

PORTUGAL FERROVIÁRIO – OS CAMINHOS DE FERRO NA INTERNET

TrainSpotter®

ISSN 2183-7619

EDIÇÃO N.º 136 | DEZEMBRO DE 2021



Julian Gomes
AS LOCOMOTIVAS ALSTOM 2600 DA CP
As ramais da tração eléctrica em Portugal

APRESENTAÇÃO DO LIVRO DAS 2600

EDIÇÃO ONLINE

DESTAQUES



TrainSpotter

Portugal Ferroviário

Os Caminhos de Ferro na Internet

SUMÁRIO

Editorial	4
Comboio Correio	6
Comboio Correio Breves	45
Comboio Correio Ferrovia 2020	50
Comboios À Escala Iberização da Carruagem Restaurante CIWL 3395	56
Comboio Internacional Talgos CP nas Astúrias	63
Comboio Histórico Os 100 Anos do Descarrilamento da Figueirinha	67
Destaque Ferroviário A Grande Odisseia das 2600	70
Balastro Apeadeiro do Telhal	86
Estação Terminal	94



Capa:

- Apresentação do livro das 2600, 20 de Novembro de 2021.
© Eduardo Guimarães

Direcção de Redacção

- Pedro André
- Ricardo Quinas

Redacção

- Eduardo Guimarães
- Fernando Liberato
- João Cunha
- José Luis Torres Blázquez
- José Sousa
- Pedro Mêda
- Mauro Prates
- Ricardo M. Ferreira
- Valério Santos

Colaboração

- Alvaro Guerra
- João Augusto

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

Celebrados os 165 anos dos caminhos de ferro em Portugal, aproximamo-nos do fim do ano europeu da ferrovia. Foi um ano de grande expectativa e poucas concretizações, relembrando-nos uma vez mais que não basta uma boa campanha de marketing para alterar a realidade e que, por outro lado, a acção europeia é aquilo que os Estados-Membros quiserem que seja.

Talvez de forma desafortunada, o ano europeu logo teria de coincidir com um semestre de liderança portuguesa o que, dados os nossos pergaminhos recentes, terá sem dúvida prejudicado a mobilização que se tornaria necessária para começar a resolver alguns nós górdios que persistem na ferrovia europeia. De facto, no final do ano, ficam na retina apenas dois eventos – o Connecting Europe Express, uma patética e hipócrita viagem à volta da Europa, celebrando não se percebeu bem o quê, dando a oportunidade a abastados políticos de fazer alguns quilómetros de comboio, não servindo sequer para vincar o que falta fazer: avançar decisivamente para a unificação dos sistemas de sinalização e controlo de tráfego a nível europeu ou avançar para a harmonização regulamentar no espaço europeu, porventura os principais bloqueios para termos um verdadeiro espaço europeu de livre circulação ferroviária. Tudo o resto, a tecnologia resolve já a um custo relativamente baixo e de forma competente.

O outro evento, mais a reboque da iniciativa de empresas como a austríaca OBB do que outra coisa, foi o plano que a presidência alemã da EU, no 2º semestre, apresentou para repensar as ligações internacionais na Europa, com ênfase colocado nas ligações nocturnas. Resolvida que está a questão da alta velocidade na Europa, cujas expansões continuam a passo firme (tirando uma aldeia lusitana que resiste, ainda e sempre, ao futuro), as ligações nocturnas foram a estrela de 2021, com múltiplos anúncios de retoma de ligações por incumbentes públicos, planos e novas ligações de novos operadores em regime

de “open access”, recuperações de material en-costado para estes serviços um pouco por todo o lado e, agora também, novas aquisições para reforço destas capacidades no futuro próximo. E este tópico, que foi provavelmente o único que avançou decisivamente este ano, encerra-se em Portugal sem uma decisão, sem um passo concreto, depois de ficarmos sem as duas ligações nocturnas estruturantes que tínhamos: o Sud Expresso, que só havia parado na Guerra Civil Espanhola, e o Lusitânia para Madrid. Num cenário pós-Covid onde a oferta aérea se reduziu bastante em Portugal (mesmo apesar do que estamos a gastar na TAP... ou se calhar por causa disso), a falta de ligações internacionais que nos ponham a uma noite de sono de distância de hubs europeus da importância de Bordéus, Madrid ou Barcelona é, já hoje, uma questão de soberania nacional e de equidade no acesso à mobilidade dentro do espaço europeu. Apesar do ano europeu da ferrovia, as autoridades portuguesas parecem não ter dado a importância que este tema já tem.

Enfim, vamo-nos de 2021 com este sentimento agridoce: alguns sinais no horizonte parecem querer fazer despertar este transporte adormecido no nosso país, mas quando nos queremos deitar em acções concretas e em mudanças-chave, tudo tarda e, não raras vezes, tudo é silêncio.

João Cunha



© CP - Comboios de Portugal

TRAINSPOTTER IMPRESSA XIII ESPECIAL 165 ANOS

Com a comemoração dos 165 anos dos caminhos de ferro em Portugal, celebrados a 28 de Outubro de 2021, associamo-nos com a apresentação da próxima edição impressa – um número ainda mais especial do que os doze já publicados desta forma.

Editado sob a forma de livro, com capa dura, a Trainspotter XIII dedica-se a uma profunda e abrangente revisão histórica dos últimos 30 anos dos caminhos de ferro nacionais. Simbolicamente, iniciamos este número na inauguração da ponte de São João, que celebrou este ano os trinta anos de serviço, evento maior da ferrovia nacional e que marcou um “antes” e um “depois” em toda a rede ferroviária.

Este período, tipicamente menos tratado nas publicações normalmente editadas por altura de datas especiais, como esta, é extremamente relevante pelas alterações profundas que viu serem introduzidas na nossa rede: no aspecto da segurança (Convel, Rádio Solo-Comboio), da operação (com a liberalização do transporte de mercadorias e a aparição da Fertagus), da infraestrutura (com autonomização da entidade gestora) e até política (com muitas hesitações à mistura).

Com cerca de 200 páginas e acessível por apenas 25€, em pré-venda até ao dia de Natal, a Trainspotter XIII tem edição prevista para Janeiro de 2022 e é uma contribuição para a dis-

cussão dos caminhos de ferro, às portas da definição de um Plano Ferroviário Nacional e de investimentos que devem permitir alcançar os ambiciosos objectivos traçados para alcançar até 2030.

O novo número pode ser comprado na loja online da APAC. APAC – Loja Online – A loja da Associação (caminhosdeferro.pt)





Linhas e Ramais com Tráfego Ferroviário

LEGENDA:

- 1 Linha do Minho
- 3 Conc. de S. Gemil
- 4 Ramal de Braga
- 5 Linha de Leixões
- 6 Linha do Douro
- 8 Linha do Norte
- 9 Linha de Guimarães
- 16 Linha do Vouga
- 20 Linha da Beira Alta
- 21 Ramal de Lousã
- 22 Ramal de Alfaiões
- 23 Linha do Oeste
- 24 Ramal de Tomar
- 25 Linha da Beira Baixa(1)
- 27 Linha do Leste
- 28 Linha de Sintra
- 29 Linha de Cintura
- 32 Linha de Cascais
- 33 Linha de Vendas Novas
- 34 Linha do Alentejo
- 37 Linha do Sul
- 38 Linha de Sines
- 39 Linha de Évora
- 45 Linha do Algarve
- 46 Conc. de Poceirão
- 47 Ramal Petrogal/Asfaltos
- 48 Conc. da Funcheira
- 49 Conc. de Ermidas
- 50 Ramal da EDP-Cinzas
- 52 Conc. de Verride
- 53 Conc. de Aguilva
- 54 Conc. de Aguas de Moura
- 55 Conc. de Bombel
- 56 Conc. de Xabregas
- 57 Conc. de Sete Rios
- 58 Ramal do Lourçal
- 63 Linha da Matinha
- 64 Ramal Sado-Sapéc
- 68 Variante de Alcácer
- 69 Conc. Norte Setil
- 79 Ramal Neves Corvo
- 82 Ramal da Siderurgia Nacional
- 83 Ramal do Terminal de Mercadorias do Fundão
- 84 Ramal da Plataforma de Cacia
- 87 Ramal da Celbi
- 88 Ramal da Soporcel
- 90 Ramal do Porto de Aveiro
- 104 Ramal do Colpor
- 148 Ramal Amadora-Sorefame
- 149 Ramal Lisconté
- 170 Ramal Ramalhal-Valouro
- 186 Conc. das Beiras



Diretório da Rede 2022

PLANOS E PROJECTOS PARA A REDE FERROVIÁRIA

MODERNIZAÇÃO DO TROÇO ENTRE ALVERCA E CASTANHEIRA DO RIBATEJO

Em Novembro a Infraestruturas de Portugal (IP) publicou um concurso para a elaboração de projectos e estudos, para a modernização do troço entre Alverca e Castanheira do Ribatejo, da linha do Norte. Este troço tem uma extensão de 14 km, que vai do PK 20 ao PK 34.

Para este estudo têm de ser considerados os seguintes pressupostos:

- Reforço da capacidade de terminus da estação de Alverca;
- Quadruplicação/Triplicação da Linha do Norte, entre as estações de Alverca e de Castanheira do Ribatejo;
- Reformulação integral do diagrama de vias nas cabeceiras norte da estação de Alverca e sul da estação de Castanheira do Ribatejo, para inserção da via quadrupla;
- Colocação de armamento de via constituído por carril 60E1 e travessas de betão monobloco polivalente, sendo os AMV constituídos por carril 60E1 e travessas de betão ou de madeira Azobé;
- Substituição integral do sistema de catenária por Tipo LP12 ou LP300;
- Nova estação de Alhandra - Construção de novas plataformas;
- Novo apeadeiro em Quinta das Torres;
- Reformulação da estação de Vila Franca de Xira - Ampliação das plataformas;
- Novas passagens desniveladas pe-

donais em estações e apeadeiro (ligação entre cais de passageiros/atravesamento urbano);

- Novos sistemas de sonorização e monitores em todas as estações e apeadeiro.
- Substituição dos tabuleiros metálicos de todas as obras de arte (pontões) por novas estruturas em betão armado, com via balastrada;
- Reformulação das passagens desniveladas para inserção da via quadrupla/tripla. Supressão de 3 passagens de nível, através da construção de passagens desniveladas;

Estações e Apeadeiros

Alverca:

Na cabeceira norte da estação, será criado um segundo gaveto, com ambos a ficarem com 240 metros de comprimento, sendo criadas diagonais para ambos serem acessíveis às linhas II e III. Com a extensão da quadruplicação em direcção



Alverca. Maio de 2016. © Nuno Miguel

a Alhandra, será criada uma diagonal de ligação entre as vias ascendentes e outra diagonal entre as vias descendentes.

Alhandra:

Para a zona de Alhandra será estudada a viabilidade de triplicação ou quadruplicação de vias, sendo que a linha mãe de ramais actualmente existente, é para continuar a ter a mesma função. Na estação a ser possível a quadruplicação, será colocada apenas uma plataforma central nas vias lentas. No caso de triplicação, todas as vias serão servidas por plataforma. Esta deverá ter o comprimento de 220 metros e uma altura de 0,9 metros. Para estas alterações, serão necessários demolir todos os edifícios ferroviários, incluindo o edifício de passageiros (EP), sendo criado um novo EP com desnivelamento pedonal.

Quinta das Torres:

Está previsto a criação de um novo apeadeiro, sensivelmente na zona onde outrora existiu outro com o mesmo nome. As plataformas deste apeadeiro terão o comprimento de 220 metros e uma altura de 0,9 metros.

Vila Franca de Xira:

Para esta estação será estudada a possibilidade de quadruplicação, com as 4 vias a serem servidas por plataformas. Mas a não ser possível, será implantada a configuração de três vias, com ambas a serem servidas por plataformas, sendo que as vias rápidas (ascendente e descendente) ficam nas laterais e a via central será ligada às vias lentas (ascendente e descendente). As plataformas terão um comprimento de 250 metros e uma altura de 0,9 metros. O EP será restaurado, mantendo a sua função.

Castanheira do Ribatejo:

O layout da cabeceira sul desta estação será actualizado para adaptar à quadruplicação.



Alhandra, Janeiro de 2012. © José Sousa



Quinta das Torres, Outubro de 2008. © José Sousa



Vila Franca de Xira, Fevereiro de 2009. © José Sousa

Obras de Arte

Existem actualmente 2 pontes e 5 pontões em relação aos quais se verifica necessidade de intervenção no troço em estudo: (PH – Passagem Hidráulica)

Os tabuleiros metálicos serão todos substituídos por tabuleiros novos em betão armado com via balastrada. Os tabuleiros que já cumprem estes requisitos, apenas serão alargados, maneira a suportar a quadruplicação de vias.

PK.	PONTE / PONTÃO	VÃOS	MATERIAL	ANO
22,807	Ponte do Cochão	3 x 4,50 metros	Metálica	1939
23,626	PH Argibay	4,05 metros	Metálica	1974
25,272	PH	2,70 metros	Betão armado	1990
26,284	Ponte Alhandra	5,4m + 7,6m + 6,35m + 4,55m	Betão armado	2003
27,294	PH Senhora da Ajuda	3,65 metros	Metálica	1936
29,824	PH Vila Franca	7,79 metros	Metálica	1955
31,424	PH Povos	4,80 metros	Metálica	1937

Passagens Desniveladas

Das 4 passagens de nível (PN) existentes, a PN situada ao PK 23,235 que é conhecida como a PN da Argibay, irá ficar fora deste estudo, uma vez que já existe um projecto da câmara municipal de Vila Franca de Xira (CM VFX) para a cons-

trução de uma passagem superior (PS). As PN's aos PK's 24,8 e 25,1 que são particulares, serão suprimidas e substituídas por um caminho paralelo ligando à futura PS citada em cima.

A PN ao PK 29,887 será substituída por uma passagem desnivelada a estudar em conjunto com a CM VFX a situar-se sensivelmente ao PK 29,5.

Catenária

O sistema de catenária a implementar será do tipo LP12 ou LP300. O actual feeder que liga o posto de Catenária de Alverca à SST de Vila Franca de Xira será desactivado e desmontado após a conclusão da quadruplicação. No caso de haver troços de via férrea apenas com

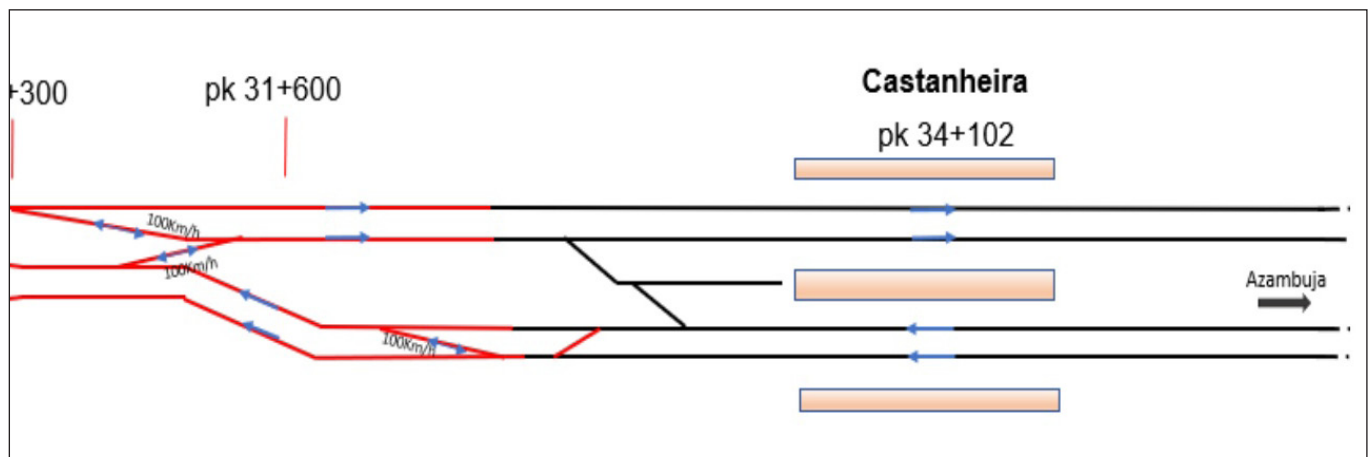
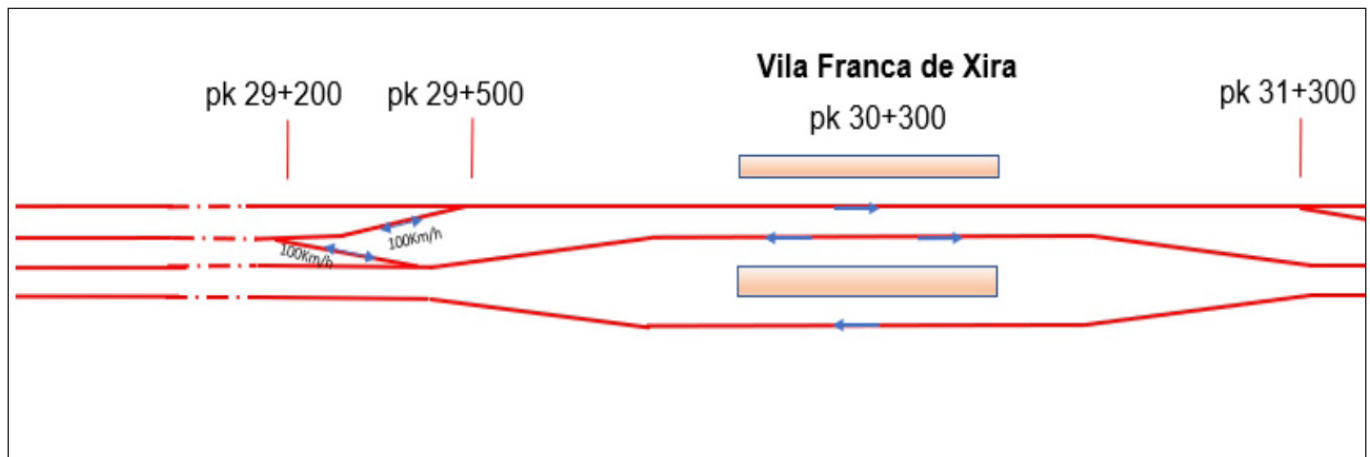
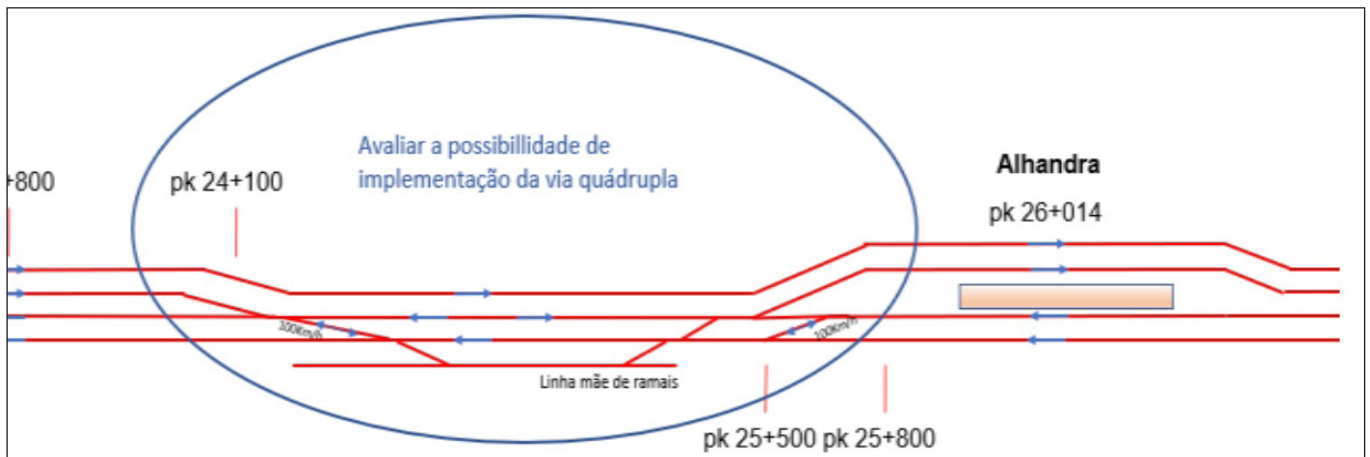
três vias deverá ser previsto um troço de feeder correspondente à via em falta.

