverso sem dúvida que ocorre: o sistema pode perder passageiros se se deixar uma única opção no mercado – a alta velocidade. E, como se vê, com prejuízo não só para a rede, como para o próprio sistema de alta velocidade.

Um velhinho TGV Sud-Est em linha convencional, numa ligação entre Metz e Lyon. O tipo de ligações que têm feito estalar a polémica, 2011

Tudo-TGV ou anti-TGV?

Como quase sempre que se fala de transportes, a tentação para polarizar o debate entre posições de exclusividade do TGV ou de afastamento total da solução é grande. E também como sempre, naturalmente que a opção mais sensata andará algures entre as duas.

O caso francês está-se a revelar muito complexo, pois recentes investimentos e opções estratégicas estão ainda a forçar aventuras de maior profundidade na lógica "Tudo-TGV", e cujos resultados ainda nem são completamente visíveis. Com tudo o que existe em cima da mesa, não é de esperar nada mais do que um aprofundar dos problemas pelo menos nos próximos cinco anos – novas linhas em construção e sobredimensionamento total do parque de TGV que certamente exigirá mais e mais substituições de comboios convencionais para os utilizarem. Adicionalmente, o material convencional está em fim de vida, o que aguça o apetite...

Cruzamento de TGV Atlantique em Saint Nazaire, Agosto 2005

Além disso, o relatório que a SNCF tornou público diverge do Tribunal de Contas no sentido em que a SNCF diagnosticou como razões para a degradação na rentabilidade aspectos claramente marginais, como a valorização tarifária da primeira classe, políticas de reembolso de bilhetes ou até serviços de refeição ao lugar.

Ao mesmo tempo, a rede francesa está com imensas dificuldades de regeneração. Nos últimos trinta anos, e muito embora a rede de alta velocidade tenha crescido a uma velocidade bastante moderada se compararmos com exemplos recentes aqui ao lado, a rede convencional afundou-se num marasmo de laxismo e consciente degradação que mostram hoje em dia uma rede com enormes problemas de infra-estrutura, de sinalização e até ao nível das electrificações. Alguns encerramentos já ocorreram, e vão continuar a ocorrer, seja por falta de segurança ou porque o comboio deixou passar, de vez, a sua janela de oportunidade.

Num país com cada vez maiores dificuldades para rentabilizar o transporte de mercadorias, fruto cada vez mais originário da saturação insustentável de alguns dos maiores nós da rede, a fiabilidade e pontualidade de qualquer serviço que toque na rede convencional começa a impedir avanços comerciais nomeadamente na política de serviço ao cliente e de garantia de níveis de serviço. Os comboios regionais, em torno das maiores cidades, conheceram uma explosão nos últimos vinte anos que a própria rede não está preparada para absorver, com reflexos imediatos na saturação, manutenção e fiabilidade da rede. E de tudo isto bebe o TGV algum veneno para a sua própria pertinência.

Parece hoje claro que o TGV não pode continuar a servir 230 estações, e que a rede convencional não pode ser abandonada só a comboios de cariz local. Tal como existe um evidente efeito de alimentação dos TGV por parte dos crescentes comboios regionais por toda a França, parece hoje claro que a existência de comboios de médio e longo curso na rede convencional traz mais gente para o sistema, no seu global, o que permite por isso concluir que a existência apenas do TGV neste segmento conduz a uma certa exclusão transversal no território. E que, além do mais, isto induz perdas de eficiência.

Não estando França a preparar-se para o que se segue, é de assumir que as perdas de eficiência operacional irão continuar. O tráfego regional estará cada vez mais concentrado à volta das maiores cidades, e trajectos intermédios serão cada vez mais difíceis de realizar sem ser com recurso a TGVs meio ocupados ou demasiado caros.

O investimento necessário nas vias convencionais

Múltipla de TGV Atlantique (24 caixas) em Toulouse, Agosto 2006

poderá permitir ganhos de eficiência imediatos que o TGV aproveitará com a redução dos tempos de viagem, aumento da pontualidade, aumento da fiabilidade e, a isto associado, redução das margens de improdutividade previstas nas rotações de material, permitindo assim maior rentabilização de tão valiosos activos.

Mas terá também de permitir uma reconquista de relações de médio curso diurnas e de longo curso diurnas, claramente contratualizadas e fora da órbita da rentabilização e retorno dos pesados investimentos feitos em linhas de alta velocidade, que permitam reequilibrar o território francês a este nível. É hoje claro que o TGV não responde a estas necessidades e que, ao tentar fazê-lo, não só não tem o sucesso social e comercial desejado, como perde rentabilidade. É um choque de conceitos. Entre o conceito da alta velocidade, dos comboios dedicados e altamente sofisticados, e o conceito dos comboios de proximidade e de coesão, mais baratos e abrangendo cidades e respectivas estações com menores fluxos de passageiros.

Para finalizar, um ponto de adicional interesse é o de observar onde acontecem as principais ineficiências sociais e económicas. Com efeito, as principais ineficiências económicas decorrem nos eixos radiais Paris – Província, com TGVs prolongados demasiados quilómetros para lá das linhas de Alta Velocidade. E as principais ineficiências sociais, ocorrem nos eixos Província – Província, onde o potencial não chega a ser suficiente sequer para criar comboios TGV, e onde por isso a redução da oferta convencional se vem fazendo sem haver, pelo menos, uma substituição por TGV.

Outros exemplos europeus

Começando pelo fim, o Reino Unido confirmou em Outubro o reforço na aposta na alta velocidade, mas está a fazê-lo focado em relações cujo início e fim coincidem com linhas de alta velocidade e que, por isso, serão sobretudo concentrados em eixos de elevada densidade. Londres – Manchester e Londres – Leeds são disso exemplo.

Um EuroDuplex ainda em ensaios, com logótipos Alstom, na linha Paris – Orléans. Agosto 2011

Evidentemente que nesta fase, não estando ainda implementadas outras linhas que não a de ligação a França pelo Canal da Mancha, não é possível aferir até que ponto os britânicos se vão concentrar em serviços de alta gama só em vias dedicadas, ou se vão acabar por tentar irrigar o território com um único tipo de comboios. Mas as decisões de investimento parecem para já indicar de que a alta velocidade não vai evitar a concorrência em vias convencionais.

Em Espanha, temos uma certa indefinição de prioridades. Como tem sido típico, antes de se colocarem as dúvidas a obra avançou para o terreno. Sendo inquestionáveis eixos como Sevilha – Madrid – Barcelona como autênticas vacas leiteiras de qualquer operador, merecedores por isso de vias dedicadas e serviços de elevadas frequências, a aposta em outros eixos dedicados parece menos pertinente e exagerada. Aqui coloca-se no entanto a questão da bitola como potencialmente relevante e geradora de ganhos intangíveis.

Sendo as redes segregadas ao nível da bitola, Espanha tem apostado cada vez mais em material bi-bitola para, aí sim, seguir o modelo francês e tentar irrigar todo o território com o mesmo tipo de serviços. Espanha, pela maior concentração populacional em torno das suas maiores cidades, poderá sofrer menos com esta aposta do que sofre França, onde existem mais vilas intermédias da escala onde se concentram as indefinições de conceito.

Na Alemanha, o modelo tem sido o da aposta primordial numa rede convencional de altas prestações, complementada nos eixos mais saturados por linhas de alta velocidade que permitam performances melhores onde as linhas convencionais, por esgotamento de potencial, nada mais têm a oferecer. É o modelo de alta velocidade que menos enaltece a alta velocidade, mas cuja eficiência é indiscutível. Obviamente que o ordenamento do território alemão joga a favor do conceito.

Estando Portugal ainda fora destes círculos, pode no entanto ser interessante perspectivar para o futuro o quadrante em que Portugal se pode integrar. De um ponto de vista de ordenamento, e embora seja ainda menos favorável, parece ser razoável pensar que dos quatro países já mencionados, Portugal "casa" melhor com o modelo francês. E aqui, se pensarmos nos problemas que crescem em França e nas opções previstas para as linhas de alta velocidade portuguesas, é fácil de prever graves problemas de rentabilidade apostando noutros eixos que não Porto – Lisboa – Madrid (e dando de barato Lisboa – Madrid, cuja rentabilidade está longe de ser um dado adquirido). E parece ser fácil de antecipar que uma rede clássica de elevadas performances responderá muito melhor e de forma economicamente mais sensata aos problemas do restante território, e sobretudo sem criar efeitos de exclusão que em Portugal podem assumir contornos ainda mais críticos que os já sentidos em França, devido à maior dispersão da população em alguns eixos.