Apesar do objectivo do estudo ser a quadruplicação entre Alverca e Castanheira do Ribatejo, como se viu em cima, existem dois troços onde tal pode não ser possível: na zona de Alhandra entre os PK's 24,0 e 25,5 e em Vila Franca de Xira entre os PK's 29,0 e 31,5. Nestas zonas se não for possível a colocação das 4 vias, serão instaladas apenas 3: uma rápida ascendente, uma rápida descendente e entre as duas, uma via lenta para ascendentes e descendentes.

O prazo para a elaboração do estudo tem uma previsão de 658 dias e um custo de 3.500.000 €



Alhandra, PN a suprimir, Janeiro de 2012. © José Sousa



NOVO TRANSPORTE INTERNACIONAL DE AUTOMÓVEIS

A Rodocargo e a Autoeuropa voltam a recorrer ao comboio para a logística automóvel. O operador logístico da Autoeuropa, que já contrata os comboios de transporte de automóveis entre a fábrica de Palmela e porto de Setúbal, lançou a 10 de Novembro um novo serviço de transporte de automóveis, agora entre Portugal e Espanha.

O comboio liga a fábrica da SEAT, em Martorell, Catalunha, com a fábrica da Volkswagen, em Palmela, num caso único de transporte de automóveis que se faz carregado em ambos os sentidos. De Espanha para Portugal, o transporte serve à importação de automóveis, uma recuperação de um tráfego que co-existiu com a importação de

automóveis Renault, então com destino ao terminal do Vale da Rosa. Já em sentido inverso, é recuperada a exportação de automóveis por via férrea, transporte terminado nos anos 90, na altura por conta da PSA de Mangualde.

Este comboio, com cerca de 500 metros e composto pelo vistoso material de dois pisos da Peco-vasa, subsidiária da Renfe, é rebocado pelas locomotivas Euro4000 em todo o percurso, da pool da Ibercarga, a parceria entre Takargo e Captrain. A vistosa circulação, bastante ligeira, utiliza a linha da Beira Baixa em ambos os sentidos, sendo mais um tráfego a utilizar este "novo" atalho entre a fronteira de Vilar Formoso e a região Sul. Para já, a frequência do serviço será de uma circulação por semana e por sentido.

Comboio 89492/3 na Ponte dos Gogos, 10 de Novembro de 2021. © Valério dos Santos





Passagem da composição pelo apeadeiro de Caria, 10 de Novembro de 2021. © Valério dos Santos



Na Lardosa sob os últimos raios de sol do dia, 10 de Novembro de 2021. © Valério dos Santos



MEDWAY ADQUIRE EURO6000 À STADLER

A MEDWAY assinou um contrato com a Stadler para o fornecimento de 16 novas locomotivas eléctricas, do modelo Euro6000, com mais de 6.000 kW de potência. Serão, com distância, as mais potentes locomotivas alguma vez produzidas para operação em Portugal.

O evento, que teve a presença do director-geral da empresa, Bruno Silva, e do presidente do Conselho de Administração, remotamente, Carlos Vasconcelos, foi ainda apadrinhado pelo ministro Pedro Nuno Santos, que não deixou de se associar a um dos mais relevantes investimentos ferroviários no nosso país, de mãos privadas.

Um total de 93 milhões de Euros serão investidos nestas novas locomotivas e em 113 vagões adquiridos à Tatravagonka, um dos fabricantes de vagões que mais tem sobressaído no mercado europeu nos últimos anos. As locomotivas, de mais de 100 toneladas de massa aderente, serão também as primeiras eléctricas no nosso país em configuração de rodados Co'-Co', com dois bogies de três eixos, uma aposta decisiva na capacidade de rebocagem que marca o fim da aquisição de locomotivas ligeiras para o tráfego pesado.

Capazes de um esforço de tracção no arranque que supera os 500 kN, as novas locomotivas da Stadler têm sido um dos produtos mais interessantes dos últimos anos para o transporte de



mercadorias, permitindo níveis de produtividade que há várias décadas não eram alcançáveis por uma locomotiva sozinha, dado que a indústria esteve focada, nas últimas três décadas, na aquisição de locomotivas eléctricas até 90t de massa.

As novas locomotivas serão interoperáveis, podendo circular quer debaixo de 25.000V / 50Hz, como debaixo de 3.000V CC, de boa parte da rede espanhola. Incorporarão os sistemas de protecção ETCS, cuja compatibilização com as instalações de Convel existentes na rede nacional será assegurado pelo módulo STM, ainda em desenvolvimento, mas que deverá estar pronto e homolo-

gado quando as primeiras destas locomotivas começarem a ser recebidas, no final de 2023. Recorde-se que este tema foi apontado sucessivamente pela MEDWAY como factor de atraso na confirmação da encomenda de novas locomotivas eléctricas, dada a incerteza que ainda existia à sua volta.

Com esta aquisição, a MEDWAY poderá ainda devolver à CP as cinco locomotivas 5600 que mantém alugadas desde a privatização da CP Carga.



TRANSPORTE DE BALASTRO NA LINHA DO DOURO

As intervenções que decorrem na linha do Douro têm permitido assistir à passagem de várias marchas especiais nesta linha, e o mês de Novembro não foi exceção.

Durante a segunda semana do passado mês, a MEDWAY efectuou várias dessas circulações, destacando-se as composições com vagões Us destinados ao transporte de balastro que é depois descarregado em vários troços da linha do Douro.

Os trabalhos que decorrem fazem parte da empreitada de beneficiação da superestrutura de via, entre os quilómetros 127,059 a 139,500, no troço Pinhão – Tua.

Da empreitada fazem parte a substituição integral das travessas de madeira por travessas de

betão bibloco, e também a substituição de carril e transformação de barra curta em barra longa soldada.

Como tem sido prática habitual, as locomotivas da série 1400 têm sido as responsáveis pela quase totalidade destas circulações, destacando-se a presença da agora “famosa” 1446 que se “veste” com as cores da MEDWAY e ainda da 1431.



Comboio 92202 a passar na ponte da Pala, procedente do Tua e com destino a Gaia, após ter descarregado na noite anterior entre a Régua e o Tua. 12 de Novembro de 2021. © José Pedro Botelho



A dupla de 1400 com destino ao Pocinho, a passar na localidade da Venda das Caldas, na marcha 92203. 12 de Novembro de 2021. © José Pedro Botelho



Após ter descarregado entre o Pocinho e o Tua, o regresso na marcha 92204 para Gaia, a aguardar cruzamento na estação de Mosteirô. 13 de Novembro de 2021. © José Pedro Botelho

LOCOMOTIVA 1911

SEGUIU PARA REPARAÇÃO

A MEDWAY M&R prossegue a bom ritmo com a recuperação, revisão e renovação das locomotivas 1900 da MEDWAY. Depois de terminadas as intervenções nas locomotivas 1904 e 1907, que já circulam há algum tempo com nova decoração e renovadas, a empresa está a finalizar igual intervenção na locomotiva 1909, a última locomotiva 1900 que circulou na MEDWAY ostentando ainda o logótipo da CP.

Com a aceleração das intervenções, a empresa recuperou mais uma 1900, no caso a 1911 que há muito tempo estava fora de serviço e parqueada no Poceirão, onde a empresa tem concentrado as locomotivas que aguardam intervenção. Encaminhada no comboio matinal de Sábado que liga

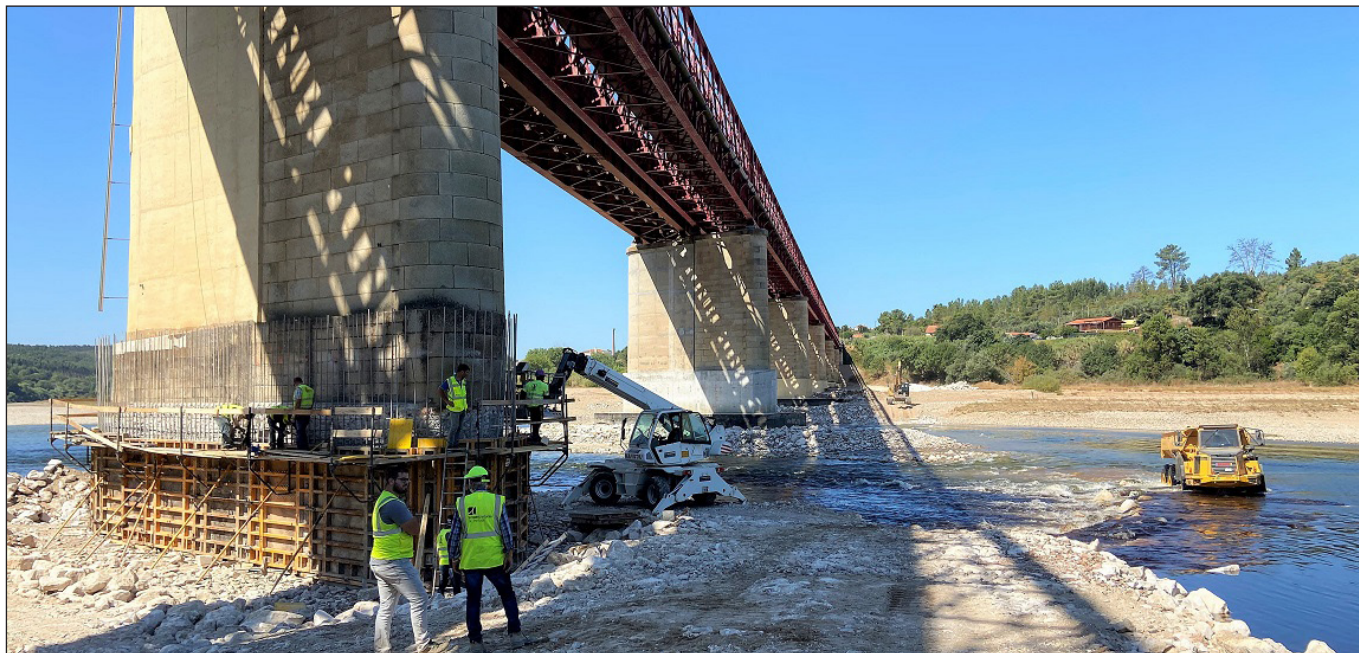
Setúbal-Mar ao Entroncamento, a locomotiva vai agora ser recuperada e renovada, para regressar ao serviço. Com a 1911, a empresa ampliará para cinco as locomotivas 1900 em serviço comercial, das oito que dispõe, todas elas previstas para serem recuperadas.

A aceleração do programa de renovação das locomotivas 1900 acontece ao mesmo tempo que as últimas três 1960 que ainda circulam, 1962, 1963 e 1964, estão verdadeiramente no ocaso da sua carreira, praticamente a esgotar o potencial quilométrico. Quando tal acontecer, descerá finalmente o pano para as veneráveis Bombardier 1960, adquiridas em 1979 pela CP.



O comboio 57001 entre Setúbal Mar e o Entroncamento, liderado pela 1907, com a 1911 para recuperação, e ainda as locomotivas 1903 e 1437 a reboque. De realçar a passagem da conduta de freio na lateral da locomotiva 1911. Concordância de Bombel, 13 de Novembro de 2021. © João Balseiro

INTERVENÇÕES NAS PONTES DA LINHA DA BEIRA BAIXA



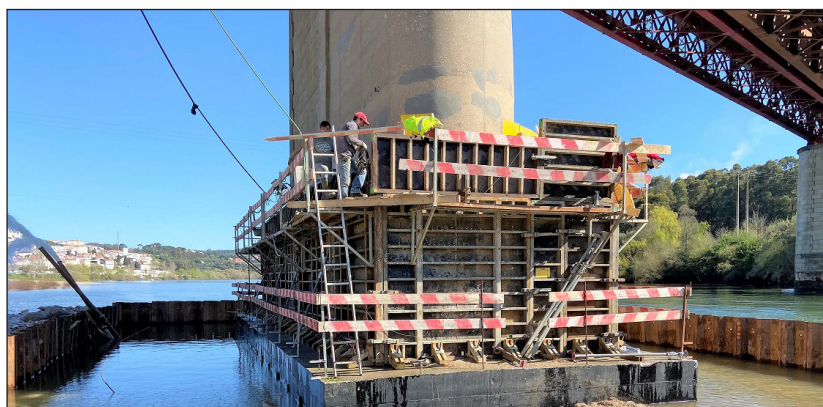
Ponte da Praia. © Infraestruturas de Portugal

A Infraestruturas de Portugal tem vindo ao longo dos últimos anos a investir fortemente na manutenção das pontes existentes na linha da Beira Baixa. Agora destacam-se as empreitadas relacionadas com duas das maiores obras de arte deste troço ferroviário. A ponte da Praia e a ponte do Tejo.

Ponte da Praia

Foram dados como concluídos no final de Novembro os trabalhos referentes à empreitada de intervenção na ponte da Praia.

Esta empreitada de manutenção consistiu no reforço dos pilares P4 e P5 desta obra de arte situada ao quilómetro 118.860 da linha da Beira Baixa entre as estações da Praia do Ribatejo e de Santa Margarida.



Ponte da Praia. © Infraestruturas de Portugal

Com um custo de 2.9 milhões de euros, os trabalhos foram efectuados pela empresa Extraco – Construccions e Proxectos, SA. Deste modo ficou garantida a estabilidade estrutural da ponte, dando continuidade aos trabalhos de reforço, protecção e reabilitação das fundações realizados entre 2011 e 2012.

A ponte data de 1887 e inicialmente era apenas ferroviária. Devido às más condições da mesma foi decidido construir uma nova ponte paralela ao lado da existente, cuja inauguração sucedeu em 1979. Como a CP não desmontou a estrutura da ponte antiga, a mesma acabou por ser adaptada ao tráfego rodoviário, após um longo processo, no ano de 1988.

Actualmente a ponte da Praia é uma das raras travessias portuguesas que serve em simultâneo os tráfegos rodoviário e ferroviário.

Ponte do Tejo

Na ponte do Tejo, com 428 metros de extensão, situada ao quilómetro 2,930 da linha da Beira Baixa, entre as estações de Abrantes e de Alferrede começaram os trabalhos rela-



Ponte da Praia. © Infraestruturas de Portugal

cionados com a empreitada de reforço desta obra de arte.

Esta ponte foi construída no ano de 1889 e durante o processo de electrificação da linha foi alvo de uma intervenção de reforço em 1988.



Ponte do Tejo © Infraestruturas de Portugal



Ponte do Tejo © Infraestruturas de Portugal

A empreitada consignada durante o mês de Novembro tem como grande objectivo a estabilidade estrutural da ponte, onde se destacam os trabalhos destinados ao reforço e protecção das fundações da ponte. O investimento de 2.868.769,19 euros vai permitir efectuar os seguintes trabalhos principais:

- Alteração do funcionamento estrutural da ponte, nomeadamente no que diz respeito à transmissão das acções rápidas (frenagem e sismo);
- Reabilitação dos aparelhos de apoio;
- Reabilitação das alvenarias e cantarias dos pilares e encontros;
- Protecção dos pegões dos pilares P2 a P6 com o encamisamento em betão armado da secção superior e com uma cortina de jet-grout na secção inferior;
- Execução de prismas de enrocamento de protecção, contra a erosão, em torno de todos os pilares;
- Preenchimento das fossas de erosão existentes.

A empreitada tem um prazo de execução de 600 dias, e foi adjudicada à empresa Extraco – Construccions e Proxectos, SA. O projecto de intervenção da ponte foi desenvolvido pela A2P – Estudos e Projetos, Lda, e a fiscalização dos trabalhos será assegurada por meios internos da Infraestruturas de Portugal.



Ponte da Praia. © Infraestruturas de Portugal

76 MILHÕES PARA A LINHA DE CASCAIS

No passado mês de Novembro foram publicadas em Diário da República um total de 9 portarias que vão permitir à Infraestruturas de Portugal avançar para a abertura de diversos concursos públicos destinados à modernização da linha de Cascais.

O grande destaque são os investimentos previstos para proceder à mudança da tensão eléctrica existente na linha de Cascais que actualmente é de 1500 volts em corrente contínua e irá passar a ser em 25 mil volts em corrente alternada, ficando desse modo a rede ferroviária nacional electricificada toda uniformizada.

Estão ainda previstos investimentos na supressão da passagem de nível existente em S. João do Estoril, em sistemas de videovigilância, nas estações e apeadeiros e material de via. Resumidamente as empreitadas previstas são as seguintes:

- Empreitada da Linha de Cascais - Via e Catenária - Execução até ao montante global de 36.000.000,00 euros;

- Empreitada da Linha de Cascais - FEEDER - Subestação de Sete Rios – Alcântara-Mar – Concepção - Execução até ao montante global de 2.350.000,00 euros;

- Empreitada da Linha de Cascais - Estações e Interfaces até ao montante global de 11.708.000,00 euros;

- Empreitada da Linha de Cascais - Supressão de Passagens de Nível e Atravessamentos – Execução até ao montante global de 390.000,00 euros;

- Linha de Cascais - Fornecimento e Montagem de Sistemas de Videovigilância, até ao

montante global de 500.000,00 euros;

- Linha de Cascais - Fornecimento e instalação de Telecomando de Energia, até ao montante global de 472.500,00 euros;

- Empreitada da Linha de Cascais - Concepção, Fornecimento e Montagem da Subestação de Tracção de Sete Rios até ao montante global de 18.000.000,00 euros;

- Protocolo para o estabelecimento de alimentação eléctrica em alta tensão à futura subestação de tracção eléctrica de Sete Rios, no âmbito da modernização da linha de Cascais até ao montante global de 2.400.000,00 euros;

- Aquisição de aparelhos de via para a Modernização da Linha de Cascais, até ao montante global de 4.149.400,00 euros.

Os encargos orçamentais decorrentes da execução dos contratos referidos anteriormente terão de ser repartidos de uma forma plurianual ao longo dos próximos anos. O mais longo será o caso da Subestação de Tracção de Sete Rios que tem verbas previstas para 2025.



Urbano 19057, Alcântara, Maio de 2018. © Valério dos Santos

ELECTRIFICAÇÃO DA LINHA DO ALGARVE

(FARO - VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO)

No passado dia 02 de Novembro decorreu na estação de Vila Real de Santo António a cerimónia que marcou o início da empreitada de electrificação da linha do Algarve entre as estações de Faro e de Vila Real de Santo António.

O evento contou com a presença do Ministro das Infraestrutura e da Habitação, Pedro Nuno Santos, do presidente da Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, Álvaro Araújo, do presidente do conselho de administração da Infraestruturas de Portugal (IP), António Laranjo, e do vice-presidente da IP, Carlos Fernandes. Durante a cerimónia foi assinado o auto de consignação entre a IP e o consórcio compostos pelas empresas SACYR NEOPUL / SACYR SOMAGUE, representado pelo administrador Marcos Rubio Blanco.

Esta empreitada, que obriga a um investimento de 20.452.244,08 euros, irá assegurar importantes benefícios ao nível da segurança, eficiência, qualidade de serviço e sustentabilidade ambien-

tal. Com a finalização da electrificação da linha do Algarve em toda a sua extensão, poderá ser possível utilizar material circulante eléctrico entre Vila Real de Santo António e Lagos o que poderá reduzir o tempo de viagem entre as duas cidades em cerca de 25 minutos.

O troço a ser intervencionado entre Faro e Vila Real de Santo António tem 56 quilómetros, e a empreitada inclui outras intervenções para além da electrificação. Serão desenvolvidos trabalhos de beneficiação nos edifícios das estações e apeadeiros com a instalação de sistemas de áudio-informação e a substituição das colunas de iluminação das plataformas de passageiros.

Também vão ser implementados novos sistemas de Sinalização e Telecomunicações, melhorando as condições de operação e segurança da circulação ferroviária.

Este investimento é desenvolvido no âmbito do programa de modernização da Rede Ferroviária Nacional, Ferrovia 2020.



Automotora a diesel 0464 no apeadeiro de Castro Marim em Agosto de 2021. A electrificação irá tornar esta imagem histórica. © Marco Vicente

INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL VENCERAM PRÉMIO

A Infraestruturas de Portugal foi galardoada na categoria “Intervenção de Conservação e Restauro” nos Prémios SOS Azulejo, sinónimo do excelente trabalho efectuado pela empresa gestora da rede ferroviária nacional, na protecção e conservação do património azulejar.

Na cerimónia que decorreu no passado dia 09 de Novembro no Palácio Fronteira, a edição 2019-2020 dos Prémios SOS Azulejo distinguiu a IP pelas intervenções efectuadas na linha do Norte, mais precisamente nas estações de Mafra, Outeiro, Bombarral, Óbidos, Caldas da Rainha, Valado e Leiria, onde decorreram trabalhos relacionados com a conservação dos painéis de azulejos existentes.

A candidatura ao prémio foi submetida de forma conjunta pela IP e pelas entidades executantes: RC3 – Restauros e Construção, Lda e Cinábrio, Lda.

Já em edições anteriores do Prémios SOS Azulejo a IP tinha sido distinguida nas seguintes categorias:

- Intervenção de Conservação e Restauro (2013) - relativo às intervenções desenvolvidas nas estações de Porto-São Bento e do Pinhão (Contributo para a valorização do património azulejar português pela reabilitação dos painéis de azulejo);
- Boas Práticas (2016) - pelo trabalho desenvolvido na preservação do património azulejar, em particular as ações na área da segurança (inventariação – manutenção – protecção).



Estação de Mafra, uma das estações intervencionadas. Dezembro de 2010. © José Sousa

COMBOIOS PENDULARES ATINGEM 6.000.000 DE QUILÓMETROS

Pouco mais de vinte anos após a entrada em serviço regular, os comboios pendulares atingiram a simbólica marca dos 6.000.000 de quilómetros percorridos, tornando-se apenas na segunda série nacional a ter atingido este patamar.

O primeiro comboio da série a atingir a marca dos 6 milhões foi o 4003, que ostenta desde início do mês de Novembro um vinil nas laterais celebrando o facto, evocação pouco habitual na CP mas que reforça a importância vital desta frota para a empresa.

Apenas a primeira série das locomotivas 2600 atingiu este valor no passado, marca que será também rapidamente alcançada pelas locomotivas 5600. Os comboios pendulares,



4003, (184 Porto - Faro), Bencanta, 06 de Novembro de 2021. © Diogo Filipe

assegurando cerca de 30.000 quilómetros por mês e por unidade, estão sem dúvida lançados para abrirem um novo recorde de percurso total percorrido a médio prazo.



4003, (184 Porto - Faro), Bencanta, 06 de Novembro de 2021. © Nuno Cortesão

EXPOSIÇÃO VIRTUAL

UMA VIAGEM AO MUNDO DOS COMBOIOS!



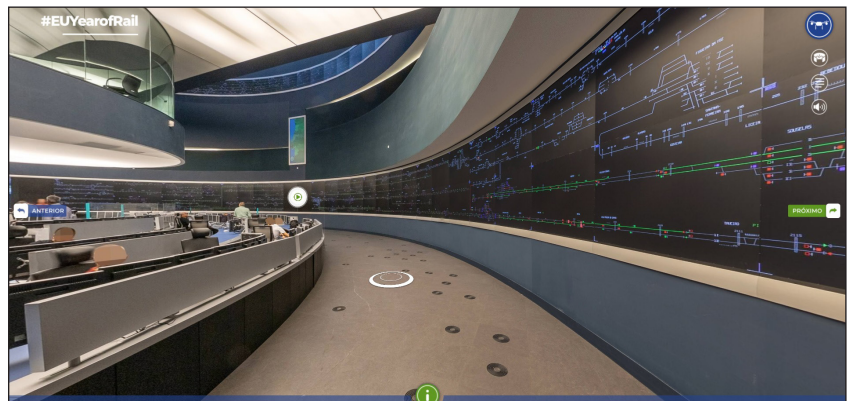
Para celebrar o Ano Europeu do Transporte Ferroviário e os 165 anos do Caminho de Ferro em Portugal, preparamos para si uma viagem ao mundo dos comboios.

Do transporte de passageiros às mercadorias, das estações às oficinas, dos comboios mais antigos aos mais modernos, mostramos este meio de transporte que é um dos mais sustentáveis e seguro e desempenhará um papel crucial no sistema de mobilidade europeu.

O Museu Nacional Ferroviário, a CP- Comboios de Portugal, a Fertagus, a Infraestruturas de Portugal, e a Takargo prepararam para si esta.

Embarque connosco!

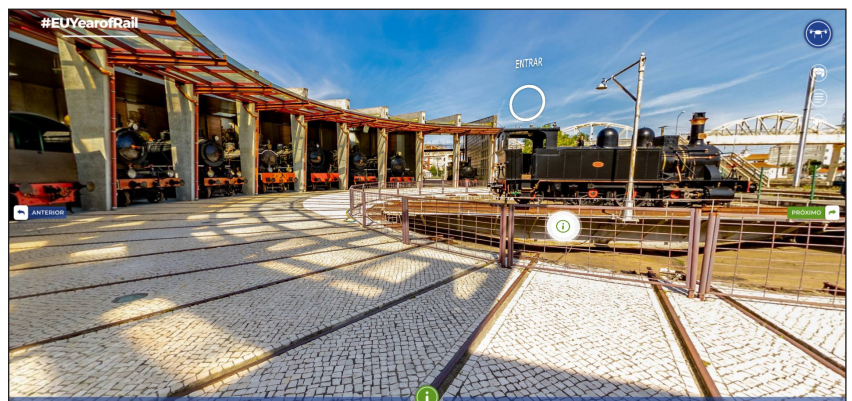
A Estação de partida é aqui.



Centro de comando Operacional- IP



Cabine Alfa Pendular



Rotunda de Locomotivas- Museu Nacional Ferroviário

<https://vr.unit360.pt/165anosatf/index.htm>

PARQUE EMPRESARIAL DO ENTRONCAMENTO VAI TER LIGAÇÃO À LINHA DO NORTE

O Entroncamento vai ter uma nova ligação ferroviária destinada ao transporte de mercadorias. No passado dia 24 de Novembro foi assinado um protocolo entre a Infraestruturas de Portugal e a O.J.E. Logistics – Entroncamento, S.A., empresa participada pela Operfoz e pela Jomatir, cuja actividade está relacionada com a gestão logística e de portos secos, com vista à construção de um ramal que permita ligar o futuro terminal rodoferroviário da OJE até à linha do Norte.

O futuro terminal irá ficar situado no Parque Empresarial do Entroncamento inaugurado igualmente no dia 24 de Novembro. Este novo espaço

terá uma área de 160.000 m² e fica situado a oeste da estação do Entroncamento, perto do local onde existe o triângulo de inversão ferroviário que desde há muito tempo não é utilizado.

A cerimónia que decorreu no recém inaugurado Parque Empresarial do Entroncamento contou com a presença do vice-presidente da IP, Carlos Fernandes, do presidente da O.J.E Logistics – Entroncamento, S.A, Hermano Sousa e do administrador dessa empresa, Daniel Pereira. Estiveram ainda presentes a presidente da CCDR Centro, Isabel Damasceno, e o presidente do Município do Entroncamento, Jorge Alves de Faria.

Esta parceria realça a importância do transporte ferroviário de mercadorias no sistema de cadeias logísticas intermodais, numa altura em que se



MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO

ACOLHEU BUSINESS RAIL



No passado dia 24 de novembro o Museu Nacional Ferroviário recebeu o Business Rail.

Usando o comboio como elo comum para reunir pessoas e organizações com oportunidades de negócios e novas experiências, cada roteiro BusinessRail é exclusivo, permitindo que todos os participantes visitem novos locais e explorem novas experiências que promovem não só o crescimento pessoal mas também novas oportunidades de negócio.

O programa envolve diversos anfitriões, de cada uma das regiões, desde Bruxelas, à Itália

e Hungria, o evento continua no seu âmbito Ibérico passando por Barcelona e Madrid.

Já em Portugal, o Business Rail Ibérico tem como organizadores a Organização de Jovens Empresários da União Europeia, o Centro Internacional de Cultura e a Federação Sino-PLPE e como Coorganizadores a Associação de Jovens Empresários Portugal-China e o Centre Euro-África.

Na sua passagem pelo Entroncamento foi assinado um Protocolo de Parceria entre a Organização de Jovens Empresários da União Europeia, o Centro Internacional de Cultura, o Município do



© Museu Nacional Ferroviário

Entroncamento e a Fundação Museu Nacional Ferroviário com o objetivo de promover e desenvolver a iniciativa Business Rail Ibérico. Estiverem também presentes nesta iniciativa o Vice-Presidente da Infraestruturas de Portugal, Carlos Fernandes; a Presidente da CCDRC, Isabel Damasceno e o Governador Provincial de Maputo, Júlio Parruque.

Durante a manhã foi efetuada uma visita ao Museu Nacional Ferroviário aos participantes do Business Rail permitindo uma viagem por 165 anos da história do caminho de ferro em Portugal.

A BusinessRail agrega pessoas e instituições de várias nacionalidades promovendo atividades no âmbito empresarial e cultural estando também comprometida com a Sustentabilidade Ambiental, por meio da Política Verde 2019 da iniciativa GreenWill .



© Museu Nacional Ferroviário



© Museu Nacional Ferroviário

TRENITALIA VAI ADQUIRIR NOVAS CARRUAGENS PARA SERVIÇOS NOCTURNOS

A Trenitalia junta-se à OBB como um dos operadores históricos europeus que, além de recuperar carruagens antigas para re-ampliar a sua rede nocturna, irá ao mercado para alargar a sua frota e incorporar veículos de construção moderna.

Ao mesmo tempo que anunciou a compra de algumas unidades automotoras eléctricas e a hidrogénio, o governo italiano anunciou que no pacote de 200 milhões de Euros estarão incorporadas 70 carruagens para serviço nocturno, destinadas a renovar os serviços nocturnos que servem a Sicília, os mais importantes do país. As

70 carruagens terão um custo unitário de 2 milhões de Euros e devem entrar em serviço entre 2024 e 2026.

Este pedido de carruagens será agora colocado a concurso.



Carruagens da Trenitalia. © João Cunha

OFEREÇA EXPERIÊNCIAS HISTÓRICAS



© CP - Comboios de Portugal



COMBOIOS DE PORTUGAL

Edição Especial e Limitada de *vouchers* físicos - Estações de Porto São Bento e Lisboa Rossio. Aproveite este Natal para oferecer uma experiência histórica e exclusiva, para ver e fotografar dois emblemáticos comboios da CP e para visitar as duas lindíssimas estações de Porto São Bento e de Lisboa Rossio.

Os vouchers estarão disponíveis para compra, entre os dias 11 e 19 de dezembro, nas estações de Porto São Bento e Lisboa Rossio, locais em que, nesta época festiva, estarão expostas a emblemática Composição do Comboio Histórico do Douro (em Porto São Bento nos dias 11 e 12 de dezembro) e uma automotora elétrica histórica, em processo de reabilitação para ser utilizada futuramente em comboios turísticos CP (em Lisboa Rossio nos dias 18 e 19 de dezembro).

© CP - Comboios de Portugal





© Infraestruturas de Portugal

APRESENTAÇÃO DA INSTALAÇÃO DE PILOTO ETCS L2

No dia 22 de Novembro realizou-se uma reunião de trabalho onde foi apresentada a nova tecnologia de Gestão de Circulação Ferroviária “ETCS L2”, através da demonstração da Instalação de Piloto na Estação Ferroviária de Elvas. Esta acção surgiu no âmbito da construção que decorre actualmente do novo troço ferroviário entre Évora e a Linha do Leste que faz parte do Corredor Internacional Sul.

Estiveram presentes o Secretário da Estado das Infraestruturas (SEI), Jorge Delgado, do vice - presidente da Infraestruturas de Portugal (IP), Carlos Fernandes, e do presidente do Conselho de Administração da Thales Portugal, João Araújo.

Com a instalação deste Piloto será possível permitir a consolidação e verificação de conformidade do novo sistema às variáveis e parâmetros da Rede Ferroviária Nacional, de modo assegurar a existência de todas as condições para

a disseminação desta tecnologia na Rede Ferroviária Nacional.

O Secretário de Estado das Infraestruturas durante a reunião afirmou estarmos perante uma “fase histórica marcada por tecnologias com maior capacidade, maior segurança”, realçando ainda a importância que o gestor da Infraestrutura e dos Operadores tem de estar “atentos aos novos sistemas e a acompanhar algo muito importante”. Segundo Jorge Delgado, “Portugal não pode perder a carruagem do financiamento europeu”, concluindo que “os próximos anos vão ficar na história”.

O vice-presidente da IP também usou da palavra, destacando desde logo a importância desta sessão decorrer “no primeiro local que vai receber o Sistema Europeu de Gestão de tráfego ERTM – ETCS”, afirmando que este é “um momento simbólico para a IP e para os seus parceiros”.



Os ÚLTIMOS VAPORES DO HISTÓRICO EM 2021

No dia 30 de setembro, a 1424 teve a cargo o transporte da locomotiva a vapor CP 0186 e a composição do comboio histórico do Douro, procedente da Régua e com destino a Contumil. Uma marcha que todos os anos é habitual, mas que este ano, aconteceu mais tarde do que o costume, devido a duas viagens especiais que aconteceram nos dias 27 e 28 de novembro.

Estas marchas foram destinadas a diversos funcionários, premiando desse modo o trabalho fantástico que tem sido feito em diversas áreas da CP, com destaque para a manutenção e recuperação de material circulante.