Seja como for, o verdadeiro berço da alta velocidade ferroviária estará obrigado nos próximos anos a reinventar-se e a exibir modelos de operação e de complementariedade entre conceitos de Alta Velocidade e convencionais, o que poderá beneficiar todos quantos partem atrasados ou podem prever o mesmo tipo de problemas para o futuro. E isso acabará mesmo por acontecer, pois a trajectória actual levará ao enterrar da rede ferroviária francesa, se nada for feito, o que não é, evidentemente, uma opção.

Até lá, vamos provavelmente acompanhar aqui o exercício, que se prevê deprimente, de cortes em políticas de garantia e de serviço ao cliente como o são as políticas de reembolso de bilhetes, e ao aumento de preços num serviço de 1ª classe que, olhando para outras operadoras europeias, acaba por ser bastante espartano.

A SNCF acredita que são estas as arestas de que depende a viabilidade futura dos TGV, quando praticamente toda a gente à volta está a diagnosticar causas bastante diferentes e muito mais estruturais.

TGV Réseau Marselha – Paris, via Lyon, em Part-Dieu, Agosto 2006

Nas pendentes de 33 por mil, um TGV PSE ruma ao Sul de França, 2011

Linha da Beira Alta

uma viagem pelas Pontes, Parte I

A Ponte das Várzeas

Pedro Mêda

O ano de 2014 será lembrado na cronologia ferroviária como um ano de altos e baixos para a Linha da Beira Alta. Desde há muito que não eram vistos tantos comboios internacionais de passageiros num só dia. Na origem desta afluência anormal, esteve a partida de futebol da final da *Champions League*, que contou com a presença de duas equipas espanholas. Por outro lado, foram vários os incidentes que ocorreram, provocando danos significativos em alguns pontos da infra-estrutura e tendo levado ao seu encerramento temporário. Maio e Julho foram os meses onde ocorreram os três descarrilamentos de comboios de mercadorias.

O ano terminará e permanecerão visíveis durante os próximos tempos os sinais destes acontecimentos. Os dois descarrilamentos de Maio ocorreram no mesmo local, entre as estações de Mortágua e do Luso. Este troço, que atravessa a Serra do Buçaco e a sua densa vegetação, é uma das partes da linha com maior quantidade de obras de arte, sejam estas pontes ou túneis. E foi exactamente nas primeiras onde ocorreram os maiores estragos, não tendo ficado uma travessa inteira nas pontes do Trezói, do Melijoso e das Várzeas. Estas estruturas são maioritariamente metálicas, embora não datem da construção da linha. As imagens das travessas destruídas na Ponte das Várzeas foram o mote para tentar conhecer melhor estas pontes e o programa de substituição que decorreu nos meados da década de cinquenta do século passado. Começamos esta viagem por aquela que é a maior estrutura da linha, a Ponte das Várzeas.

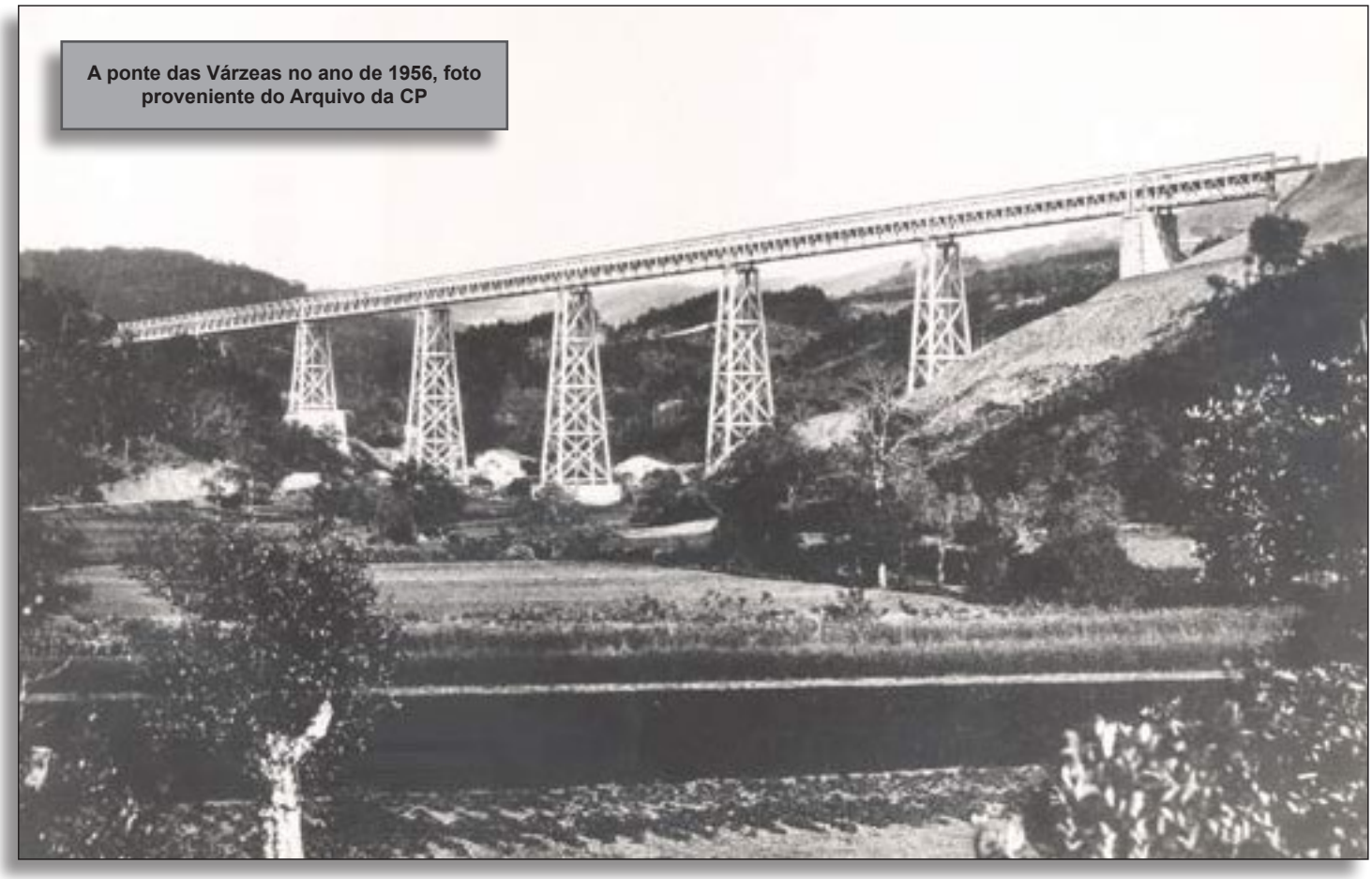
CONTEXTO

A Linha da Beira Alta foi desde sempre um itinerário preferencial para o tráfego internacional. O seu traçado percorre zonas com uma orografia bastante acidentada, tendo sido necessária a construção de várias obras de arte. A linha entre a Pampilhosa e Vilar Formoso conta com dezoito pontes e doze túneis, perfazendo aproximadamente 1.757 metros o conjunto das primeiras e 3.305 metros o segundo. A evolução do transporte ferroviário obrigou à adaptação de várias estruturas, designadamente as pontes. Sendo uma ligação de caráter internacional, a Beira Alta desde sempre recebeu composições exigentes, quer do ponto de vista do seu comprimento, quer do seu peso. No início do século XX começaram a colocar-se questões sobre a capacidade resistente de algumas destas estruturas. As da Linha da Beira Alta não eram excepção. A partir de 1935 são manifestas as deficientes condições de serviço e de segurança, nomeadamente nas pontes metálicas.