Como já referido anteriormente, a campanha

do histórico do Douro efectuou 32 viagens entre os dias 5 de junho e 30 de outubro, onde viajaram mais de 7.800 passageiros, apesar das limitações impostas pela pandemia, a procura atingiu níveis superiores aos registados em anos anteriores.

Um dos vários entusiastas que acompanha regularmente as circulações no Douro, e que tem colaborado avidamente com a Trainspotter, José Pedro Botelho, lança um "desafio" à CP:

"Para que na próxima edição do comboio histórico (2022), realize também umas viagens "extra" entre a Régua e Mosteirô, que tem paisagens igualmente bonitas como no troço entre a Régua e o Tua. Era bastante simples, bastava fazer como acontece no Vouga."



Comboio acabado de chegar à Régua, vindo do Tua, naquela que foi a última viagem comercial do ano de 2021, no dia 28 de Novembro. © José Pedro Botelho



O dia da última viagem, Régua, 28 de Novembro de 2021. © Rui Pedro Ferreira



Comboio n.º 20811 (Régua-Tua), no Pinhão, 28 de Novembro de 2021. © Rui Pedro Ferreira



Comboio n.º 20812 (Tua - Régua), no Pinhão, 28 de Novembro de 2021. © Rui Pedro Ferreira



Seguimento do material histórico para Contumil, de passagem pela ponte do Laranjal, em Baião, 30 de Novembro de 2021. © José Pedro Botelho



Seguimento do material histórico para Contumil, de passagem pela ponte do Laranjal, em Baião, 30 de Novembro de 2021. © José Pedro Botelho



CP 1424 + 0186 + Composição do histórico, comboio 31304 (Régua - Contumil), Ermesinde, 30 de Novembro de 2021. © Gil Monteiro

PLATAFORMA LOGÍSTICA DE BADAJOZ

As obras de construção da plataforma logística de Badajoz decorrem a bom ritmo, embora seja quase provável que exista algum atraso na sua entrada em funcionamento, tendo em consideração as datas inicialmente previstas.

Há quase um ano desde que se começaram as obras, que não vão terminar antes da próxima primavera, altura em que estará disponível toda a infraestrutura necessária para a circulação dos primeiros comboios.

Actualmente estão a ser colocadas as vias e os acessos ferroviários à linha geral, quer pelo lado de Badajoz, quer pelo lado de Elvas. Contará com 4 vias para as operações de carga e descarga e

outras 2 destinadas a manobras.

Este futuro terminal situa-se junto da linha ferroviária Badajoz – Elvas, na saída da estação espanhola e imediatamente a seguir à autoestrada Badajoz – Lisboa

Nas imagens que acompanham o texto podemos apreciar o estado de execução das obras que decorrem.



Vista panorâmica geral da área destinada à plataforma logística, com a colocação dos primeiros carris em primeiro plano. À esquerda, linha geral Badajoz - Elvas. 21 de Novembro de 2021.

© José Luis Torres Blázquez



Imagem idêntica à anterior mas orientada para Badajoz, com a autoestrada Madrid - Lisboa a passar sobre a linha férrea ao fundo.
21 de Novembro de 2021.

© José Luis Torres Blázquez



Ligação ferroviária da plataforma para a linha geral no sentido de Elvas.
21 de Novembro de 2021

© José Luis Torres Blázquez



O acesso à estação de Badajoz faz-se através do assentamento de uma linha paralela à linha geral.
21 de Novembro de 2021.

© José Luis Torres Blázquez

ALSTOM AVELIA HORIZON RECEBE PRÊMIO DE DESIGN



Comboio de alta velocidade Alstom Avelia Horizon recebe prestigiado prêmio de design alemão.

- O comboio Avelia Horizon foi reconhecido pela sua fusão entre estética pura e engenharia de ponta.
- O mais recente design de inspiração aerodinâmica da Alstom mantém-se fiel à essência da gama Avelia, potenciando a sustentabilidade, capacidade e desempenho.

A Alstom, líder global em mobilidade inteligente e sustentável, acaba de ver o seu comboio de alta velocidade Avelia Horizon receber o prestigiado German Design Award, prêmio oficial apresentado pelo Conselho Alemão de Design (Rat für Formgebung) e pelo Ministério Alemão da Economia e Tecnologia. Este galardão reconhece o Avelia Horizon como um casamento perfeito entre a engenharia avançada e o foco em termos de sustentabilidade, com inspiradores contornos orgânicos e um design interior que proporciona uma

experiência verdadeiramente excepcional para os passageiros.

De acordo com Laurent Jarsalé, Vice-presidente da Mainline Platform da Alstom, "o comboio de elevada velocidade Avelia Horizon constitui a mais recente criação da Alstom dentro de uma longa série de bem-sucedidos projetos de comboios de alta velocidade. O design agora premiado é resultado da avançada engenharia da Alstom, conjugada com a experiência dos passageiros e com o trabalho das equipas de eco-design e estilo, com o intuito de otimizar a plataforma Avelia, imprimindo-lhe um design marcante, que ilustra uma fusão entre a estética natural e a mobilidade de elevada velocidade compatível com o meio ambiente."

O Avelia Horizon atinge uma velocidade operacional máxima de 350 km/h e pode transportar até 740 passageiros por composição.

Neste projeto, a Alstom procurou enfatizar a sensação de nostalgia remanescente dos seus primeiros comboios de alta velocidade, recorrendo a



Alstom's Avelia Horizon very high-speed train. © Alstom



Alstom's Avelia Horizon very high-speed train. © Alstom

enormes para-brisas panorâmicos para realçar a essência das viagens ferroviárias de elevada velocidade. Para transmitir essa sensação, os designers da marca criaram e aperfeiçoaram uma série de elementos de design exclusivos, como a implementação de melhorias aerodinâmicas na zona frontal da composição, para reforçar a sensação de velocidade, ou a fusão do desenho do para-brisa dianteiro com as janelas laterais, de modo a realçar a elegância e o aspeto aerodinâmico. Por seu turno, a ampliação longitudinal dos faróis dianteiros também ajudou a evocar a sensação de aceleração e velocidade.

O interior do comboio foi igualmente cuidado, por forma a beneficiar a experiência dos passageiros. As janelas foram ampliadas, proporcionando um contacto mais próximo com a paisagem envolvente, ao mesmo tempo que a escolha de formas suaves e de materiais macios permitiu criar uma atmosfera envolvente de conforto, potenciando a sensação de inclusão e segurança dos passageiros.

Também igualmente importante para a atribuição deste prémio de design terá sido a forte atenção dada ao cumprimento das metas de sustentabilidade e eficiência. O Avelia Horizon vai ao encontro de objetivos ambiciosos no que diz respeito à competitividade do setor ferroviário e

à rentabilidade: os custos de manutenção serão 30% mais reduzidos e, graças ao seu design aerodinâmico e uma tração mais eficiente, o Avelia Horizon consumirá 20% menos energia em comparação com a geração anterior, averbando o mais baixo custo total de propriedade por assento do mercado para um comboio da sua categoria.

O German Design Award assinala o seu décimo aniversário em 2021. O seu júri internacional de topo distingue realizações de design inovadoras, dando visibilidade às tendências de design mais modernas e marcantes

Nota de Imprensa do dia 24 novembro 2021

PELAS OBJECTIVAS DOS LEITORES



Schoma da Somafel, parado na Estação do Tua com KLS da Medway e vagões da Convensa, este material tem sido utilizado para a renovação da linha do Douro, 14 de Novembro de 2021 © Bruno Cunha



A 1412 com uma gigantesca composição composta por vagões para serem integrados no novo serviço de carril entre LSA e o Entroncamento. 95222 T. M. Bobadela - Lisboa Santa Apolónia, Moscavide, 19 de Novembro de 2021. © Filipe Fernandes



A 1446 no dia 04 de Novembro de 2021 ficou encarregue de levar as duas máquinas de via que estavam em Coimbra-B até Pombal, onde iram juntar-se às restantes que já lá se encontravam. Marcha Especial 95240, Reveles, Coimbra. © Nuno Cortesão



Dia 07 de Novembro foi a vez da 1408 descer de Contumil até Lisboa Santa Apolónia, numa rotação habitual. No mês anterior tinha acontecido o mesmo com a 1438. Marcha 92202 à passagem por Reveles. © Nuno Cortesão



A subida desta composição foi pela linha da Beira Alta devido ao peso bruto. A marcha de regresso ao Barreiro fez-se pela linha da Beira Baixa, com as cisternas vazias. Comboio 89941 (Barreiro Quimigal - Vilar Formoso), Ameal, 17 de Novembro de 2021. © Nuno Cortesão

MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO ALENTEJO (CASA BRANCA - BEJA)

BREVES



Foi assinado no dia 02 de Novembro um contrato entre a Infraestruturas de Portugal e a empresa Sener-Engivía, Consultores de Engenharia, S:A com vista à modernização da linha do Alentejo entre Casa Branca e Beja.

Esta empreitada que conta com um valor base de 2.990.706,27 euros tem um prazo de execução de 967 dias e inclui trabalhos relacionados com o estudo, projecto de execução e avaliação

ambiental da modernização troço Casa Branca-Beja, com ligação ao aeroporto de Beja, incluindo eletrificação e instalação de sistemas de sinalização e telecomunicações.

Fotografia de António J.Pombo do IC 688 (Beja - Casa Branca) perto de Cuba em Julho de 2021.

CGTP LÉVOU MANIFESTANTES A LISBOA DE COMBOIO



No dia 20 de Novembro decorreu uma manifestação nacional em Lisboa que contou com a presença de milhares de pessoas.

Para facilitar o transporte dos participantes na manifestação provenientes do norte do país, a Intersindical fretou à CP transporte ferroviário. A operadora pública disponibilizou dois conjuntos com 3 UTEs (2256+2292+2254 e (2280+2247+2281) que efectuaram a viagem entre Porto Campanhã e Sete Rios.

Fotografias de Raul Marques na estação de Porto Campanhã.

SOCORRO NA BEIRA BAIXA



Na noite de 05 de Novembro o Intercidades 545 com destino à Covilhã colidiu com um veículo ligeiro em Vila Velha de Ródão, na passagem de nível que antecede o túnel. O acidente levou a que fosse necessário interromper a circulação ferroviária.

Foi acionado a composição socorro do Entroncamento, composta pelos dois furgões e a grua, rebocada pela locomotiva 1554,

Nas fotografias da autoria do João Morgado temos a passagem da composição do socorro de regresso ao Entroncamento com a composição do Intercidades a reboque. Comboio Especial nº 98206 (Fratel – Entroncamento), Vila Nova da Barquinha, 06 de Novembro de 2021.

Vídeo disponível: <https://www.youtube.com/watch?v=qum2MXaJ5nU>



ESTABILIZAÇÃO DE TALUDE NA LINHA DO NORTE



Foram iniciados os trabalhos referentes à empreitada de estabilização do talude de escavação na linha do Norte ao quilómetro 229, entre Souselas e Pampilhosa, situado em plena curva. A trincheira tem cerca de 17 metros de altura com uma inclinação na ordem dos 30°.

A intervenção vai permitir corrigir os problemas detectados, como são o caso de escorregamentos susceptíveis de virem a comprometer a normal circulação. Actualmente estão impostos limites de velocidade por motivo de segurança. Com um investimento de 226.849,10 euros, a empresa Sociedade de Construções Teodoro Valente, Lda tem um prazo de 120 dias para finalizar a empreitada. O projeto foi desenvolvido por meios internos da IP.

Fotografias da Infraestruturas de Portugal



CP INICIOU VENDAS NA PLATAFORMA OMIO

A CP activou um novo canal de vendas online, colocando bilhetes regionais e de longo curso à venda na plataforma OMIO, uma das mais importantes plataformas de mobilidade a nível mundial e que oferece venda de bilhetes para diversos modos de transportes e operadores. O acordo foi conseguido através da GoEuro.



COMBOIOS DE PORTUGAL



Na primeira semana de vendas, a meio de Novembro, a CP anunciou que esta plataforma ganhou já o 2º posto nos canais de distribuição online em valor transaccionado, correspondendo a mais de 1.600 bilhetes.

<https://www.omio.pt/>

Fotografia de João Lourenço do IC 572, Lisboa Oriente - Faro, perto de Sabóia, em Outubro 2020.

1557 SEGUIU PARA O BARREIRO

Como foi referido na edição anterior da Trainspotter há a intenção da CP repor em serviço as locomotivas 1557 e 1570, para colocar ao serviço dos dois comboios-socorro sem tracção dedicada que se encontram em Contumil e em Campolide.

A primeira locomotiva a seguir para o Barreiro onde irá ser intervenionada profundamente, foi a 1557 no passado dia 04 de Novembro de 2021, como podemos observar na fotografia da autoria do Ricardo Quinas durante a passagem da composição pela estação de Mato Miranda.

CONTINENTAL RAIL PERCORRE A BEIRA ALTA



Durante o mês de Novembro, a empresa Continental Rail realizou marchas de formação de maquinistas ao longo da Linha da Beira Alta.

Com apoio operacional da Medway, a locomotiva 335.022 viajou via Beira Alta para a Pampilhosa no dia 17 de Novembro e durante a maior parte dos dias úteis de Novembro realizou uma viagem de ida e volta entre a Pampilhosa e Vilar Formoso.



Face à necessidade de abastecimento da locomotiva, no dia 19 de Novembro foi deslocada para o Entroncamento, onde permaneceu durante o respectivo fim de semana, numa presença inédita pela zona mais central do país depois de vários meses de passagem regular na Linha do Minho, onde realizou um serviço de contentores praticamente desde o início de 2021 entre Leixões e Vigo mas que se tem encontrado totalmente suprimido.

Depois da Continental Rail já ter admitido a intenção de se tornar operador ferroviário em Portugal, é para já desconhecida a intenção desta formação em território nacional. Contudo, a empresa só dispõe desta locomotiva equipada com o sistema Convel que lhe permite operar em Portugal.

Fotografias de António Gonçalves em Mangualde e de Nuno Cortesão na Pampilhosa, respectivamente nos dias 17 e 19 de Novembro de 2021.

As OBRAS EM CURSO DO FERROVIA 2020

LINHA DO NORTE
ESPINHO ↔ GAIA

FOTOGRAFIAS: RAUL MARQUES ©

Entre Granja e Francelos já estão colocados alguns dos novos postes de catenária.

20-11-2021.



Obras na estação de Granja, destacando-se a nova plataforma e abrigo de passageiros.

20-11-2021.



Os trabalhos que decorrem junto do apeadeiro da Aguda que incluem a renovação integral da via.

20-11-2021.



No apeadeiro da Aguda já se encontram praticamente concluídas as novas plataformas e os abrigos de passageiros.

20-11-2021.



Uma visão do estado da via entre os apeadeiros da Aguda e de Miramar.

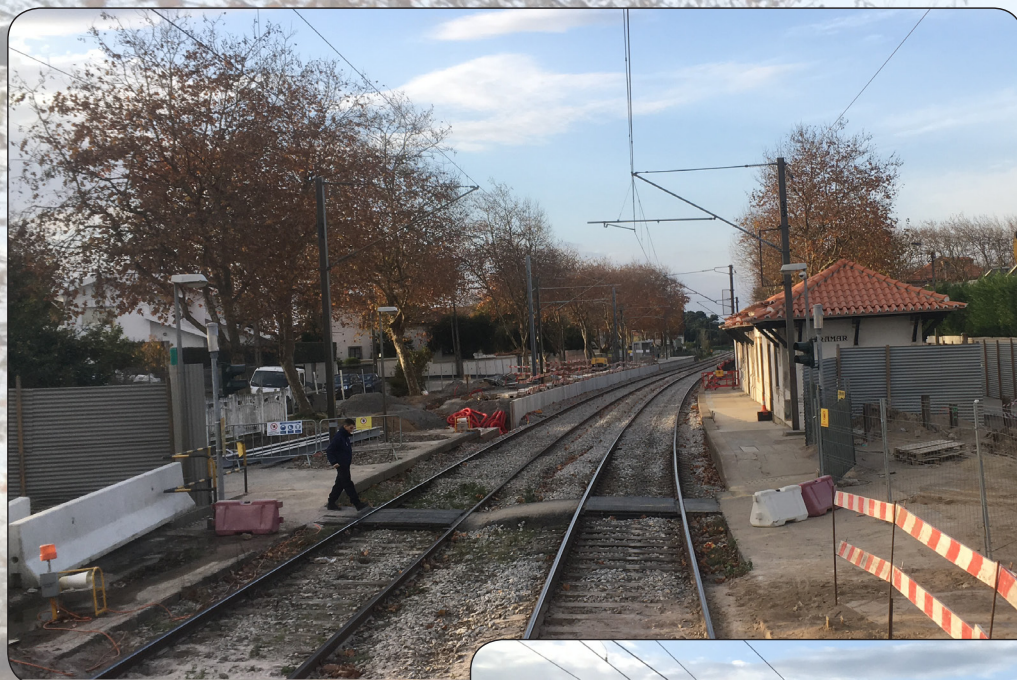
20-11-2021.



Apeadeiro de Miramar onde ainda decorriam as obras de construção das novas plataformas de passageiros.

20-11-2021.





Em Miramar o edifício antigo foi "poupado" à modernização.

20-11-2021.

Junto do quilómetro 325 as novas diagonais já estão colocadas no terreno e vão permitir uma melhor gestão do tráfego ferroviário.

20-11-2021.

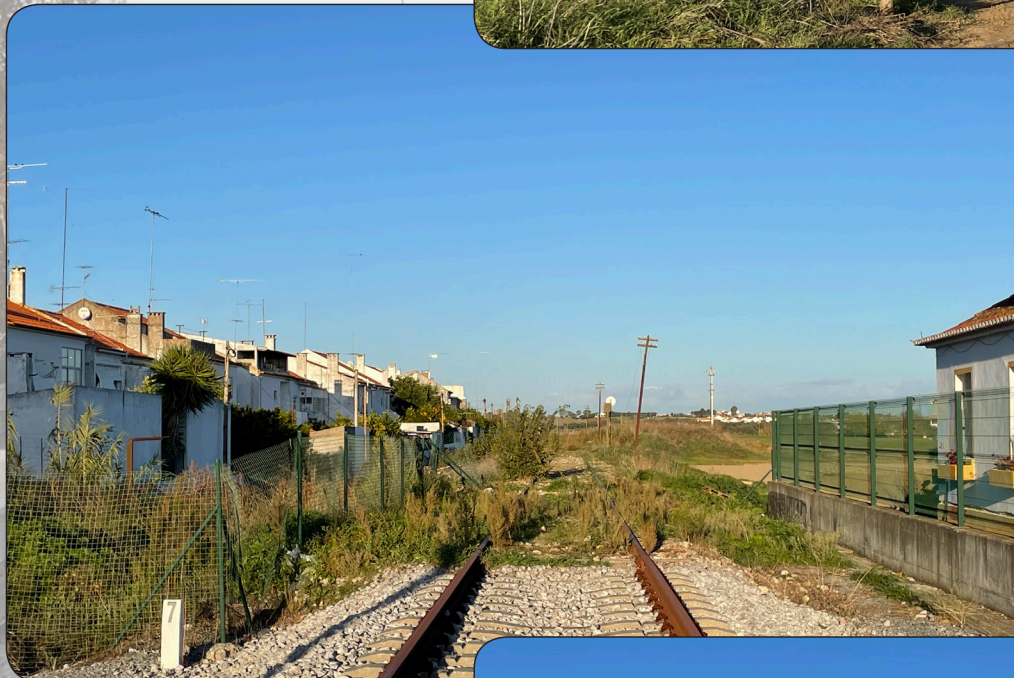


Local da futura estação técnica, onde foi necessário "acrescentar" terreno para implementar as futuras linhas.

20-11-2021.

LINHA ÉVORA - ELVAS "VARIANTE DE ÉVORA"

FOTOGRAFIAS:
ALEJANDRO MARTÍN MEDINA ©



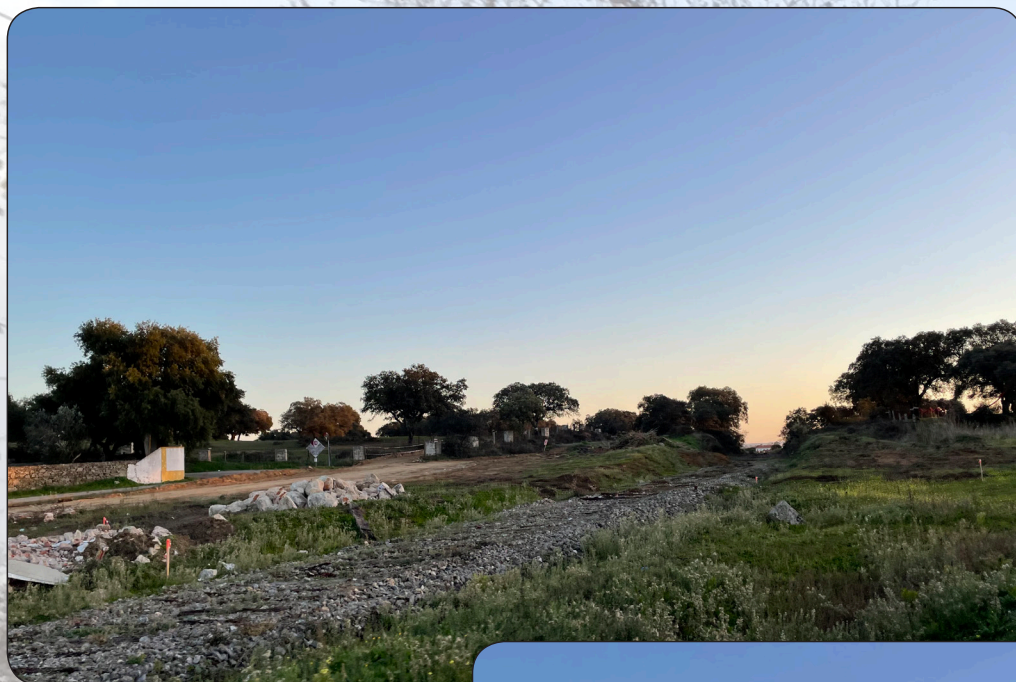
Quilómetro 117.7, ponto inicial da construção da "Variante de Évora". Poucas mudanças desde a última reportagem de Setembro.

27-11-2021.

O canal ferroviário que vai receber a futura linha, que a partir deste local vai curvar à direita, continua em processo de construção.

27-11-2021.



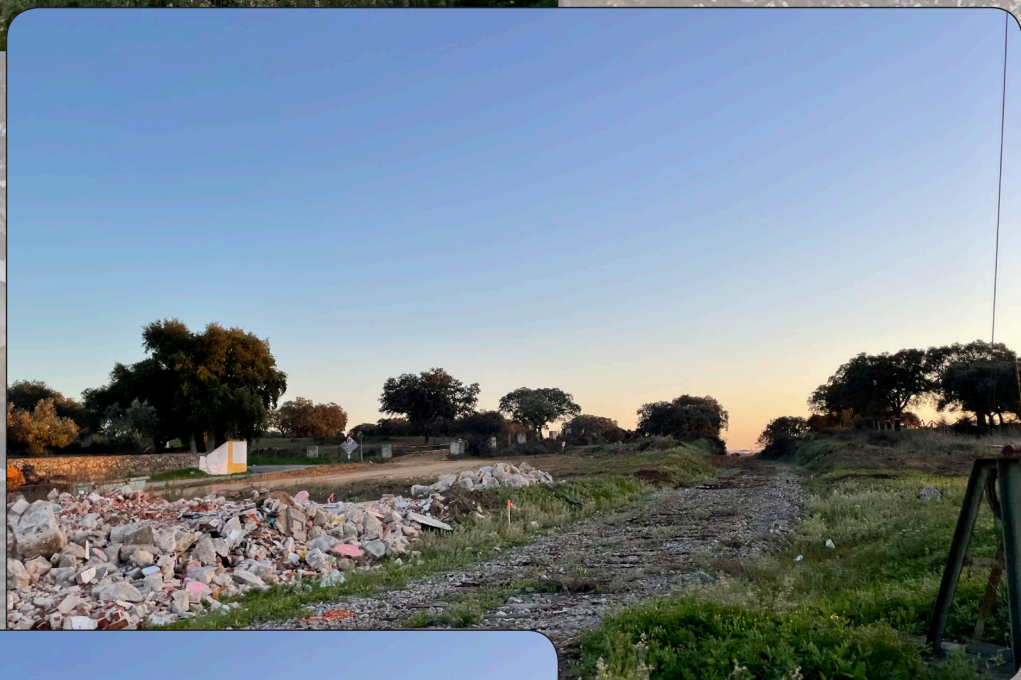


Já se procedeu ao levantamento da antiga linha. Este é o local aproximado onde a variante vai "encaixar" no traçado original ao quilómetro 122,7.

27-11-2021.

O levantamento da linha nestes quilómetros foi referido na edição anterior da Trainspotter. De realçar a presença no lado.

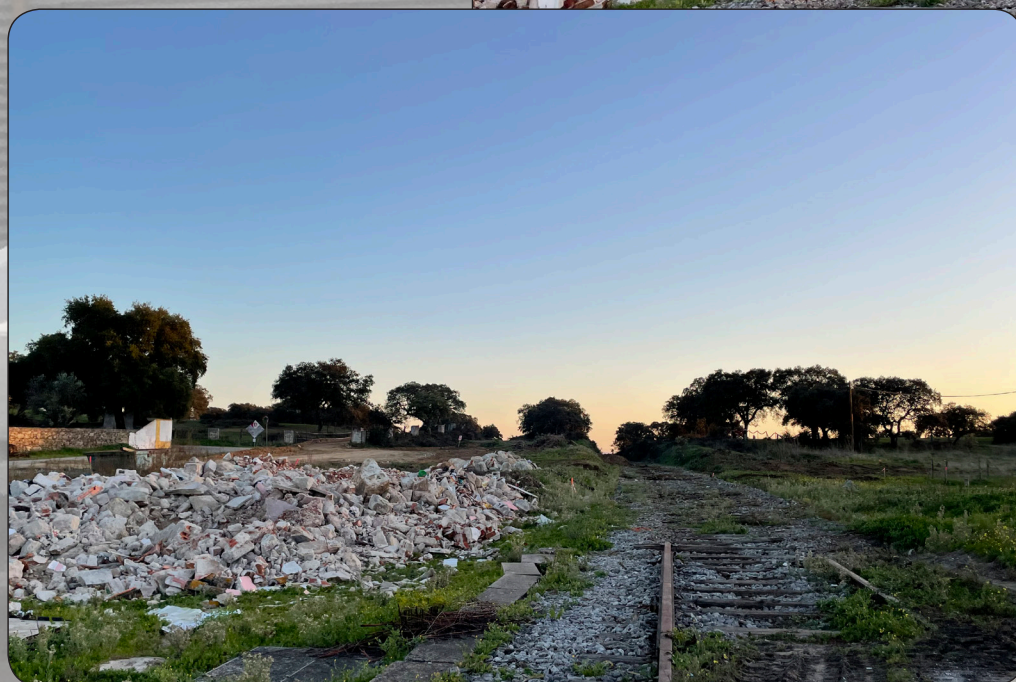
27-11-2021.



A casa de passagem de nível já se encontra demolida. Os carris que "sobreviveram", e visíveis na fotografia, ao levantamento estão ainda embutidos no alcatrão.

Neste local irá ser construída uma passagem superior sobre a EN 18.

27-11-2021.



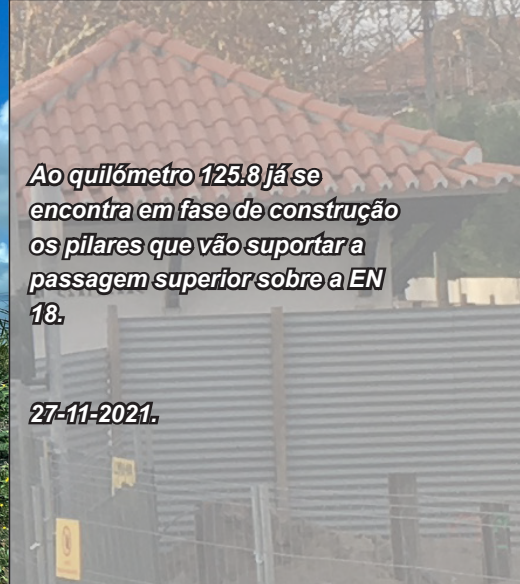
A nova ligação ferroviária vai aproveitar o canal existente entre as duas passagens de nível da EN 18.

27-11-2021.



Ao quilómetro 125.8 já se encontra em fase de construção os pilares que vão suportar a passagem superior sobre a EN 18.

27-11-2021.



Para finalizar mais uma fotografia do resultado do levantamento da via original perto da antiga passagem de nível. A ponte do Debege situada nas imediações deste local também já foi desmontada.

27-11-2021.



IBERIZAÇÃO DA CARRUAGEM RESTAURANTE CIWL 3395, DA *ELECTROTREN* # 18200

TEXTO E FOTOGRAFIAS: JOÃO AUGUSTO ©



Fotografia do Fabricante 1

No final de 2009 a *Electrotren* comercializou 6 modelos de carruagens da *CIWL - Compagnie International des Wagons-Lits et des Grands Express Européens*, na sua designação completa, reproduções de modelos que circularam na Península Ibérica depois da II Guerra Mundial. Entre estes modelos está o restaurante 3395 (fotografia no topo do artigo), que fez parte da série de restaurantes 3391 a 3405, de 48 lugares. Foram construídos em 1929 pela *Metropolitan Carriage & Waggon* e vieram para a Península Ibérica 3 unidades em 1941, as 3394, 3395 e 3396.

Circularam por toda a Península e há provas fotográficas da presença da 3395 em Portugal por diversas vezes, integrada em serviços CP ou no Sud e Lusitânia expressos. O seu último ano de actividade comercial, 1977, foi em Portugal. Foi vendido à RENFE, que o transformou em carruagem cama com o nome *Gibraltar*, para serviços no *Al-Ándaluz* Expreso.

Torna-se portanto um modelo apelativo para os modelistas ibéricos, que se interessem pelos 36 anos de presença nos carris ibéricos.

Infelizmente, o mérito desta produção termina por aqui. O modelo representado reproduz um modelo da Europa Central. A *Electrotren* nesta reprodução, que tem por base os modelos da *Rivarossi*, também integrada no grupo *Hornby*, limitou-se a repintar os modelos utilizados nas composições além Pireneus e colocar o *lettering* ibérico com a razão social longa, o que coloca o período de utilização do modelo até 1968/70. Esta base assegura uma qualidade razoável, a partir da qual é possível melhorar bastante o modelo, e integrá-lo em composições ibéricas ou nacionais, juntamente com modelos de gamas mais altas e de elevada qualidade modelística.

A documentação que serve de base à "iberização" são varias fotografias encontradas na internet, o capitulo 5.3.b.2.b, páginas 158 e 159 do livro *Coches Cama, Restaurantes y Salones en los Ferros*

Carruagem - Restaurante N°3395 CIWL Série 3391 a 3405



Fotografia 2

carriles de la Península Ibérica, da autoria de Javier Aranguren, conhecido e reputado autor do meio ferroviário espanhol e o livro *La Compagnie des Wagons-Lits*, dos autores Gérard Coudert, Maurice Knepper e Pierre-Yves Toussiro, edições *La Vie du Rail*. Além destes livros, o esquema produzido pelo Eugénio Santos, bastante detalhado, é uma preciosa ajuda (fotografia 2).

As melhorias/alterações a fazer e acessíveis ao modelista normal são:

- 1** - Altura ao carril dos tampões de choque e fole de inter-circulação que implica rebaixar a carruagem;
- 2** - Linha de aparelhagem do tejadilho;
- 3** - Melhoramento dos aros das janelas;
- 4** - Cor do tejadilho, interiormente e exteriormente;
- 5** - Suportes de lanternas nas portas de acesso;
- 6** - Aparelhagem de freio de vácuo no chassi;
- 7** - Interior.



Fotografia 3

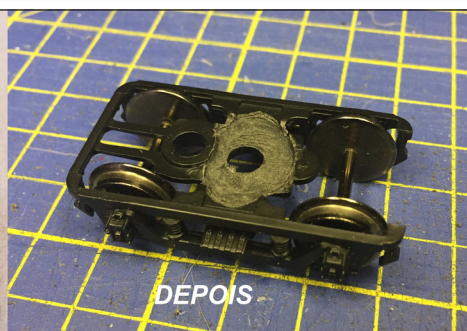
A ordem apresentada na execução é a que recomendo, pela experiência adquirida.

1 - Relativamente à altura ao carril, existem várias discussões disponíveis em vários fóruns europeus, especificamente espanhóis e franceses. Com base no que está disponível, e pelas críticas que se podem encontrar em várias revistas, a melhor solução é normalizar a altura tendo por base as carruagens cama tipo S da *Sudexpress Scale Model Trains*, fabricadas e idênticas às da *LS Models* (fotografia 3). A solução é de fácil execução, passando por eliminar a altura tipo calço, que está moldada no bugie. O desbaste foi feito por fases até acertar a altura pelos batentes das 2 carruagens, sempre nos bugies (fotografia 4), ressalvando que nada deve ser modificado no



ANTES

Fotografia 4



DEPOIS

fiz, num layout normal, curvas e aparelhos de via, com carril de código 100, 83 ou 75 não encontrei qualquer problema. Depois de terminada, é nesta altura que se desmonta o modelo.

chassis, correndo o risco de alterar a estabilidade da carruagem, como ficar inclinada para um lado, ou tremelicar durante o andamento. Quando se acertam os batentes, e se compara este modelo com o da *Sudexpress*, os dois corpos das carruagens estão certos, inclusive os tejadilhos, mas permanece uma diferença ainda muito visível, no acerto dos foles. Este acerto é feito no próprio fole da carruagem, mais uma vez por aproximação, nas arestas inferiores dos pinos de encaixe no corpo da carruagem, como assinalado na fotografia 5. Mais uma operação de paciência, mas como mostra a fotografia 6, o resultado final é reconfortante e vale a pena. Esta redução de altura obriga também à substituição dos rodados da *Electrotren*, já que os verdugos passam a tocar no chassis impedindo a sua rotação, por rodados o mesmo diâmetro mas da norma *RP25*. Pelas experiências que já

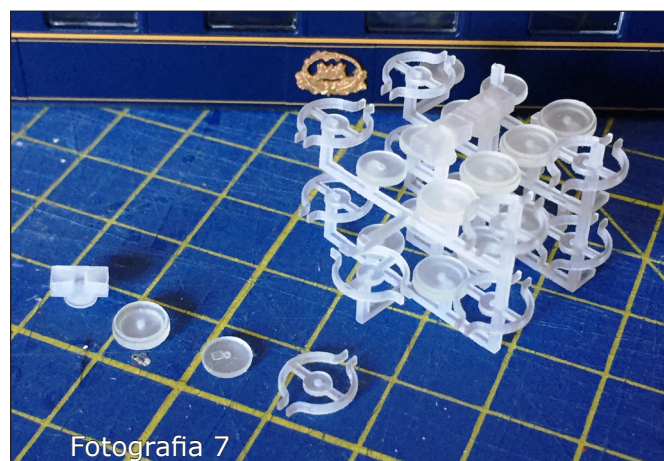


Fotografia 6

2 – A linha de aparelhagem do tejadilho, foi executada, tendo por base o *kit* da *TWA Modelismo*: três extractores e uma chaminé, para a zona da cozinha, e quatro ventiladores com deflector para a área do salão (fotografia 7). Esta alteração

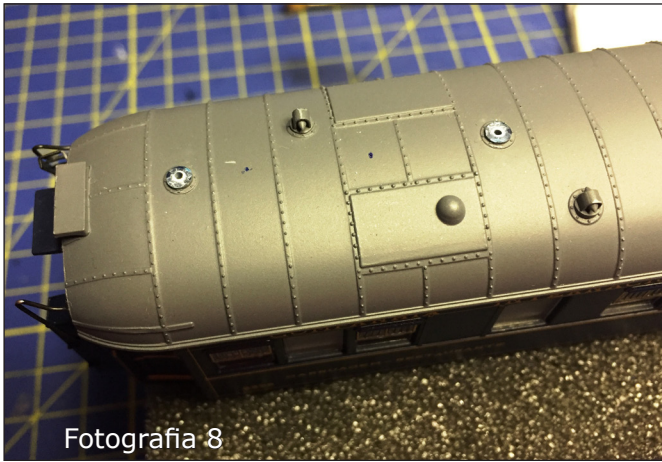


Fotografia 5



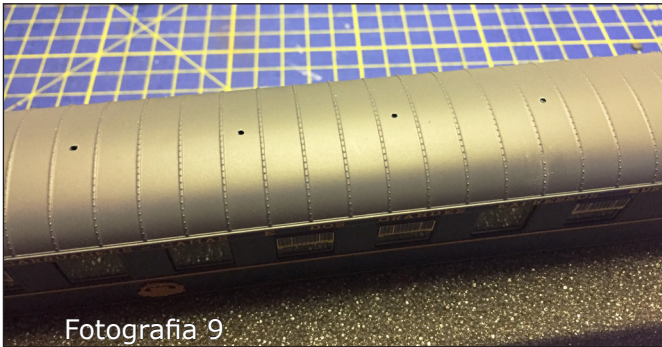
Fotografia 7

é delicada, por se situar numa zona muito visível do modelo. Começa-se por retirar os 2 extractores originais da zona da cozinha que são de tipo incorrecto. De seguida com a ajuda de um mini berbequim e com uma broca de 0,5 mm, fazem-se os furos para a chaminé e para um terceiro extractor na zona da cozinha (fotografia 8).