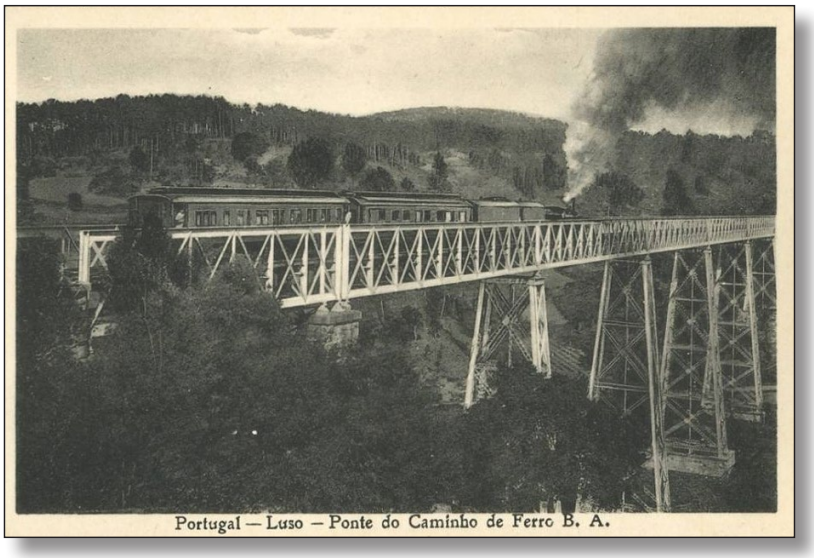
As maiores estruturas eram as originais da construção, datando de 1880 e 1881. Os projectos, construção e montagem foram realizados pela Casa Eiffel, à semelhança de muitas estruturas de outras linhas. Os projectos datavam de 1870 e tinham como base um coeficiente de trabalho máximo do metal de 6 kg/mm^2, valor assumido como de referência à época. Desempenharam a sua função sem grandes problemas até 1904. Com 24 anos, colocava-se a questão da possibilidade de aumentar a sua capacidade de carga, designadamente devido à aquisição de novas locomotivas de 80 toneladas, as Borsig da série 51-55 (estas locomotivas nunca chegaram a entrar ao serviço por não cumprirem com as especificações, tendo sido devolvidas). A Companhia, em conjunto com a empresa projectista, concluíram que as locomotivas podiam circular sem restrições, embora em alguns perfis o coeficiente de trabalho do metal se aproximasse dos 7 kg/mm^2. A preocupações voltam a ser debatidas quatro anos depois, com a possibilidade de aquisição de novas locomotivas Compound, um pouco mais pesadas. Após 1908, a questão começa a ser colocada sistematicamente, tendo sido equacionadas várias soluções para o reforço ou a substituição.

Os contratos de concessão previam que os concessionários efetuassem os reforços e substituições necessárias. O Governo, face ao estado de debilidade das estruturas, notificou a Companhia dos Caminhos-de-Ferro Portugueses da Beira Alta em 1935.

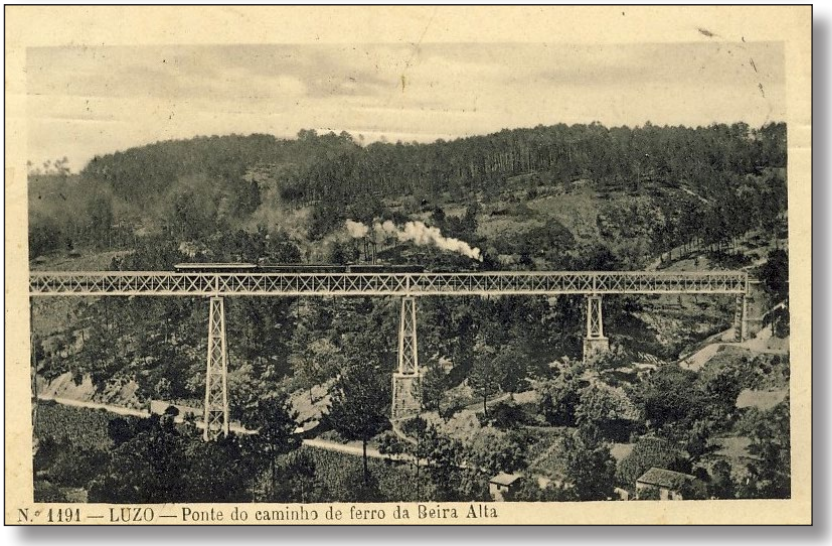
No entanto, os recursos que esta dispunha eram limitados e não permitiam a operacionalização de uma solução como a que se impunha. Mesmo assim, a Companhia da Beira Alta conseguiu proceder à substituição, a 22 de Julho de 1936, da ponte de Mortágua, uma es-



A ponte das Várzeas no ano de 1956, foto proveniente do Arquivo da CP



Postal publicado pela Casa Aliança com uma composição sobre a ponte



Postal publicado pela Union Postale Universelle

trutura com 43 metros de vão.

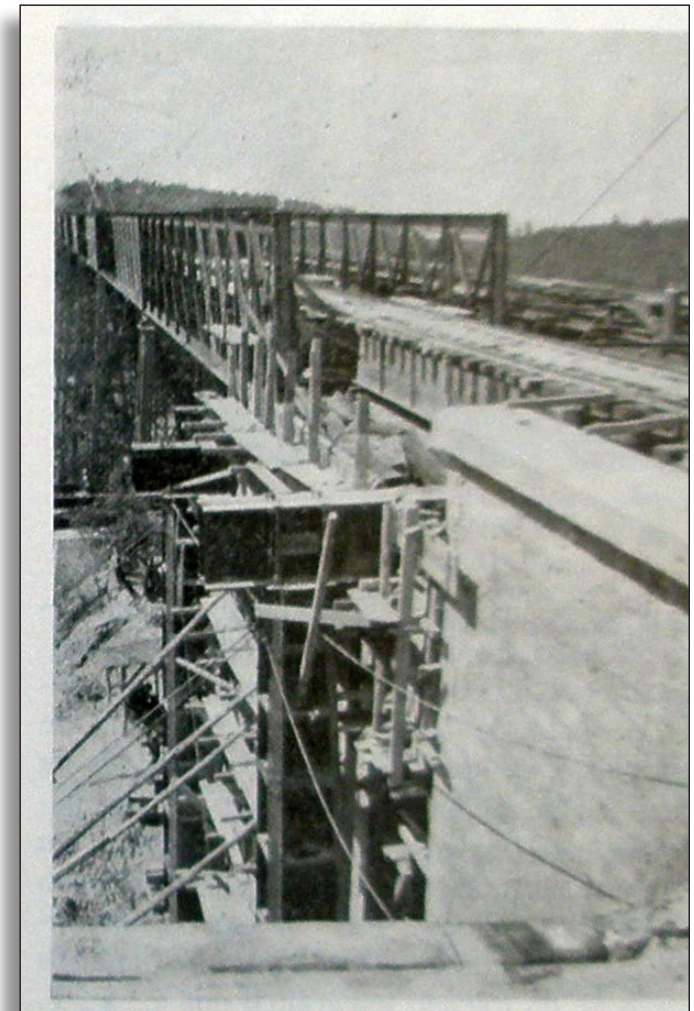
No Decreto-Lei n.º 33:063 do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, datado de 18 de Setembro de 1943, a necessidade de substituição das estruturas é novamente expressa. Nesse documento, o Governo refere que, embora não se encontrem definidos os métodos de construção destas estruturas, entende que devem ser efectuadas com recurso a alvenaria de pedra, por se achar ser a solução que melhor serve os interesses do país e das vias férreas, naquilo que presentemente se caracteriza como uma lógica de análise do ciclo de vida. Não sendo de longe a solução mais económica, o Governo dispunha-se a comparticipar uma parte da construção, sempre que esta solução fosse a adoptada. A publicação deste Decreto decorre de uma apresentação dos projectos de substituição por parte da companhia concessionária da linha ao Governo, sendo este autorizado a comparticipar esses empreendimentos em montantes pré-estabelecidos. Recordando a data de publicação, 1943, lembremo-nos que o mundo atravessava um período de guerra. Embora Portugal fosse um país neutro, da proposta realizada apenas se consumou a ponte do Côa, a segunda travessia mais extensa, com 240 metros. O processo da sua construção foi descrito num artigo na *Trainspotter* n.º 19. As restantes foram mantidas em condições de serviço precárias por mais quinze anos, até finais da década de 50, já depois da unificação das Companhias.

Em 1955, a Companhia dos Caminhos-de-Ferro Portugueses, estabeleceu com a empresa alemã *Stahlbau Krupp Rheinhausen* um contrato para o fornecimento das estruturas metálicas de seis pontes: a das Várzeas, do "Milijoso", do Trezói, de Breda, do Criz e do Dão. Ao mesmo tempo, as oficinas de estruturas metálicas da Companhia asseguraram o projeto e fornecimento de mais quatro estruturas, designadamente as passagens inferiores de Fornos, de Murilo e as pontes de Olas e de Noémi.

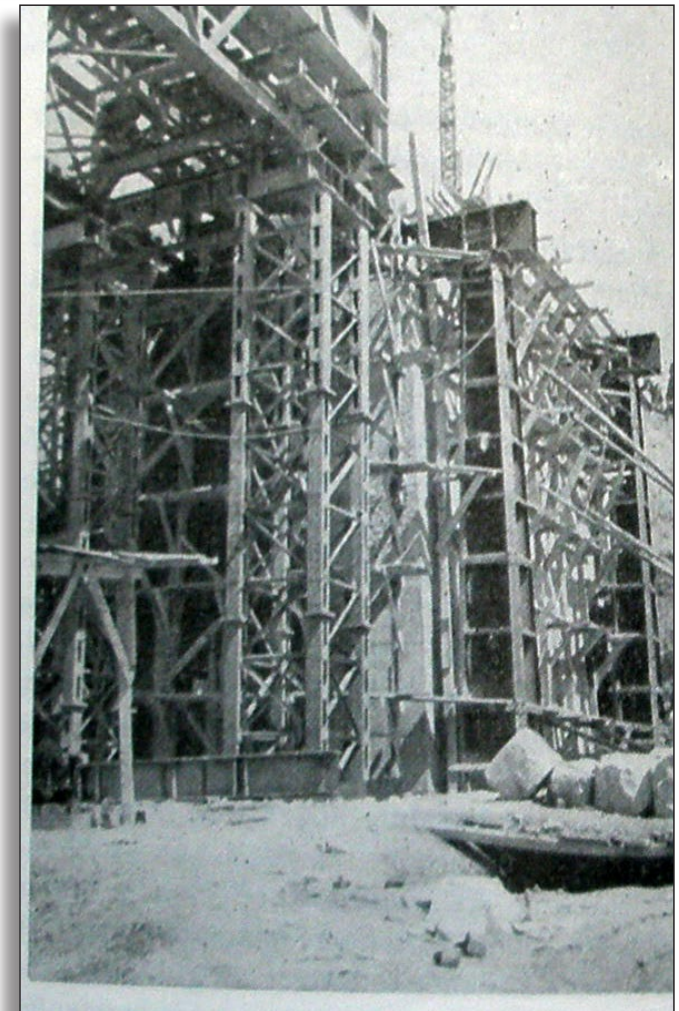
A ponte das Várzeas é a maior estrutura deste tipo na Beira Alta, tendo um comprimento total de aproximadamente 303 metros. Dada a sua dimensão e complexidade foi a última estrutura a ser substituída.

A Ponte Original

Conforme referido anteriormente, a ponte original datava do início da década de 80 do século XIX. Era uma estrutura metálica com uma viga contínua de sete tramos. Os dois tramos extremos mediam 35 metros e os cinco intermédios 42. O tabuleiro desenvolvia-se a meia altura da viga, que se encontrava contraventada em cruz de Santo André simples. Do lado da estação do Luso existia um tramo independente composto por um tabuleiro metálico de configuração idêntica à viga contínua, assente sobre um encontro de cantaria e um pilar também de cantaria, que servia de apoio comum a este tramo e a um dos extremos da viga contínua. Do lado da estação de Mortágua, o apoio da viga contínua ocorria num arco-encontro em cantaria de pedra com aproximadamente 22 metros de vão. Os seis pilares existentes, além do anteriormente referido, eram metálicos, confor-



Os pontões provisórios asseguram a continuidade da linha durante a reconstrução do encontro



Aspecto da construção do novo encontro do lado de Vilar Formoso, vendo-se os cavaletes de suspensão da ponte

me mostram as imagens da página anterior, tendo uma altura máxima de 42 metros. Assentavam sobre bases de cantaria. Além das debilidades ao nível da capacidade resistente, a ponte apresentava ainda os seguintes problemas:

- Desnivelamento nos apoios da viga contínua, que obrigavam a um reposicionamento periódico;
- Fenómenos de fissuração por descompressão do arco-encontro.

O processo de substituição

O contrato que a CP assinou com a empresa alemã previa apenas o fornecimento das estruturas metálicas das novas pontes. No entanto, os trabalhos envolviam um conjunto significativo de outras tarefas que foram asseguradas por meios próprios da CP ou com a intervenção de construtoras nacionais.

Face à extensão e especificidades desta estrutura, a organização dos trabalhos de substituição obedeceu a um planeamento próprio, elaborado pelo Serviço de Estudos da CP. Conforme referido, o arco-encontro apresentava patologias. Foi identificado que estas se deviam a insuficiências nos elementos de fundação. Tal situação implicava a sua demolição, refundação e reconstrução. Este volume de trabalho justificou que nesse local se materializasse o estaleiro central da obra que, entre vários equipamentos, contava com três betoneiras mecânicas com capacidade de produção de 250 litros cada. O seu abastecimento era realizado pelos comboios de serviço.

Foi definido que a nova estrutura teria um número de pilares inferior e, dessa forma, as suas fundações localizar-se-iam em locais distintos das iniciais. Esta redução levava também a que cada um recebesse mais cargas e, por isso, havia necessidade de melhor as transmitir ao solo. Após a realização de um estudo geológico geotécnico detalhado dos solos do Vale das Várzeas, definiram-se os locais de implantação das novas fundações, a serem realizadas em betão e maioritariamente em estacaria. Esta definição permitia também a construção dos cavaletes provisórios para suportar a montagem e desmontagem das estruturas, como mais à frente se explicará. Deste modo, ao longo do vale e em função

das frentes de trabalho, foram estabelecidos pequenos estaleiros que, com a evolução da obra, podiam ser facilmente deslocados. O abastecimento destes era realizado a partir da ponte em serviço com recurso a guinchos mecânicos. Os principais equipamentos eram betoneiras de menor capacidade (120 litros). A água para o fabrico do betão das fundações e do encontro foi captada da ribeira do Salgueiral, sendo bombeada para os diferentes tanques/reservatórios.

A substituição envolveu diversas tarefas que foram, conforme referido, executadas por diferentes entidades e em momentos distintos. Genericamente, podem considerar-se duas fases que agregam os trabalhos que a seguir se apresentam:

1ª Fase (trabalhos executados pela CP)

a) Demolição do arco-encontro do lado da estação de Mortágua e construção do novo encontro;
b) Construção das bases para os cavaletes provisórios de montagem e desmontagem;
c) Construção das bases para os novos pilares metálicos;
d) Adaptação e consolidação do primeiro pilar do lado da estação do Luso (em alvenaria);
e) Adaptação do encontro do lado da estação do Luso;
f) Execução de uma variante à ribeira do Salgueiral;
g) Construção do desvio da linha férrea para serventia da obra.

1ª Fase (trabalhos executados por empreiteiros)

a) Construção das fundações dos pilares n.º 2, 3 e 4.
b) Execução de uma variante à EN 235;
c) Modificação do traçado telegráfico dos CTT.

2ª Fase (trabalhos executados por empreiteiros)

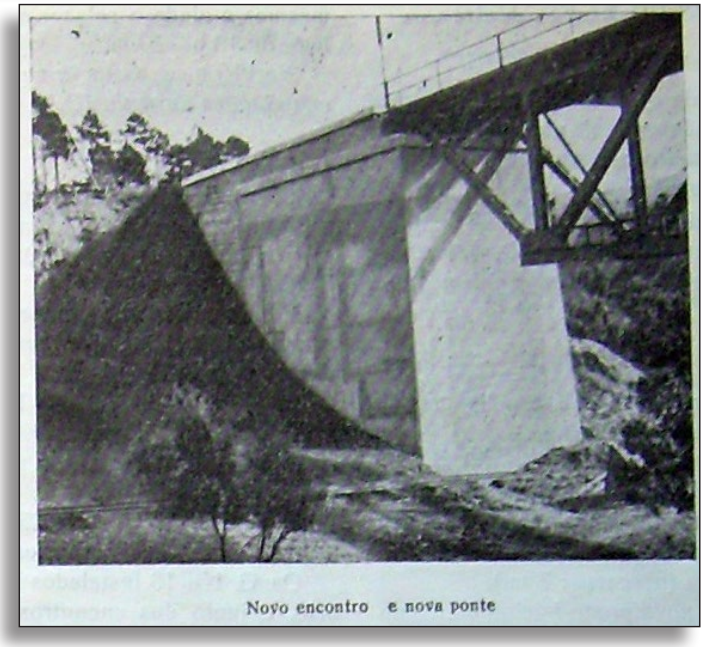
a) Montagem da estrutura metálica;
b) Preparação da operação de ripagem.