Fotografia 8

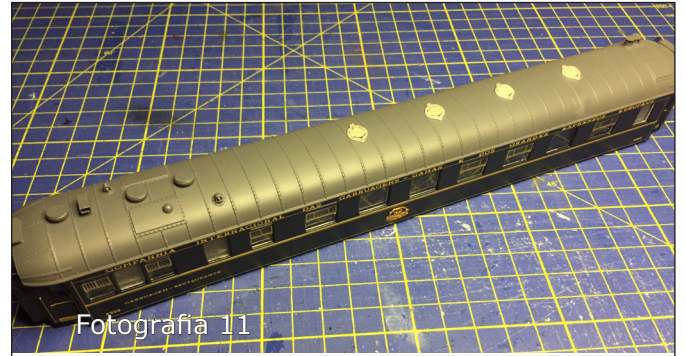
Termina-se a furação com a execução dos furos para os 4 ventiladores na zona do salão (fotografia 9). As peças do kit da *TWA Modelismo* necessitam



Fotografia 9

de uma preparação prévia à montagem e à pintura, como se pode ler nas instruções. A melhor forma de separar as peças dos jitos, é utilizar uma pequena tesoura ou alicate de corte dentro de um saco de plástico ou dentro de uma tina com água, para que não saltem. Com uma lima retiram-se as rebarbas e qualquer outro defeito que se possa identificar. Lavam-se as peças numa solução forte de detergente com lixívia a uma temperatura morna para, depois da secagem, as mergulhar cerca de 5 a 10 minutos em álcool isopropílico a 99%. No final limpar com uma escova fina. Terminada esta fase de preparação, e com a ajuda

de fio de latão de 0,5 mm de diâmetro, fazem-se os pinos de colocação das peças no tejadilho (o fio pode ser mais longo para facilitar o manuseio e será cortado antes da colagem). Colar com cola de cianoacrilato pelo interior da carruagem (fotografias 10 e 11). Este grupo de carruagens tem ainda no tejadilho uma instalação longitudinal,



Fotografia 11

com 3 suportes/ilhoses e um cabo, cuja dimensão variou ao longo do tempo e de que desconheço a função. Escolheu-se a dimensão final, que mais se vê em fotografias datadas a partir de 1961 e que está no esquema do Eugénio Santos. Foram escolhidos os suportes que se podem obter no saco de peças extra das carruagens francesas do Leste, por semelhança e por época do projecto e fabricação das carruagens, que foi contemporânea (fotografia 12). Para os furos no tejadilho, utilizou-se a mesma broca que foi usada nos restantes furos do tejadilho. Após a montagem dos

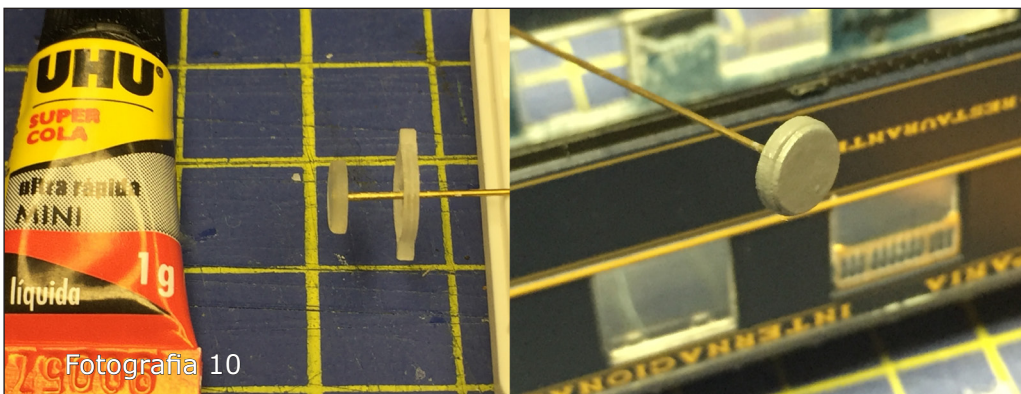
Fotografia 12



PEÇA ORIGINAL



PEÇA MODIFICADA



Fotografia 10

3 suportes e colocação do cabo, para o qual se usou fio em latão endurecido de 0,2 mm de diâmetro, o tejadilho está pronto para o processo de pintura (fotografia 13 da página seguinte).



Fotografia 13

3 - No modelo original, são colocados em todas as janelas, espessos caixilhos dourados, que na realidade não mantinham esta cor, nem tinham esta dimensão. Por isso, recorrendo a um palito de madeira, mediamente afiado, retirou-se esta cor dos caixilhos, aproximando ao aspecto real, e harmonizando também com as carruagens da *Sudexpress*. É uma operação de paciência e lenta, mas com bom resultado, como se pode ver na fotografia 14.

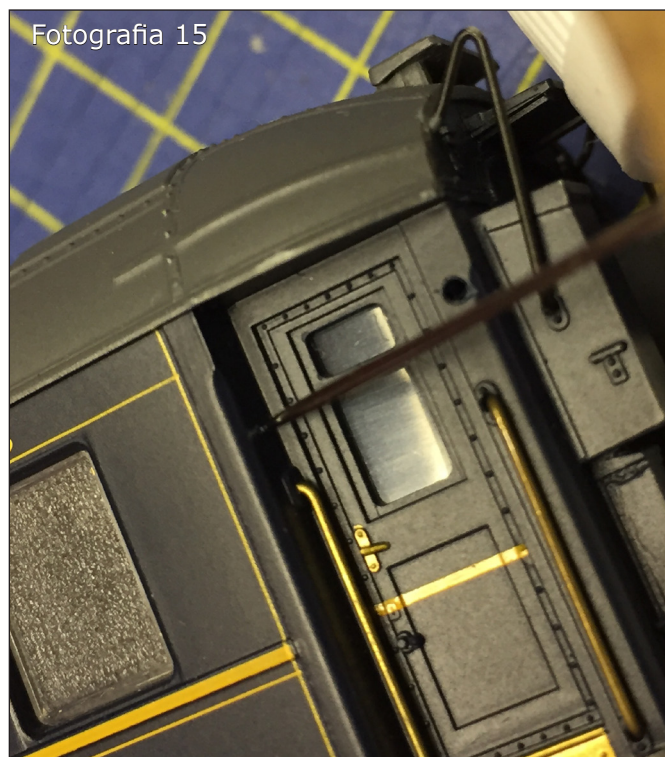


Fotografia 14

4 - Relativamente à cor do tejadilho, longe de ser um tema pacífico, o lógico foi optar também por acertar com a cor dos tejadilhos da mesma carruagem da *Sudexpress*, que utilizou o RAL 7012. Esta decisão tem por base várias fotografias, onde se observa uma coerência de cor entre todos os tejadilhos. A pintura foi a aerógrafo e utilizou-se a tinta acrílica *Model Color 70.869-cod 162* da *Vallejo*. No interior, recomenda-se também que a área acima das janelas deva ser pin-

tada de branco mate, ajuda a tornar o ambiente interior mais real. Na realidade, estes tectos, tanto nas carruagens restaurante como nas carruagens *Pullman* da CIWL, eram brancos.

5 - Uma característica das carruagens da CIWL na Península Ibérica, que as distinguiu das congéneres europeias, era a existência de 8 suporte de lanternas/lanternins, conforme era já utilizado no material das companhias espanholas. São quatro suportes de cada tipo, sendo de fácil colocação e estão também disponíveis no *kit* da *TWA Modelismo*. Para facilitar a colocação destas peças, marcar primeiro as posições correctas com uma agulha na posição dos furos (fotografia 15), depois com um mini berbequim e, sucessivamente com brocas de 0,35mm e 0,5 mm, fazem-se os furos na parte exterior das portas de acesso (fotografia 16, página seguinte). Para a localização exacta, mais uma vez seguiu-se o modelo da *Sudexpress*. Recomenda-se para a furação para os suportes pequenos utilizar inicialmente uma velocidade de rotação baixa do mini berbequim, só depois au-



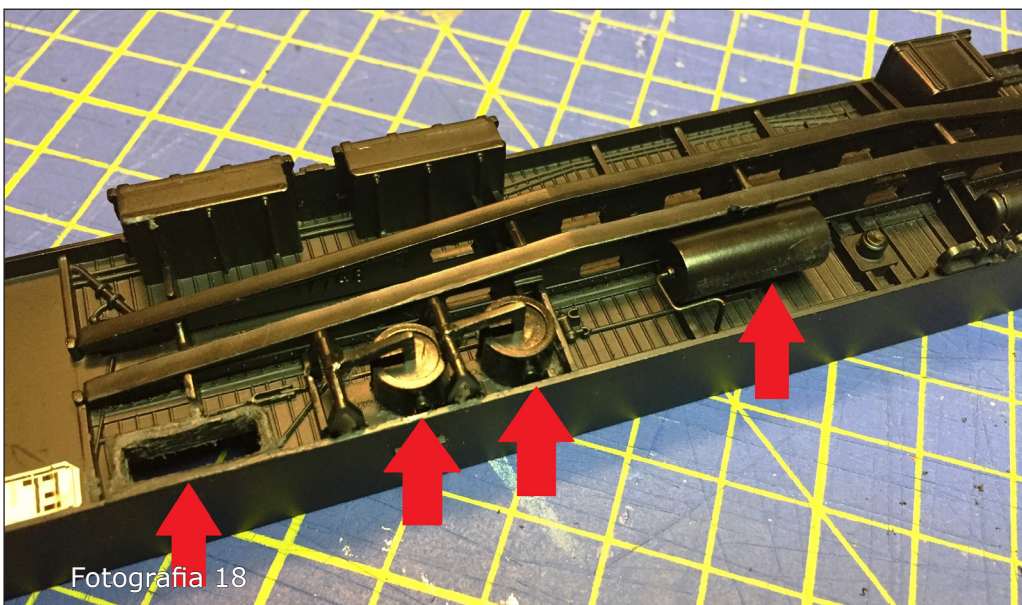
Fotografia 15



Fotografia 16



Fotografia 17



Fotografia 18

mentar esta velocidade. A razão desta precaução aparece do facto da superfície na localização deste suporte não ser plana, aumentando a probabilidade de fuga da broca, riscando a pintura. Colar os suportes, depois de pintados no RAL 5013, utilizando a tinta acrílica *Vallejo* referência 71.087, com cola de cianoacrilato, pelo interior da carruagem (fotografia 17).

6 – O chassi utilizado pela *Electrotren* é também o usado nos modelos da *Europa Central*. Relativamente a este, a diferença substancial e visível, é a instalação dos cilindros e reservatório do sistema de freio a vácuo. Estas peças, que também fazem parte do mesmo *kit* da *TWA Modelismo*, são de simples instalação e a sua localização é calculada por aproximação tendo como referencia o esquema do Eugénio Santos. No presente caso, como a modificação foi feita antes da comercialização do *kit* da *TWA Modelismo*, foram utilizadas peças de um *kit* *Roco*. Deve ser retirada a caixa de serviço que se encontra mais perto da posição final dos cilindros de vácuo, que pode ser executada com recurso a uma mini-rebarbadora. Depois de coladas com cola de cianoacrilato, foram pintadas em preto mate. Seguiu-se selamento desta pintura com verniz, também mate (fotografia 18).

7 – Para o final, a rectificação do interior. Na altura da sua transferência para a Península Ibérica, estas carruagens dispunham dos famosos candeeiros de mesa, que eram visíveis do exterior, conferindo uma aura de luxo e distinção. No entanto,

por questões operacionais, estes foram retirados no final dos anos 50, eventualmente em 1957. Se a época que o modelista pretender recriar é depois deste ano, como é o caso presente, deverá retirar os candeeiros e rectificar as mesas, tapando o orifício de colocação dos candeeiros com *putty*. Após secagem, nivelar a superfície das mesas com recurso a uma lixa ou uma lima e pintá-las em branco mate. Após secagem, selar com verniz mate (fotografia 19). Infelizmente o interior tem 56 lugares, mais 8 do que a realidade. Na impossibilidade de encontrar o esquema correcto do interior, optou-se por deixar o interior original.

Após estas sete alterações, segue-se a montagem do modelo. O resultado final é verdadeiramente bom (fotografia 20), elevando o nível modelístico do modelo, que se integra perfeitamente em composições CIWL dos expressos ibéricos.



O comportamento dinâmico da carruagem é bom, como pode ser observado no vídeo com o link <https://youtu.be/N23PLGCAinM>. Neste vídeo, que reproduz um Sudexpresso do final dos anos 60, integralmente 1ª classe, a composição é composta por 4 carruagens e locomotiva, 3 são carruagens da Electrotren iberizadas, furgão, carruagem cama LX (posição 2) e o restaurante objecto deste artigo (na ultima posição), e a quarta carruagem (posição 3) é a carruagem da Sudexpress que serviu de referência.





Villallana, na via dupla dos subúrbios asturianos, o comboio já se aproxima do seu destino final.

TALGOS CP NAS ASTURIAS

TEXTO E FOTOGRAFIAS: ALVARO GUERRA ©

No dia 5 de Novembro, realizou-se o transporte das ramas 4C2 e 4C3 de Madrid para as Astúrias, para parqueamento até à possível venda deste material a outras empresas.

O início da pandemia na primavera de 2020 determinou a paralisação de boa parte da actividade económica mundial, a par com fortes restrições à mobilidade das pessoas, o que afectou grandemente as empresas de transporte. Espanha e Portugal encerraram as suas fronteiras pela primeira vez em décadas, determinando uma queda abrupta dos passageiros transportados e eliminando as escassas conexões ferroviárias que existiam entre os dois países.

Depois de superados os momentos mais

duros da pandemia e com o alívio das restrições, foram retomados paulatinamente os serviços suprimidos, mas não os nocturnos. Durante o impasse pandémico, a Renfe decidiu eliminar para sempre todos os serviços nocturnos em Espanha, justificando-o com o elevado défice de exploração. Esta foi uma decisão em sentido inverso ao de toda a Europa, onde este tipo de serviços estão a ser recuperados e a servir de alternativa sustentável a viagens de avião no continente. Esta decisão afectou, para além dos serviços nacionais, a operação dos comboios realizados em parceria com a CP, entre Lisboa e Madrid / Hendaye.

O material Talgo que há anos estava ao serviço destes serviços nocturnos foi encostado e os mais recentes foram enviados para transformação

para novos comboios diurnos de alta velocidade, sendo vários outros vendidos a empresas privadas. As ramas 4C alocadas aos serviços Sud Expresso e Lusitânia estiveram vários meses nas suas estações terminais – duas em Lisboa, uma em Madrid-Fuencarral e outra em Irun, o que ainda dava algumas esperanças de retoma. Em Setembro de 2020, as composições parquedadas em Portugal foram enviadas para Espanha e, em Fevereiro de 2021, a de Irun foi também guardada.

A necessidade de libertar espaço no complexo de Fuencarral para construir ali novas oficinas para a Alta Velocidade determinou a necessidade de enviar as composições Talgo parquedadas ali para as oficinas de La Sagra, em Toledo; já este havia sido o motivo da venda das 50 carruagens à CP, em 2020. Em La Sagra juntaram-se todas as composições Talgo IV, tanto camas (nocturnos) como de lugares de



Pormenor dos geradores, com os logotipos Renfe e CP.

sentados (diurnos), tornadas excedentárias quer pela abertura de novas linhas de alta velocidade como pelo decréscimo dos serviços operados (que a Renfe justifica por falta de procura, enquanto os sindicatos indicam ser apenas resultado da falta de pessoal e de material).

O período de pousio em La Sagra foi breve,



O comboio sai do túnel 41 (Valdesalgueros) na névoa da rampa, local conhecido como a recta de los Llanos, onde se vêem já os montes cobertos de neve.

dado que a recepção das novas séries de alta velocidade (106 e 107, esta última, procedente da renovação de antigas composições nocturnas) exigiu espaço adicional para o seu estacionamento, até entrarem em serviço. Como consequência, todo o material ali guardado teve de ser enviado para distintos pontos da rede, das Astúrias à Andalucia. Outro material não teve a mesma sorte dos Talgo, como um Electrotren da série 432, de 1971, que foi demolido, apesar de supostamente estar preservado pela Fundación de Ferrocarriles Españoles. Outro destes comboios acabou por ser salvo à última hora, enquanto atentados similares se cometiam em Fuencarral.