2ª Fase (Brigada n.º 1 do Serviço de Obras Metálicas da CP)

a) Trabalhos de soldadura elétrica;
b) Colocação/Soldadura de 964 esquadros nas longari-

O arco do encontro antigo do lado de Vilar Formoso

Arco-encontro no início dos trabalhos


Novo encontro e nova ponte

nas para fixação de travessas, sendo 864 na ponte e 70 no tramo independente;
c) Soldadura de 50 juntas de carris sobre a nova ponte;
d) Extensão de barras soldadas 303,00 metros.

3ª Fase (CP e empreiteiros)

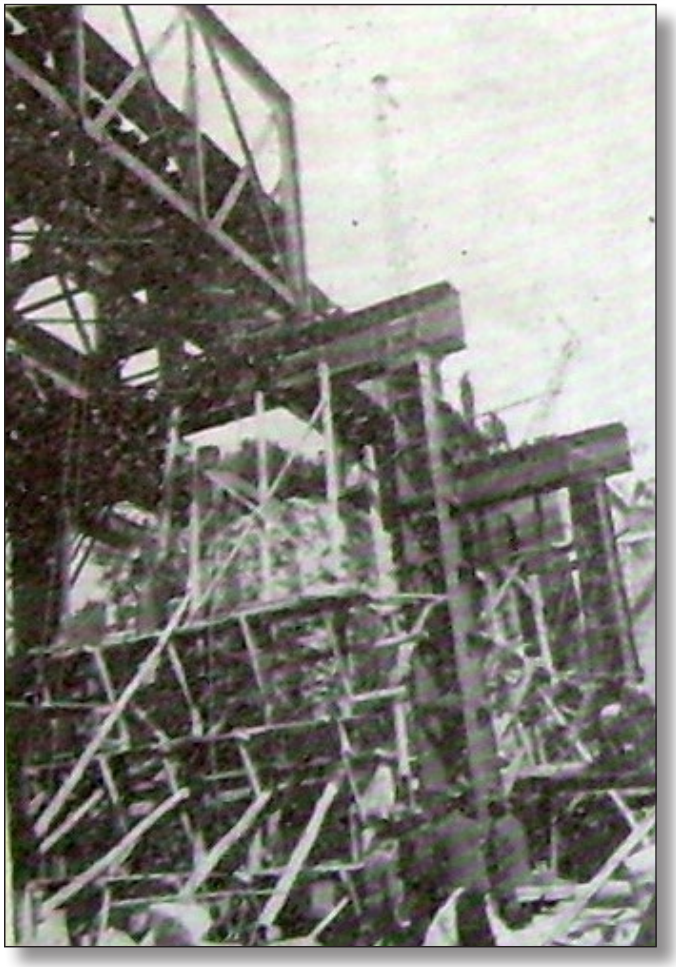
a) Ripagem das estruturas;
b) Colocação em serviço.

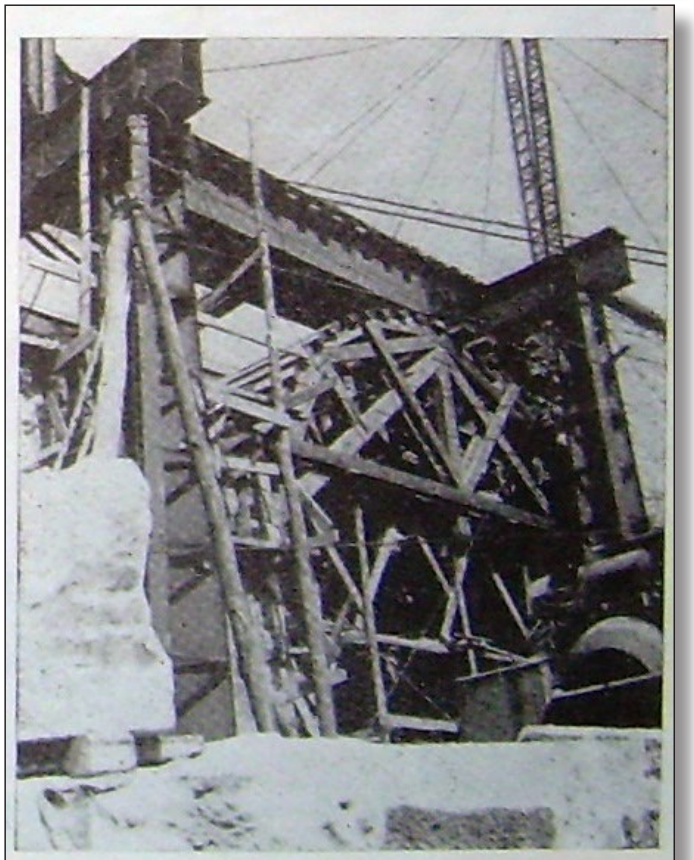
Merecem destaque, pela sua complexidade, os trabalhos de demolição e reconstrução do arco-encontro do lado da estação de Mortágua e a substituição da estrutura metálica. De modo a perturbar ao mínimo a circulação todos os trabalhos foram executados, na medida do possível, sem interrupções da circulação. Assim, a solução possível para proceder à substituição da estrutura metálica foi a construção da nova ponte ao lado e paralela à em serviço. Estando a nova estrutura pronta, procedeu-se à ripagem sucessiva de ambas as pontes, dos cavaletes provisórios para as fundações e das fundações para os cavaletes provisórios.

Conforme referido, a demolição do arco-encontro teve de ser realizada sem interrupções à circulação. Este elemento apresentava fissurações devido a insuficiências nas fundações. Foi decidido que o novo encontro teria uma fundação direta, mas de maior dimensão. Deste modo, procedeu-se aos movimentos de terra nos aterros em volta e à escavação de poços até à cota inferior do elemento de fundação. A nova sapata foi realizada em betão simples até profundidades da ordem dos 12 metros, de modo faseado e em zonas alternadas. Durante esta operação o arco foi sujeito a uma monitorização contínua. Com as novas fundações executadas, estes elementos serviram desde logo para suportar as estruturas provisórias que permitiram a colocação de dois pontões provisórios, libertando deste modo a carga sobre o arco. Conforme referido, o arco tinha aproximadamente 22 metros de vão. As estruturas provisórias (três pórticos) permitiram o suporte de um dos tramos extremos da ponte e os pontões de 11 metros cada. Procedeu-se então ao desmonte do arco e ao início da betonagem do novo encontro (de maior dimensão), até uma conta próxima do banzo inferior dos pontões. Estes foram substituídos por um de espessura inferior, permitindo avançar com a betonagem. Posteriormente foi removido dando lugar a vigas de carril apoiadas em travessas, permitindo o avanço da betonagem até à cota desejada.

Os trabalhos de montagem da nova estrutura metálica sobre os cavaletes provisórios iniciaram-se a 23 de Outubro de 1957, tendo terminado a 15 de Maio de 1958. Seguiram-se os trabalhos de preparação das ripagens. Conforme referido, a ponte era composta por um tramo independente do lado do Luso e a ponte propriamente dita. Este esquema foi mantido e foi o pontão o primeiro a ser substituído. Os trabalhos ocorreram a 14 de Maio de 1958 e duraram duas horas e quatro minutos. Primeiro foi ripado o tabuleiro original, seguindo-se a colocação do novo, sua fixação e execução das ligações dos carris. A ripagem da segunda parte da estrutura foi bastante mais exigente quer ao nível dos meios envolvidos, quer ao nível da sincronização dos guinchos manuais, utilizados no processo. De modo idêntico ao anterior, os trabalhos iniciaram-se com a ripagem da estrutura antiga, seguindo-se a nova. Foram utilizados dezasseis guinchos: sete foram instalados na base dos pilares da ponte antiga, seis na ponte nova, dois também na ponte nova, mas destinado a mover a ponte antiga e dois junto dos encontros, que foram utilizados

Uma fase da montagem da nova ponte





Demolição do arco e pontão provisório

para equilibrar as estruturas durante as movimentações. Os trabalhos decorreram no dia 27 de Maio de 1958. A ripagem da ponte inicial demorou 40 minutos. Uma translação de 7 metros efetuada a uma velocidade média de 0,175 m/minuto. A segunda demorou 46 minutos. O percurso foi de 8 metros, realizado a uma velocidade média de 0,1739 m/minuto. Seguiram-se trabalhos de alinhamento transversal e longitudinal da nova estrutura, abaixamento sobre os apoios, correção do seu posicionamento e refazer da via. Durante este processo foi necessário interromper a circulação durante um período de doze horas. Até 20 de Julho a circulação realizou-se com um afrouxamento a 10 km/h, dado continuarem alguns trabalhos, designadamente a betonagem das vigas de amarração.

A nova ponte

Da exposição realizada, já foram referidos alguns aspectos relativos à nova estrutura. No entanto, resumem-se de seguida alguns dados sobre a nova travessia. A nova ponte é também uma estrutura integralmente metálica. É constituída por um tramo independente e uma viga contínua, do tipo Warren, com montantes e tabuleiro na parte superior. Os encontros e o pilar nº 1 (entre o tramo independente e a viga

contínua) são em cantaria, tendo sido reforçados com betão. As suas fundações foram também reforçadas. A viga é composta por cinco tramos, medindo os dois extremos 50,5 metros e os três intermédios 60 metros. Os pilares metálicos assentam maioritariamente sobre fundações em estacaria e maciços em cantaria. Os três pilares de maior extensão (os n.º 2, 3, 4) encontram-se assentes em maciços de alvenaria cujas fundações são compostas por 108 estacas em betão, moldadas no terreno com 400 mm de diâmetro e comprimento da ordem dos 10 metros. O pilar n.º 5 foi executado com fundações directas. O peso total da estrutura metálica é de 1.025 toneladas.

Com 56 anos de serviço, a ponte das Várzeas é um local de referência para o *spotting* na parte inferior da linha da Beira Alta, existindo ao longo do vale vários locais com vista privilegiada para esta estrutura. É também uma das maiores pontes com pilares metálicos ainda em serviço.

Em próximas edições iremos continuar a descobrir um pouco mais sobre o programa de substituição de pontes na Linha da Beira Alta.

Pilar de Cantaria reforçado com betão e pormenor dos apoios, fotografia de Pedro Mêda

Composição da Takargo com uma Euro4000 da Comsa a atravessar o Vale das Várzeas, fotografia de Pedro Mêda

Referências:

- Boletim da CP, vários números;
- Gazeta dos Caminhos-de-ferro, vários números;
- Os Comboios em Portugal, do Vapor à Electricidade, Vol. III;
- Vapor em Via Larga, Manuel Luna;
- Diário da República, I Série – número 202, 18 de Setembro de 1943;
- Fóruns: LusoCarris e Portugal Ferroviário.

A 2318 entra em Alcântara-Terra na linha 3, enquanto um manobrador aguarda para mudar a agulha para um comboio de mercadorias que viria a seguir, Novembro de 2013

Ricardo Quinas

O último Tirefond

Apeadeiro de Ribeiro do Freixo

Pedro André

José Sousa

O Alentejo é, infelizmente, uma região do país onde não falta infra-estrutura ferroviária abandonada e onde o acesso é, muitas das vezes, complicado para os entusiastas; porém, depois das dificuldfades que certos passeios nos apresentam, é sempre uma vitória conseguir atingir os objectivos planeados e assim poder partilhar com todos os leitores mais um pouco do mundo ferroviário português.

Situado em plena planície alentejana, onde as azinheiras pincelam a paisagem, fica o antigo apeadeiro de Ribeiro de Freixo, situado ao quilómetro 237,2 da Linha de Évora. Esta era mais uma paragem que ficava situado no meio de nenhures e cujos acessos rodoviários são quase impossiveis de serem percorridos por um automóvel normal, já que existem carreiros de cabras em melhores condições. A aventura de chegar até este ponto leva a que seja necessário entrar em propriedade privada, atravessando um portão que se deve manter fechado, a menos que alguém tenha coragem e percorra alguns quilómetros a pé pela linha férrea.

Maio de 2013, o que resta do antigo apeadeiro

Em tempos, o apeadeiro contava com um pequeno edifício que servia para passageiros e para habitação do pessoal ligado aos caminhos-de-ferro, um armazém e uma curraleta, servidos estes últimos por uma linha de saco. Há uns anos atrás procedeu-se à demolição das construções, sobrando nos dias de hoje muito entulho espalhado ao longo do que foram em tempo as plataformas de embarque. O movimento ferroviário por estes lados nunca foi muito: em 1989, apenas duas circulações em cada sentido serviam o troço entre Estremoz e Portalegre, o que levou ao seu encerramento no 1º dia de 1990.

Nos dias de hoje, para além do amontoado de pedras e ferros retorcidos, temos os carris ferrugentos assentes em travessas de madeira antigas que correm pelo meio do montado alentejano que cerca o canal ferroviário.

Maio de 2013, a linha perde-se entre o montado alentejano

Diesel Farewell -- Beira Alta --

José Sousa
José Sousa

Dia 19 de Outubro, foi o dia escolhida pelo PTG Tours para um passeio pela Linha da Beira Alta. Nós também fomos.

IR 802 e Especial 20551 em Comibra-B

Coimbra-B encontrava-se calma, quase vazia. Nas linhas 4 e 5, respectivamente a UDD 0459 e locomotiva 1422 aqueciam os motores para mais uma jornada. Enquanto isso foram passando alguns comboios: os Regionais 4505 e 4656 (respectivamente de Entroncamento e Aveiro para Coimbra), o Alfa 131 Lisboa – Braga, o Regional 4606 de Coimbra a Aveiro e iniciou a sua marcha, o IR 802 Coimbra-B – Caldas da Rainha com meia duzia de passageiros, realizado pela UDD *'Intercidades'* 0459. De Coimbra chegou o Urbano 16806 (Coimbra – Figueira da Foz). Foi neste comboio que desembarcou a esmagadora maioria dos passageiros para o Especial 20551 (Coimbra-B – Pampilhosa), que prontamente deslocaram-se para a linha 5 para tirarem fotografias à 1422. Pouco passava das 9h20, quando foi anunciado nos altifalantes, a saida do Especial Coimbra-B a Pampilhosa. Calmamente os passageiros foram embarcando: não são muitos, talvez meia centena. À hora marcada foi dada autorização para a sua saida. Teve inicio uma jornada de onze horas...

O inicio da viagem fez-se a um bom ritmo. Antes da Pampilhosa, foram-se encontrando alguns *spotters* estrategicamente bem colocados e também o IC 510, atrasado como é habitual. Foi nesta estação que terminou a marcha 20551 e fizemos o primeiro *photostop*. A estação estava bem composta, com as linhas da triagem praticamente todas ocupadas e ainda um comboio da Takargo estacionado na linha 3-N. Enquanto aqui estivemos parados, passou o IC 620. Estava previsto uma Bombardier juntar-se aqui ao comboio, mas tal não se veio a verificar. Às dez horas em ponto arrancou o Especial 20543 da Pampilhosa a Vilar Formoso.

Logo à saida da Pampilhosa, um erro de Convel fez a locomotiva imobilizar-se por uns segundos. Resolvido o

Especial 20543 na Pampilhosa

Povoação da Várzea e a Ribeira do Salgueiral

problema, rapidamente apanhou o ritmo até encontar um afrouxamento de 30 km/h antes da Bifurcação do Luso. Sem ganhar grande velocidade, chegamos ao apeadeiro do Luso. Aqui ainda se notam os vestigios do descarrilamento de 15 de Maio, com dezenas de travessas danificadas na área do apeadeiro. Ao longo dos 6 km até ao túnel de Trezói, a velocidade não é elevada. No geral circulou-se a 60 km/h, mas nas pontes do Luso e Trezói apenas a 10 km/h e no túnel de Trezói a 30km/h. Por isso a marcha em Monte dos Lobos passou com quinze minutos de atraso. Este troço passa pelo relevo mais irregular da linha da Beira Alta. Numa extensão de 12 km existem três pontes e nove tuneis, entre eles o de Salgueiral Grande com 1.096 metros de comprimento – o terceiro maior túnel ferroviário no activo em Portugal (só batido pelo do Rossio com 2.613 metros e o do Juncal com 1.621 metros).