Ponto de situação das composições Talgo 4C ex-Sud Expresso / Lusitânia (Novembro de 2021):

Rama	Local
4C1	La Sagra
4C2	Gijón/Xixón
4C3	Gijón/Xixón
4C4	León

A marcha das duas composições para as Astúrias realizou-se em dois dias e necessitou de uma complexa operação. Uma locomotiva diesel da série 333.4 foi encarregada de rebocar as duas ramas das oficinas até à estação de Algodor, antigo importante nó ferroviário, hoje estação abandonada e sem passageiros desde 2005, que apenas se utiliza para aceder a estas oficinas. Depois de aí inverter a marcha, a mesma locomotiva prosseguiu para a estação de Castillejo Añover, onde a antiga linha de Toledo se une à linha Madrid – Valencia. Aí, a 252.046 (irmã das 5600) encarregou-se da tracção para o trajecto restante. No primeiro dia, a composição chegou até León, e no segundo realizou o percurso até Gijón/Xixón, através da lendária “Rampa de Pajares”, que vive os seus últimos anos de serviço, perante a iminente abertura da variante homónima. Chegados ao destino, foram encostados no antigo terminal de mercadorias da cidade, que desde 2011 se utiliza para estacionar material de Longo Curso e onde desde o mês de Setembro estão outras três composições diurnas.



Já no final da rampa, o comboio resguarda na estação de Campumanes para dar passagem a vários comboios de mercadorias, que subiam para a meseta.



Já perto de chegar ao seu destino, a composição cruza o viaduto de Serín.



sofgreen

Novidade à venda a partir de Maio Estação Portuguesa

Mais artigos na loja online

 /sofgreenpt

geral.sofgreen@gmail.com

www.sofgreen.pt

Telf.: 220 927 804

Rua Francisco Pereira Pinto Lemos
n.º 38 Vila Nova de Gaia

Distribuidor oficial

Roco

FLEISCHMANN



SUDEXPRESS
scale model trains

Redutex



NOCH

... wie im Original



Associado n.º 1454

100 ANOS DO DESCARRILAMENTO DA FIGUEIRINHA



© Ilustração Portuguesa, II Série - N.º 822, Lisboa, 19 de Novembro de 1921. *Clichés•Salgado*

No dia 09 de Novembro de 1921 deu-se um dos grandes acidentes ferroviários portugueses, que infelizmente foi provocado por mão humana com esse mesmo propósito. O periódico "O Algarve nº 712 de 13 de Novembro de 1921" publicou um longo artigo, do qual foram retiradas algumas informações que se seguem.

No dia 08 de Novembro saiu de Vila Real de Santo António às 15:50 h o comboio n.º 6 (Correio do Algarve) com destino ao Barreiro com hora prevista de chegada para as 07:20 h do dia 09 de Novembro. A circulação do comboio fazia-se inteiramente pela antiga linha do Sul, ou seja pelo percurso Vila Real de Santo António – Tunes – Funcheira – Beja – Casa Branca – Pinhal Novo – Barreiro, local onde a ligação fluvial permitia chegar a Lisboa pelas primeiras horas da manhã.

A composição envolvida no acidente, segundo o jornal, era composta por uma locomotiva a vapor com tender CFS 63 (posteriormente CP 283), seis carruagens (uma de segunda classe, três de terceira classe e uma de primeira classe),

dois vagões com bagagens e um salão correio colocado no final do comboio. Transportava cerca de 200 passageiros além da tripulação do comboio composta por maquinista, condutor, revisor, guarda-freios e funcionários da ambulância postal.

Na madrugada do dia 09, por volta das 02:00h, sensivelmente ao quilómetro 185, entre as estações de Castro Verde-Almodôvar (à data com o nome de Carregueiro) e da Figueirinha (entretanto já demolida) deu-se o descarrilamento.

A causa do acidente, criminosa, foi a presença de "*dois carris colocados invertidos e paralelamente aos rails e a estes solidamente presos com arames e parafusos*" que ocasionaram a tragédia.

Na altura viviam-se tempos conturbados, e as actividades terroristas do âmbito ferroviário sucediam-se quase diariamente, como noticiavam os diversos jornais da altura.

O semanário "O Algarve" deu conta nessa edição que nos dias anteriores já tinham existido anteriormente duas tentativas para descarrilar comboios no troço compreendido entre Beja e Aljustrel (Castro Verde – Almodôvar), que

só não tinham tido sucesso porque os maquinistas se tinham apercebido da presença de carris colocados sobre a linha e porque a velocidade de circulação era baixa. Nesta ocasião da madrugada do dia 09 a falta de visibilidade, aliada ao facto de o local do acidente ficar numa zona de curvas, impossibilitou qualquer reacção preventiva por parte do maquinista.

Segundo o periódico algarvio o acidente deu-se do seguinte modo:

" O comboio do Algarve levava uma velocidade de 60 kilometros à hora, quando se deu o sinistro. A maquina, saltando fora do rails, foi encravar-se num terreno ao lado da linha onde se via uma vedação de madeira que foi derrubada.

As carruagens que se seguiam galgaram sobre o tender, que ficou na linha, atingindo essa acumulação uns dez metros, aproximadamente, de altura. Desnecessario é dizer que tudo ficou reduzido a um montão de destroços.

O salão de 1.ª classe, devido a ser muito resistente e ter freios de vacuo, de grande potencia, tendo-se desligado, com o choque produzido, estacou, obstando, assim a que as carruagens da retaguarda fossem chocar com o montão de destroços. Os passageiros dessas carruagens tiveram um enorme susto e sofreram, apenas, ligeiros ferimentos, tendo lhes as bagagens, que iam na rede, caído em cima" (...)

(...) " Um vagon cheio de bagagem foi cair sobre uma carruagem esmagando-a."

(...) " A ambulancia do correio, que por vir na cauda, ficou em cima do montão de vagon



© Ilustração Portuguesa, II Série - N.º 822, Lisboa, 19 de Novembro de 1921. Clichés•Salgado



© Ilustração Portuguesa, II Série - N.º 822, Lisboa, 19 de Novembro de 1921. Clichés•Salgado

descarrilados, de uma altura de um segundo andar, nada sofreu, nem tão pouco o seu pessoal (...)"

Após a tragédia foi necessário ir procurar ajuda, e como era prática habitual, não existia outra solução do que ter de caminhar em direcção da estação mais próxima, missão que estava previamente destinada por norma a um funcionário ferroviário que viajasse a bordo e estivesse apto. Em caso negativo teria de ser um passageiro a ir procurar ajuda.

A estação da Figueirinha, situada ao quilómetro 178,9 (cerca de 6 quilómetros de distância do local do acidente), tomou conhecimento da ocorrência, tendo em imediato pedido auxílio à estação de Beja.

(...) foram pedidas providencias para Beja, onde se organisou um comboio de socorro, saindo outro desta cidade ás 4 e meia da madrugada.

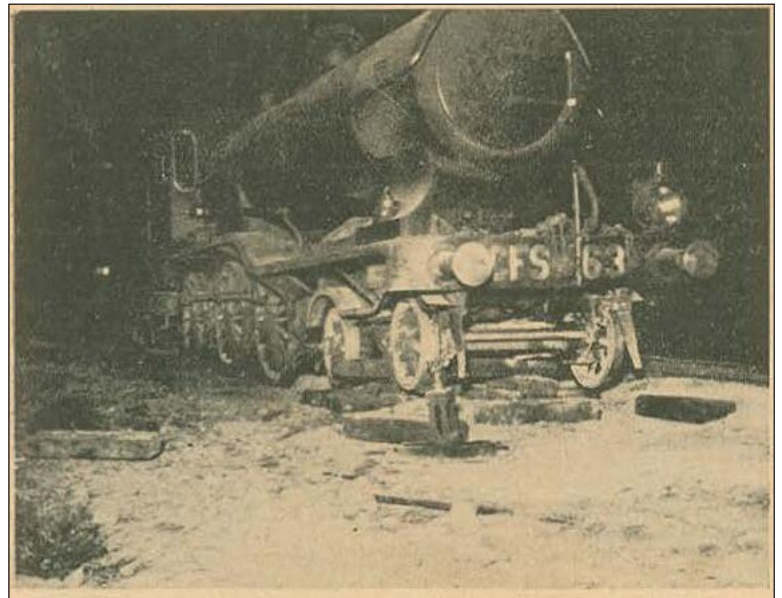
O comboio de socorro organizado em Beja e que chegou ao local do sinistro pelas 5 horas, levou 6 medicos, ambulancia, macas, etc (...)

Os primeiros cuidados aos feridos foram prestados na sala da estação de Beja que se transformou num posto de socorros improvisado, tendo posteriormente os feridos mais graves sido transportados para diversos hospitais, quer de Beja, Barreiro ou Lisboa. Os números oficiais apontam para um total de 9 mortos e 90 feridos.

A locomotiva envolvida no acidente, datada de 1910, acabou por ser recuperada tendo vindo a fazer parte da série CP 280. Actualmente existe apenas um exemplar desta série que se encontra a apodrecer na estação de Gaia.



© Ilustração Portuguesa, II Série - N.º 822, Lisboa, 19 de Novembro de 1921. *Clichés•Salgado*



© Ilustração Portuguesa, II Série - N.º 822, Lisboa, 19 de Novembro de 1921. *Clichés•Salgado*



Quilómetro 185, vista para o lado de Beja do lado esquerdo e para a Funcheira do lado direito. O comboio descarrilou sensivelmente neste local. Fevereiro de 2017. © Pedro André

A grande odisseia das 2600

Por João Cunha, autor do livro: **As Locomotivas Alsthom 2600 da CP**

A ideia de escrever um livro sobre as 2600 é tão antiga quanto a minha dedicação à fotografia ferroviária. Desde que pude começar a criar algum conteúdo que tive em vista a edição de um livro sobre as locomotivas 2600, que já desde tenra infância preenchiam o meu imaginário, fosse em Santa Apolónia ou na gare d'Austerlitz, em Paris – aquelas formas totalmente distintas de tudo o que se via na ferrovia deixaram cedo a sua marca.

No meio dos entusiastas, antes da grande revolução do Facebook e restantes redes sociais, havia a piada habitual de que se tiravam fotografias e depois não se partilhavam, para um dia serem editadas num livro. Isto era especialmente dirigido a quem se gabava de ter apanhado determinado comboio, mas cujo registo, invariavelmente, terminava no “baú”. Ora, no meu caso e conscientemente, fi-lo única e exclusivamente com as 2600. Das muitas centenas de fotografias que fui publicando sobre elas, outras tantas foram sendo deixadas de parte – as melhores. Sim, no meu caso, a ideia era mesmo publicar um livro.

Perdi a conta aos projectos de livro que planeei. Em comum, tinham boa parte da sua estrutura de capítulos que, com nomes diferentes ao longo do tempo, se mantiveram. Queria falar da electrificação em Portugal, do contexto da aquisição das 2600 e seus requisitos. Queria falar de toda a técnica embarcada e da carreira delas, queria falar do aspecto icónico das locomotivas e dos eventos especiais de que fizeram parte. A inspiração esteve sempre na melhor literatura europeia sobre loco-



Centenas de horas de investigação. © João Cunha

motivas onde destaco, claro, a imensa bibliografia francesa sobre o assunto, onde pérolas como os livros sobre as “CC 6500 / CC 21000” ou sobre as “CC 72000” se destacam entre as principais inspirações.

O fundamental da estrutura só se alterou consoante os tempos. Quando em 2012 comecei a escrever seriamente o livro, ele fechava na retirada de serviço das locomotivas, e incluía para terminar um capítulo inteiro dedicado à sua preservação – fundamentos, peças a destacar fora das máquinas, entre outras coisas. Na versão definitiva, que reescrevi e completei a partir de 2019, o capítulo da preservação serviu de inspiração ao epílogo, e incorporei o capítulo da recuperação da série para o serviço comercial. O livro deixou de ser um álbum de memórias e de história, para ser um livro de uma história que ainda vai continuar.



A nave oficial antes da apresentação. © Pedro Gonçalves

Com toda a transparência, sempre quis que o livro das 2600 fosse uma extravagância. Gosto de escrever, já publiquei um livro antes e não conto ficar por aqui, mas o livro das 2600 teria de, no fim de todos, ser o mais especial. Tinha de ter a maior profundidade, a maior colecção de melhores fotografias, a documentação mais relevante e sistematizada. As 408 páginas e os cerca de 3 kg



Uma verdadeira enchente. © Eduardo Guimarães



João Cunha e o D. Manuel Linda. © Carlos Pinto

de livro são apenas os números mais óbvios desta extravagância, que fica completa se acrescentar que a versão final inclui 520 fotografias, 18 fichas horárias, 8 rotações, 30 esquemas e/ou diagramas, 3 mapas e 48 documentos diversos. Não tenho memória de ter visto um livro sobre locomotivas com esta densidade e, sem falsas modéstias, terminei a revisão do livro com a sensação de ter cumprido a altíssima exigência a que me tinha imposto para as rainhas da tracção eléctrica.

O processo de afinação do livro foi altamente problemático para mim. Não é fácil escrever um livro sobre os nossos objectos predilectos, com tantas intersecções emocionais com o meu percurso de vida, e manter a objectividade e racionalidade que uma obra de excelência não apenas pede, como exige. Desde que em 2012 comecei, mais seriamente, a coleccionar textos para um dia publicar o livro, que a cada revisão dos meus próprios textos acabava a reescrever metade, a alterar sequência dos parágrafos e até a cronologia. A fronteira entre a densidade e a irrelevância do que é transmitido é extremamente ténue,

a tentação do elogio fácil pode contaminar facilmente a vertente emocional propositadamente embebida nos textos e a experiência pessoal pode rapidamente retirar um livro de história e engenharia do patamar da objectividade.

Quando em Setembro de 2019, sozinho, me empoleirei num escadote o suficiente para conseguir passar a minha máquina por cima do muro e poder ver a manobra da retirada da 2601 do depósito da CP, no Entroncamento, debaixo da chuva intensa que caía sem piedade, sabia que era o momento de recuperar o livro,

reformatar a sua estrutura e atirar-me ao grande projecto literário da minha vida – a enciclopédia sobre as Alstom CP 6, a designação do modelo nacional.

A preciosa e constante ajuda do Pedro Mêda e do Ricardo Ferreira foi desde logo fundamental para estabilizar uma estrutura em 2020. A ordem final ainda havia de mudar um pouco, mas foi já só um pormenor. As primeiras revisões sob outro olhar permitiram calibrar o que as minhas repetidas revisões ainda não tinham afinado. O Nel-



Nelson Oliveira, Nuno Freitas e João Cunha. © Carlos Pinto

son Oliveira trouxe consigo a sabedoria própria de uma das pessoas que, neste país, mais sabe e melhor interpreta o caminho de ferro em todas as suas dimensões. A sua revisão técnica e de textos foi, para o resultado final do livro, decisivo. Neste processo, juntei notas de rodapé para explicar alguns pontos particulares, diversifiquei adjectivos, eliminei assumpções abusivas ou excessivamente apaixonadas, e consolidei muito conhecimento técnico que me tinha chegado de diversas fontes e que, nem sempre, estava ainda suficientemente bem interpretada, e com clareza.

O Verão de 2021 foi uma corrida. Queria apresentar o livro a 28 de Outubro – em boa hora, a pressão do tempo empurrou para Novembro a data possível para a apresentação. As semanas ganhas com a decisão permitiram trazer o livro ao registo que tinha imaginado – objectivo onde tem de o ser, emocional onde pode ser, profundo nas componentes descritivas e amplo na contextualização social e até económica das decisões. Confesso que a recepção do prefácio escrito pelo Nuno Freitas, um apaixonado pelos caminhos de ferro e um engenheiro ferroviário na melhor tradição deste meio, me fez alterar alguns pontos em alguns locais, partindo da ideia que fecha o prefácio – as 2600 podem ser as Re 4/4 II da rede portuguesa. Os relógios suíços (ou franceses, pron-

to) dos caminhos de ferro nacionais, imunes às rápidas obsolescências que a electrónica trouxe para o meio. Com essa ideia, fechei graciosamente alguns pontos ao longo do livro, rematando à baliza onde ainda tinha a bola só a saltitar.

Pelo meio, não me posso esquecer do valor incrível das fotografias de dezenas de fotógrafos, graciosamente cedendo as suas obras para este livro e possibilitando a sua edição a troco de nada. É tocante, até porque eu sei bem o que custa e do que nos privamos para obter as melhores fotografias, e é também condição essencial para se conseguir publicar uma obra com esta dimensão em Portugal, um mercado que não poderia rentabilizar um livro com fins comerciais. O arquivo histórico da CP cedeu registos magistrais da série nos seus primeiros anos, não me podendo esquecer da contribuição da Dra. Ana Sousa e Dra. Sílvia Ferreira e, muito especialmente, da Dra. Rosa Gomes, nome fundamental da valorização patrimonial e histórica que a CP foi promovendo nas últimas décadas e que teve uma paciência e uma motivação inesgotáveis para me ajudar a concluir este livro. Não será por acaso que a CP terá, entre todas as suas congéneres, um dos maiores e mais estruturados arquivos históricos, um activo crucial para o país.



Panorâmica do espaço durante a apresentação do livro. © Eduardo Guimarães

No final, fiquei contente com o trabalho. A minha "excentricidade" com este livro entregou, acredito mesmo, um dos melhores livros europeus sobre locomotivas. A parte técnica deste livro será uma das interpretações mais completas da electromecânica na tracção ferroviária, para o que muito contribuíram os engenheiros Vitor Miranda e António Correia, hoje em dia responsáveis pela série, e que chateei vezes sem fim no depósito de Contumil, enquanto erguiam das cinzas esta mítica série de locomotivas. E o resto do livro, parece-me, também não está nada mal.