A albufeira da Aguieira domina a paisagem entre Mortágua e Santa Comba Dão. Neste troço, as quatro pontes são os locais preferidos dos entusiastas. Após Santa Comba Dão, a densidade populacional junto à linha aumenta. A passagem pelo deposito da Somafel na Oliveirinha causa certo interesse nos passageiros, sendo as locomotivas ALCo e English Electric o centro das atenções. Em Canas de Senhorim, ainda são visiveis as ruinas da fábrica de Fornos Eléctricos, uma importante indústria nesta povoação, e em Moimenta é visivel o monumento à memória dos falecidos do acidente de 11 de Setembro de 1985. Até Mangualde há ainda a destacar os ramais de mercadorias da Madibéria e SIAF (somente este tem recebido circulações).

À passagem por Mangualde, o Especial já marcava vinte minutos de atraso. Nesta estação podiam-se ver muitos vagões para o transporte de areia, cimento e cereais. A partir daqui a paisagem volta a mudar: as árvores misturam-se com o granito. A chegada a Gouveia foi feita com sinal amarelo para a linha desviada. Foi aqui que nos cruzámos com o Regional 5402 feito pela UTE 2269, que já estava à nossa espera. Desde a saida da Pampilhosa, ainda não tinhamos passado por qualquer comboio. Por já levarmos cerca de vinte minutos de atraso, a paragem nesta estação foi só coisa de segundos.

Fornos de Algodres marca o inicio de uma sequencia de afrouxamentos: PK 153,0 a 30 km/h, PK 154,0 a 60 km/h e PK 155,7 a 30 km/h, cada um com uma extensão de cem metros. A proximidade entre eles não permite o comboio ganhar grande velocidade. Pouco mais à frente, surge o segundo grande afrouxamento da Beira Alta, ainda fruto do descarrilamento a 2 de Julho de um comboio da Takargo. Desde a Muxagata até Celorico da Beira, com uma extensão de 9 km, os primeiros três são feitos a 60 km/h e os restantes seis a 30 km/h. Com isto, somamos mais dez minutos de atraso, passando para trinta em Celorico da Beira.

A partir daqui o ritmo volta à normalidade. O percurso entre a Trajinha e o Sobral foi muito admirado pelos passageiros, provavelmente um dos mais espectaculares de toda a Linha da Beira Alta. Na Guarda fizemos o segundo *photostop*. Nesta estação encontramos a locomotiva

Túnel das Portinhas

Albufeira da Aguieira

Povoação de Trezói

Depósito da Somafel na Oliveirinha

Afrouxamento para a ponte de Trezói

Cruzamento com o Regional 5402 na Gouveia

Inicio do afrouxamento entre Muxagata e Celorico da Beira

5612 pronta para fazer o Intercidades 511, a UTE 2252 que iria fazer o Regional 5421 para Vilar Formoso e a UTE 2284.

Depois de algumas fotos nesta estação, o comboio arrancou com os mesmos trinta minutos de atraso. Rumando até à fronteira, passamos por Miuzela, Noémi, Castelo Mendo, o vale do Côa e Malhada Sorda, sem vermos uma única habitação. Passando este ultimo apeadeiro, um erro numa baliza de Convel levou-nos muito lentamente até ao términus da viagem, com quarenta e cinco minutos de atraso. Cinco minutos após a chegada do nosso comboio, chega o Regional 5421 com dez minutos de atraso. Depois de uma série de fotos, os passageiros rumam em direção ao restaurante junto à estação.

Vilar Formoso apresentava-se muito longe dos seus tempos aureos. Uma duzia de Shimms e quatro Ealos eram tudo o que estava nesta estação. As linhas da triagem mostram sinais de nada parar por lá há muito tempo. Já o edificio da estação apresenta-se muito bem conservado, com os vários paineis de azulejos alusivos a diversas regiões do país. Perto da estação é possivel visitar a locomotiva a vapor BA 101.

Entretanto alguns passageiros do Especial vão chegando, a UTE 2252 arranca com o Regional 5424 para a Guarda. Com o aproximar da hora de partida, a tripulação prepara o comboio – no entanto falta um funcionário da REFER para ajudar à manobra. Este só apareceu já passava da hora de saida. Manobra e ensaios de frenagem feitos, lá partiu com vinte minutos de atraso, o Especial 20554 de Vilar Formoso a Coimbra-B.

Zona da Trajinha

Paragem na Guarda

Entusiastas em Vilar Formoso

Vilar Formoso

IC 518 na Guarda

Vale do Côa

Viaduto do Sobral

Ao contrário da viagem ascendente, onde, entre a Pampilhosa e Vilar Formoso, só encontrámos um comboio a circular, no sentido contrário foram vários os comboios com que nos cruzámos. O primeiro foi o IC 513 (Lisboa a Guarda) em Vila Franca das Naves – o atraso deste deu tempo para realizarmos o unico *photostop* desta marcha; depois, em Gouveia, cruzámos com o Regional 5408 feito pela UTE 2242; de seguida, em Mangualde, o Internacional 49801 da Takargo, com quatro horas de atraso, puxado por um par de locomotivas; e por fim, em Santa Comba Dão, foi o regional 5410. A juntar a isto, à nossa frente ia o Madeira 52430 de Mangualde para o Entroncamento e atrás de nós o IC 518.

Graças à marcha folgada, chegamos a Coimbra-B só com vinte minutos de atraso. Terminada a viagem alguns passageiros tiram fotografias ao comboio que os levou até Vilar Formoso, outros mudam de plataforma à espera de comboio para o centro de Coimbra.

Assim terminou mais uma viagem organizada pelo PTG Tours, a segunda da tripla jornada ferroviária de Outubro. Nesta viagem duas coisas ficaram patentes: a dificuldade em negociar o aluguer de locomotivas (estava previsto uma locomotiva da série 1960) e o estado deficiente da Linha da Beira Alta, com vinte afrouxamentos entre o Luso e Vila Franca das Naves, num total superior a 17 km para uma distância de 107 km – no entanto só 15 km são devido aos descarrilamentos do Luso e Celorico da Beira. Apesar de tudo, valeu a pena.

Paragem em Vila Franca das Naves

Cruzamento em Mangualde com o Internacional 49801

Cruzamento em Gouveia com o Regional 5408

Cruzamento em Santa Comba Dão com o Regional 5410

Fim da viagem em Coimbra-B

2º Encontro de Modelismo Ferroviário do Pinhal Novo

Luis Antunes

Realizou-se nos dias 8 e 9 de Novembro de 2014 o segundo encontro de Modelismo Ferroviário do Pinhal Novo na Sociedade Filarmónica União Agrícola..

Com um belo conjunto de módulos Maquetren a ocupar a sala, que se vai tornando pequena, vimos desfilar algumas das transformações realizadas pelo Luís Gaspar, o Sotavento, o Foguete na versão original em azul, o tractor Moyse de construção integral em Evergrenn, o comboio presidencial e uma composição de CoRails transformada pelo Marco Carrilho com decalques realizados pelo próprio. Outra peça em destaque foi o Kit do "vagão do circo" – JG Modelismo – que podíamos observar até há poucos anos ao longo da nossa rede ferroviária com as brigadas de Conservação.

Numa secção à parte, como é óbvio, o LEGO do Sérgio Batista fez furor entre a pequenada e não só com as suas maravilhosas réplicas da nossa ferrovia.

Podemos dizer que foram dois dias cheios de comboios para quem foi ver e para quem organizou mais este evento.

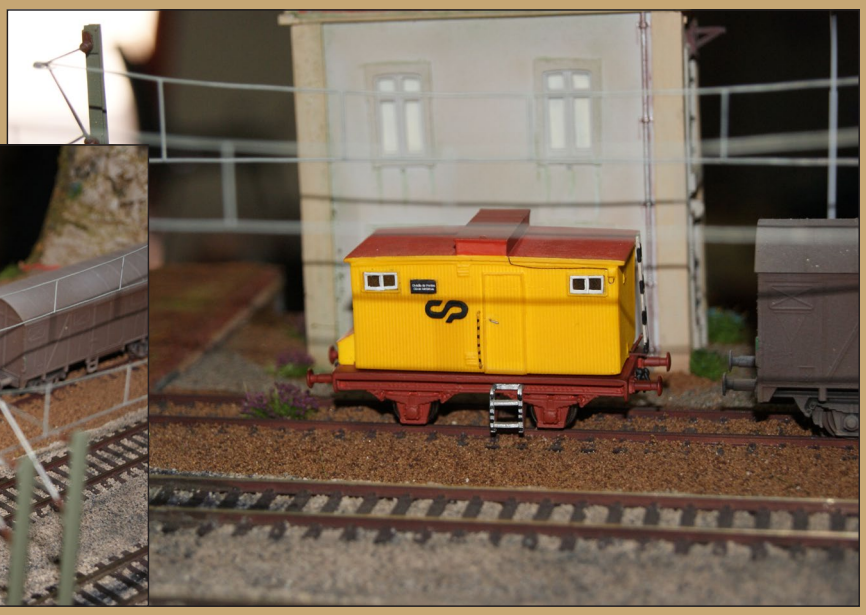
Comboios Lego da autoria de Sérgio Batista

Composição CoRail transformada pelo Marco Carrilho com decalques realizados pelo próprio

CP Combi de Marco Carrilho

Da autoria de Luis Gaspar estiveram presentes vários exemplares, entre os quais o tractor Moyse de construção integral em Evergrenn e a composição-socorro.

Kit do "vagão do circo" – JG Modelismo



NORBRASS®
Modelismo Ferroviário de Precisão

NOVIDADES 2015 NEW ITEMS

CARRUAGENS CP SOREFAME 10-59 E 22-40

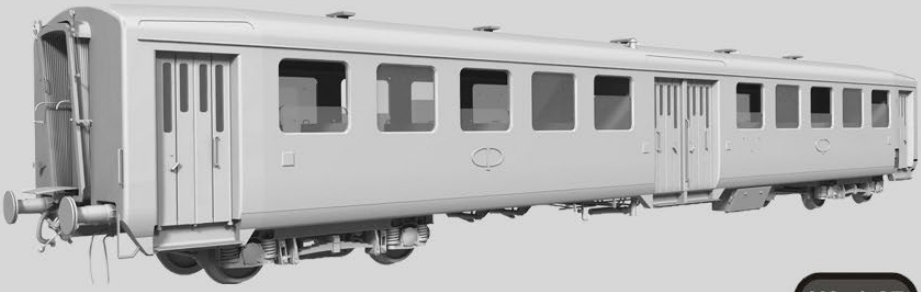
Para 2015 a Norbrass apresenta como projecto as míticas carruagens Sorefame, tão características dos nossos caminhos de ferro. Serão representadas as séries 10-69 e 22-40 em varias versões e numerações. A produção em latão de alta qualidade e fidelidade ao modelo real será limitada e exclusiva

CARRUAGENS CP SCHINDLER - em diversas versões

SUDEXPRESS NORBRASS

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

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



H0 1:87

AUTOMOTORAS E REBOQUES CP NOHAB - em diversas versões

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

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

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

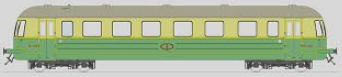
- My0055
  A N O S 60 - azul, vermelho e prata
  R E F: NORMY05515

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

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

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

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

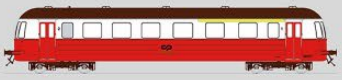


- Ry107
  A N O S 50 - verde e creme C P
  R E F: NORRY10715

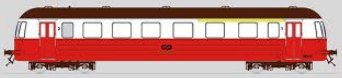
- Ry106
  A N O S 60 - azul, vermelho e prata
  R E F: NORRY10615

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

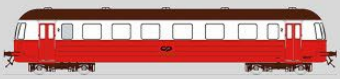
- Ry101
  A N O S 70 - vermelho e branco
  R E F: NORRY10115



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



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



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

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

Vossloh Euro 4000 - Novas versões

Takargo nº 6004
SUTK600414DC
versão analógica DC

Logitren nº 355.028
SULOG02814DC
versão analógica DC

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

Renfe nº 335.005
SRENF00514DC
versão analógica DC

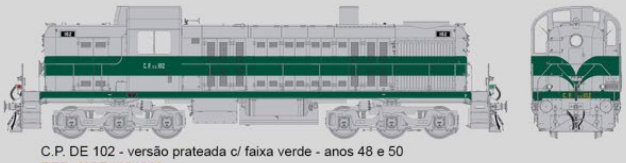
Novidade
2014
1:87 H0

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

NORBRASS®
Modelismo Ferroviário de Precisão

H0 1:87

Locomotivas Alco Série CP 1500


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

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

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

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

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

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

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

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

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

-» Encerramento da linha de Luchon: a história de 30 anos de decadência

- » As locomotivas Euro4000: um standard europeu

- » As electrificações P.O. e Midi no período 1900-1940

- » A Liberalização do tráfego rodoviário: que consequências?

- » As estações de via directa tipo P.O.

- » As novidades de Modelismo para o Natal 2014

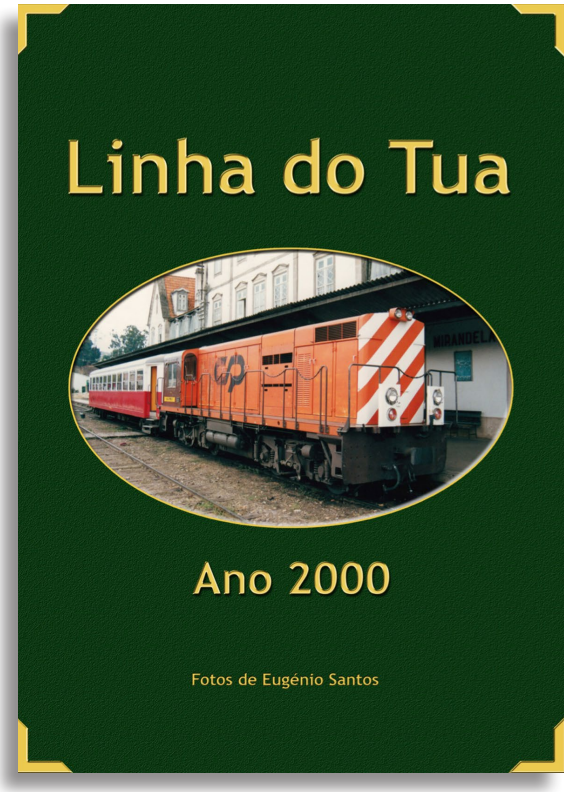
Linha do Tua

Eugénio Santos

Está alojado no site Issuu um album digital de fotografias que conta com uma reportagem fotográfica de 29 fotos referente a uma viagem ferroviária efectuada entre a estação de Mirandela e a estação do Tua no dia 19 de Setembro de 2000. Como esta mítica linha já se encontra parcialmente encerrada ao público, este álbum serve como forma de recordar as paisagens existentes durante o percurso e ao mesmo tempo relembrar o material da CP utilizado nessa mesma viagem.

O álbum está presente em :

http://issuu.com/eugenio555/docs/linha-tua-2000



ESTAÇÕES ESQUECIDAS
Exposição fotográfica
Património Ferroviário de
Trás-os-Montes
Espaço Rosmaninho Arte e Aromas
De 06 a 14 de Dezembro 2014
Rosmaninho

CONVITE
Espaço Rosmaninho Arte e Aromas , tem o prazer de convidar V.Exa, para a inauguração da exposição fotografia Estações Esquecidas – Património Ferroviário de Trás-os-Montes, com apresentação e degustação de produtos da região transmontana.
Dia 06 de Dezembro pelas 16h na Avenida das Tulipas, nº 16 A, em Miraflores
De repente, rasga a crosta do silêncio, um apito ao longe...
Rosmaninho

Modelismo Ferroviário
Dia 7 de dezembro | 14-18h
Cooperativa dos Maquinistas e Fogueiros dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro
Dias 3 e 4 de dezembro | visitas programadas de escolas (início 14h30)
Módulos Comboios Norte
www.mcn.pt.vc
Pç. Corujeira 26, Campanhã, 4300-144 Porto | Tel: 225375797

Tren online
EURO 4000
335.001-4
Set PIKO
253 Mercancías
PRUEBAS EURO 4000
Recortable en el interior
TAMESE

TrainSpotter

Na próxima edição comemoramos
os 40 anos das 2600