Quem me conhece sabe que nunca gostei de ser juiz em causa própria, mas neste caso eu só lançaria um livro sobre as locomotivas 2600 se o meu juízo mais exigente desse nota alta. Julgo ser esse o valor do trabalho que agora disponibilizamos.

A apresentação

Já o disse a muitas pessoas e repito – eu acho que nunca imaginei assistir a uma apresentação de um livro com, sequer, 50 pessoas. Se me fizessem na apresentação de um livro com mais de 300 pessoas, eu ficaria em choque... e se isso fosse para o meu livro, ficaria – como fiquei – nas nuvens. O calor humano do 20 de Novembro será sempre uma das melhores memórias que levo desta vida, e o que inicialmente estava pensado como uma apresentação singela de um trabalho honesto, ganhou dimensões que, creio, nunca foram vistas nos caminhos de ferro portugueses.

Tudo começou com o meu pedido formal à CP para realizar a apresentação do livro, algures entre Outubro e Novembro, nas oficinas de Contumil. Queria muito poder apresentar esta obra no depósito que as recupera, no meio dos ferroviários que têm dado tudo para fazer reviver esta série e, por consequência, melhorar significativamente o transporte ferroviário na região Norte. Estávamos então ainda no Verão.

Após umas breves conversas em Contumil, e já com o entusiasmo dos engenheiros responsáveis pela série, já mencionados, e pelo director de Manutenção e Engenharia José Carlos Barbosa, pensámos juntar ao programa uma visita guiada às oficinas – uma espécie de jornadas de portas abertas, à francesa, que nunca havia sido realizada cá. Com a total disponibilidade do eng. Carlos Machado, director dos comboios históricos e turísticos, pudemos começar a planear um evento para a nave oficial dos comboios históricos, uma oficina com as condições ideais para trazer as pessoas, sentá-las nos diques de inspecção convenientemente tapados e apresentar a obra.

Por esta altura, tanto o Nuno Freitas como o Nelson Oliveira estavam já de prevenção para irmos apresentar o livro a Contumil, até que se fixou a data – 20 de Novembro, pelas 10:00.



Placa na locomotiva 2611. © Carlos Pinto



Bispo do Porto, D.Manuel Linda, e o Presidente da CP, Pedro Moreira, no momento do descerramento da placa. © Eduardo Guimarães



Exterior de Contumil. © Pedro Gonçalves

Em paralelo, na APAC, estávamos empenhados em devolver à 2611 a sua mais distinta placa – a que celebra a viagem de João Paulo II, rebocado por esta locomotiva, em 1982. Perdida algures nos últimos anos da sua carreira antes da paragem, um árduo trabalho de vectorização em CAD, a partir de imagens e liderado pelo Pedro Mêda, permitiu levarmos à fundição nada menos do que o requisito perfeito do que havia a fazer. A APAC ofereceria a placa à CP, um contributo mais da nossa secção de Preservação Ferroviária, agora para evocar um dos mais relevantes e únicos momentos dos comboios portugueses.

O processo de fabrico da placa demorou um pouco mais do que o previsto e, quando terminou na fundição, tornou-se claro – a data ideal para a recolocar seria mesmo a 20 de Novembro! Tratado do convite ao bispo do Porto, D. Manuel Linda, o evento começava a ganhar contornos bem mais grandiosos do que tinha imaginado.

Quando os contornos da organização

e do programa se começaram a tornar mais claros, a CP trouxe para este livro o apoio logístico para transformarmos o evento num grande dia de promoção do caminho de ferro em Portugal e das 2600 em particular. Com apoio da direcção de comunicação, reunindo-se à APAC e às equipas de Contumil, foi planeada a apresentação com as locomotivas em pano de fundo – uma, seria a 2611,



Exterior de Contumil. © Raul Marques



Exterior de Contumil. © Pedro Gonçalves

para receber novamente a placa papal. A outra, a 2612, que concluiria revisão e recuperação nos dias anteriores à apresentação – a décima locomotiva, a última da 1ª fase do plano de recuperação!

Com apoios dos mais diversos, entre os quais saliente da Câmara Municipal de Matosinhos, conseguimos deslocar os elementos fundamentais, das cadeiras ao sistema de som. Estávamos já na recta final da preparação desta manhã, quando decidimos tentar ainda mais – porque não um comboio especial com uma 2600, celebrando o dia?

Em 4 dias e com apenas uma semana de antecedência, recolhemos as inscrições – depois de uma corrida às inscrições para a apresentação, assistimos a igual interesse na viagem especial até Valença. Começando em duas Schindler, chegámos ao final dos quatro dias à beira da necessidade de cinco, necessidade preenchida nos dias anteriores ao evento. Ao todo, cerca de 180 pessoas inscritas pela APAC e mais de 50 da CP, um sucesso impressionante tendo em conta a curta janela de promoção que tínhamos!

Havia ainda um pormenor a limar – o almoço. Em Contumil, seria difícil ter alternativas a um Sábado. Com um trabalho brutal dos voluntários da APAC e

dos voluntários da CP, montámos um menu simples, capaz de ser recolhido e levado para o comboio, permitindo servir cerca de 200 almoços em pouco mais de 40 minutos, o tempo que sobraria entre o final das visitas guiadas e o início da jornada especial até Valença.

No dia 20, confesso, achava que muita gente não compareceria. Quanto me sentei no meu lugar, na primeira fila e de costas para o resto do auditório, as 250 cadeiras estariam preenchidas a 70%, talvez. Quando, cerca de 30 minutos mais tarde, me levantei para

subir ao palco, vi uma multidão que nunca tinha imaginado. Todos os lugares preenchidos e uma imensa mole de gente de pé, de lado e atrás – bem mais de 300 pessoas!

Tive pena de não poder registar o ambiente fora das oficinas, quando se iniciaram as visitas e enquanto se manobravam as locomotivas 2600 para fora da oficina – a 2611 iria até, inclusivamente, ser a responsável pelo comboio especial para Valença. Mas não trocava pelo calor que senti enquanto assinava tantos livros, de tantos amigos (novos e de longa data) que apareceram neste momento único para mim. Senti-me pequenino,



Exterior de Contumil. © Raul Marques

mesmo muito pequenino – se alguém achar que um evento destes pode trazer soberba, garanto-vos que traz antes muita humildade.

O ambiente no comboio especial foi espectacular. As magníficas Schindler e as suas janelonas permitiram observar o fantástico Minho numa tarde Outono soalheira e nada fria, como se os astros se tivessem alinhado para nos permitir a todos tirar o melhor partido de um evento único. A máquina rugia vigorosamente comandada pelo inspector Guilhermino, nome incontornável do depósito de Contumil e conhecedor destas locomotivas como ninguém.

A loucura que foi organizar um plano tão ambicioso a poucos dias da data compensou largamente – e acho que não falo só por mim – e o magnetismo que se sentia no ar no dia anterior, durante toda a preparação, teve contornos épicos. Tivemos em Portugal um dia ferroviário como poucas vezes tivemos antes e com ingredientes únicos. Foi ainda uma grande homenagem a todos quantos têm trabalhado para fazer reviver as 2600 e reavivar o imenso know-how que a “grande casa” que é a CP teve, tem e terá. Por trás das máquinas estão pessoas, sempre!

Não posso mais do que agradecer do fundo do coração a todos quantos contribuíram para que o livro e o dia 20 de Novembro tivessem sido possíveis. Focarei nos dois presidentes o agradecimento sentido a todos – ao eng. Pedro Moreira, por parte da CP, e ao António Brancanes, por parte da APAC.

Há momentos que não esquecemos – este guardarei bem próximo do meu coração e para sempre.



Exterior de Contumil. © Eduardo Guimarães



Dezenas de assinaturas no livro por parte do autor.

© Pedro Gonçalves

A Viagem Porto - Valença - Porto



Panorâmica aérea de Contumil, com destaque para a composição do comboio especial.

©João Fernandes





© Eduardo Guimarães



© Ruben Ramalho



© Carlos Pinto



© Eduardo Guimarães



© Ruben Ramalho



© Ruben Ramalho



© Tiago Duarte



© Nuno Cortesão



© Tiago Duarte



© Diogo Filipe



© Carlos Pinto



© Carlos Pinto



© Tiago Cunha



© Tiago Cunha



© Tiago Cunha



© José Pedro Botelho



© Tiago Duarte



© Raul Marques



© José Pedro Botelho



© Eduardo Guimarães



© Carlos Pinto



© Eduardo Guimarães



© Tiago Cunha

O Fim do Apeadeiro do Telhal



0371 com um dos comboios regionais no dia 03 de Junho de 2010. © José Sousa

O apeadeiro do Telhal situava-se ao quilómetro 22,9 da linha do Oeste, entre as estações de Mira Sintra-Meleças e do Sabugo, no troço inaugurado no dia 01 de Agosto de 1887.

Este não era um dos apeadeiros originais da linha, e uma das primeiras referências ao mesmo apareceu no Boletim da CP n.º 61 de Julho de 1934, onde foi publicado o Aviso ao Público A. n.º 406:

"Anuncia a abertura à exploração das paragens de Telhal e Zibreira, situadas respectivamente aos Kms. 22,900 e 50,278 da linha do Oeste e a reabertura dos antigos apeadeiros de Alcaíça-Moinhos e Jerumelo"

O apeadeiro foi construído junto de uma passagem de nível, algo habitual da época, daí a presença da habitação que lá existia. Servia a pequena povoação com o mesmo nome que conta

com umas poucas centenas de moradores, e que é conhecida pela Casa de Saúde lá existente. A plataforma construída do lado direito no sentido ascendente da linha, contava com um simples abrigo metálico para utilização dos poucos passageiros que utilizavam o comboio.

Em meados de 2010 a passagem de nível existente junto do apeadeiro foi suprimida e construída uma passagem superior rodoviária a norte do mesmo, que tem ao longo dos anos servido para tirar algumas fotografias da linha.

O projecto de modernização da linha do Oeste, cujas obras decorrem actualmente, previa o encerramento do apeadeiro ao serviço comercial e a sua demolição já que há a necessidade de duplicar a linha naquele local. A CP não levantou grandes objecções à supressão desta paragem comercial porque a mesma não tinha um movimento que justificasse a sua existência.

O fim de vida do apeadeiro ficou marcado para o dia 14 de Novembro, tendo a CP emitido um comunicado:

“Linha do Oeste - supressão da paragem em Telhal a partir de 14 de novembro

Devido às obras de modernização da Linha do Oeste, da responsabilidade da IP - Infraestruturas de Portugal, SA (gestor das infraestruturas ferroviárias), informamos que a partir do dia 14 de novembro de 2021 será desativado o apeadeiro de Telhal.

Em consequência todos os comboios deixarão de efetuar paragem neste local, passando o serviço de passageiros a ser assegurado pelas estações de Sabugo e de Mira Sintra - Meleças.”

Da parte da Infraestruturas de Portugal foi publicado o 19º Aditamento à Instrução de Exploração Técnica n.º 50, com data de entrada em vigor no dia 14 de Novembro de 2021. Este documento

tinha como objecto “*Eliminar o Apeadeiro do Telhal Linha do Oeste a partir da data indicada.*”

Deste modo o último comboio a efectuar serviço comercial no apeadeiro foi o regional 6414 entre as Caldas da Rainha e Lisboa Santa Apolónia que ali parou por volta das 21:00 h da noite do dia 13 de Novembro. O mesmo acabou por ser demolido na semana seguinte, colocando um ponto final na história do apeadeiro.

Como memória de um passado recente apresentamos uma série de fotografias do apeadeiro que abrangem a passagem de diversos tipos de comboios, incluindo aqueles que lá paravam amiúde, até à destruição do mesmo.



Paragem do último comboio em serviço comercial no apeadeiro do Telhal, 13 de Novembro de 2021. © Adão BM



0463, regional Caldas da Rainha - Monte Aarão.
19 de Junho de 2011.

© António J. Pombo

0464, interregional
Entrecampos - Caldas da Rainha.
08 de Junho de 2009.

© António J. Pombo



Apeadeiro do Telhal, ainda
com a passagem de nível em
funcionamento.
08 de Junho de 2009.

© António J. Pombo



Apeadeiro do Telhal, visto do
lado de Lisboa.
08 de Junho de 2009.

© António J. Pombo



Apeadeiro do Telhal, visto do
lado das Caldas da Rainha.
19 de Setembro de 2009.

© José Sousa

Passagem da composição da
deservagem.
29 de Outubro de 2011.

© José Sousa





A 0459 versão "IC".
13 de Dezembro de 2013.

© José Sousa

A 1466 numa viagem pelo
Oeste.
30 de Setembro de 2020.

© José Sousa



Vista do Telhal numa altura
em que se iniciavam as obras.
25 de Março de 2021.

© José Sousa



As obras de modernização no dia 31 de Maio de 2021.

© José Sousa



Numa altura em que as obras de modernização já tinham permitido abrir o canal para a 2ª via.
23 de Outubro de 2021.

© José Sousa



No dia 23 de Novembro de 2021, o apeadeiroa já se encontrava demolido.

© José Sousa





Uma Allan passa diante da povoação do Telhal, com a antiga passagem de nível do lado direito da fotografia. 22 de Fevereiro de 2015 .© José Sousa



A passagem superior permitiu enquadrar alguns comboios de mercadorias com o apeadeiro, como este comboio da Takargo entre Praias Sado e Martigança, 19 de Junho de 2019.© António J. Pombo



Composição de carril a cargo da Takargo, 05 de Março de 2020. © José Sousa



E uma das imagens mais icónicas da linha do Oeste, as composições de cereiais de e para o Ramalhal, 21 de Abril de 2011. © José Sousa

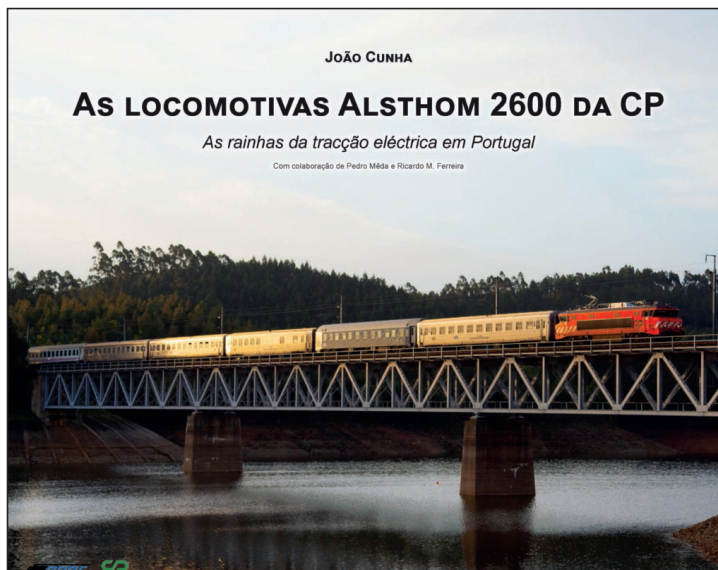
LIVRO: AS LOCOMOTIVAS ALSTHOM 2600 DA CP

Livro dedicado às locomotivas eléctricas 2600 da CP, cujos lucros são 100% destinados aos projectos de preservação da Associação Portuguesa dos Amigos de Ferro.

Neste livro é contada a história completa das vinte e uma locomotivas Alstom, fornecidas por intermédio do Groupement 50 Hz, que circulam em Portugal desde 1974 e que se tornaram numa das imagens mais icónicas da rede nacional.

Ao longo de 400 páginas, o livro relata com pormenor as origens, concepção, história e características das locomotivas, recorrendo a um arsenal interminável de fotografias e documentação diversa.

O livro resulta de uma investigação de vários anos do autor, e conta com a colaboração essencial dos arquivos da CP para ir ao detalhe. É a



maior compilação de sempre sobre material motor português, rivalizando com alguns dos mais importantes livros sobre esta matéria publicados na Europa.

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

LIVRO: CARRUAGENS DA BEIRA ALTA

Apontamentos para a História das Carruagens dos Caminhos de Ferro Portugueses – Volume II

O segundo volume de uma colecção sobre as carruagens dos caminhos de ferro portugueses, da autoria de Fernando Cunha Pedreira.

Esta obra inclui 44 desenhos, 106 fotografias e 12 quadros, preenchendo ricamente um livro de excepcional importância histórica. As receitas do livro revertem na íntegra para projectos da APAC e pode ser adquirido em:

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



LIVRO: “EL FERROCARRIL DEL ABADENGO, LA FUENTE DE SAN ESTEBAN, LA FREGENEDA, BARCA D’ALVA”

O nosso amigo Emilio Rivas Calvo acaba de escrever o livro “El ferrocarril del Abadengo, La Fuente de San Esteban, La Fregeneda, Barca d’Alva”, publicado pelo Conselho Provincial de Salamanca.

O título refere-se à região por onde passa a ferrovia, antes de entrar no Parque Natural Arribes del Duero, coincidindo com os últimos 17 quilómetros do percurso, cuja orografia agressiva se transpõe por meio de 20 túneis e 9 espetaculares pontes metálicas.

O livro abrange, desde as primeiras iniciativas, para a sua construção, em 1861, até a sua integração na Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis Ocidentais, em 1928.

Estruturado em vários capítulos e mais de 247 páginas, desenvolve a gênese da sua construção, o financiamento português e as dúvidas e polémicas para a escolha do layout, com a execução de dois projectos concorrentes. As obras foram inauguradas em 30 de agosto de 1883, com uma encenação espetacular, que foi presenciada por mais de uma dezena de repórteres madrilenos. Não menos espetaculares foram as cerimônias de abertura em 8 de dezembro de 1887.

Outros capítulos pretendem descrever e registrar as obras ferroviárias: estações, pontes, túneis, etc., os aspectos sociais da construção e o grande índice de acidentes que acarretou, destacando o trágico acidente do túnel La Carretera.

Nas últimas páginas é efectuada uma análise detalhada dos resultados económicos em toda a sua execução, tudo suportado por inúmeras tabelas e dezenas de imagens e planos.





Uma dupla de 592.2 à passagem pelo apeadeiro do Telhal, 01 de Setembro de 2016

José Sousa