Portugal Ferroviário - Os Caminhos de Ferro na Internet

TrainSpotter

Edição n.º 83 | Julho de 2017

LINHA DO TUA: DE CARVALHAIS A BRAGANÇA





SCHINDLERS VOLTAM NO MIRA DOURO





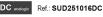
HO_{scale} 1:87

Loc. Elétrica CP 2510





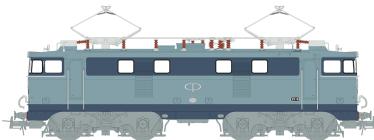






AC for digital Ref.: SUD251016AC





Loc. Elétrica CP 2508





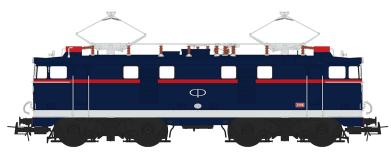




Ref.: SUD250816DC

AC for digital Ref.: SUD250816AC





Loc. Elétrica CP 2513





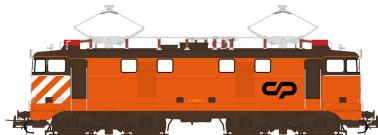






AC for digital Ref.: SUD251316AC





Loc. Elétrica **CP 2502**





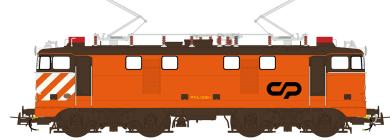






AC for digital Ref.: SUD250216AC





Loc. Elétrica CP 2570



















Loc. Elétrica CP 2501









TrainSpotter



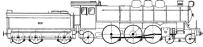
Portugal Ferroviário

Os Caminhos de Ferro na Internet

SUMÁRIO







Capa:

- Pormenor dos assentos de segunda classe das carruagens Schindler – Carlos Pinto;
- Limite final actual da Linha do Tua em Carvalhais, Setembro de 2016
 Pedro André.

Contracapa:

 A viagem inaugural do Comboio Histórico do Vouga à passagem em Casal do Álvaro, 1 de Julho de 2017 – Ricardo M. Ferreira.

Trainspotter N.º 83 - Julho de 2017



Direcção de Redacção

- Pedro André
- · Ricardo Quinas



Redacção

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



Colaboração





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

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

Contribuições para: trainspotter@portugalferroviario.net

Endereço online: www.portugalferroviario.net

Locais de venda da versão impressa: www.caminhosdeferro.pt ISSN: 2183-7619

Trainspotter IV – Junho 2017

epois de três edições impressas com boa receptividade dedicadas a material circulante, a Trainspotter na sua versão impressa vai agora dedicar-se a uma infraestrutura – e que infraestrutura!

A Linha do Alentejo foi a primeira via ferroviária a Sul do Tejo e, durante muitos anos, foi na realidade a Linha do Sul – até à construção da então Linha do Sado, encurtando a viagem entre o Barreiro e a Funcheira. Esta via estruturante jogou importantes cartadas no desenvolvimento das operações ferroviárias em Portugal e permitiu irrigar o território sempre deprimido do Alentejo, onde ancoraram linhas e ramais que durante décadas serviram praticamente todas as grandes vilas alentejanas.

Pareceu-nos, desde o início, que a primeira edição consagrada a uma linha teria de ser o Alentejo. O especial carisma desta linha está bem patente nas bucólicas paisagens de amarelas planícies que atravessa e dos locais perfeitamente surpreendentes onde se implantaram várias das suas estações — tantas e tantas vezes muito longe dos centros populacionais. Longe do prestígio dos rápidos da Linha do Norte ou dos comboios internacionais da Beira Alta, a Linha do Alentejo albergou ainda assim circulações que ficam para sempre na história dos nossos caminhos de ferro — desde logo a sua maior imagem de marca faz a nossa capa: como é possível falar das fantásticas Nohab senão como símbolos deste tão belo Alentejo?

Para a nossa quarta edição trazemos uma novidade – um acabamento melhorado, dizendo adeus à encadernação com agrafos e abraçando uma revista que associa a elevada qualidade do papel e da impressão a um acabamento com capa fresada e colada, permitindo com a adição da lombada uma melhor conservação e identificação da revista. Por isso, um pequeno aumento de preço é visível na pré-venda – mais 40 cêntimos. É quanto basta para uma edição com um acabamento substancialmente melhor.

Tal como nas edições anteriores, o modelo de venda e distribuição mantém-se. A revista é vendida online, no site da APAC, e como é tradição o nosso trabalho com esta edição reverterá totalmente para projetos de preservação no seio da APAC que, estamos certos, se tornarão muito visíveis nos próximos meses.

Obrigado pela vossa confiança e esperamos contar convosco e mais esta grande viagem.

Compra online em:

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





Carlos Pinto

plausos!! É com aplausos que se deve elogiar a actuação da CP nos últimos tempos que tem demonstrado que quase tudo é possível desde que haja vontade e competência.

No longo curso, uma gestão eficiente tem permitido um aproveitamento excepcional das carruagens, como se tem verificado nas ligações entre Lisboa e o Algarve onde uma só composição serve em determinadas alturas do dia para fazer a viagem em ambos os sentidos. Ainda nas ligações ao Sul foi possível colocar a rolar uma circulação especial do comboio Alfa Pendular aos sábados, dando assim resposta ao aumento de passageiros que se faz sentir nesta altura do ano, isto numa altura em que se procede à renovação integral de uma das 10 composições existentes. No serviço Regional, o Oeste merece destaque pelo facto de ter sido possível apresentar mais uma vez um reforço nas circulações que servem as praias mesmo tendo em conta as já conhecidas limitações do material a diesel afecto a este serviço.

E quem diria que nos dias de hoje vão existir três serviços ferroviários dedicados ao turismo efectuados pela empresa pública? Depois do sucesso que o Comboio Histórico do Douro tem tido ao longo dos últimos anos e que em 2017 se repete novamente, e do anuncio do Histórico do Vouga, que esperamos que siga as mesmas pisadas e se torne um produto turistico de êxito, eis que surge o projecto MiraDouro. Esta nova oferta ferroviária, que vai percorrer as margens do rio Douro entre a cidade do Porto e a estação do Tua, vai contar com uma composição de carruagens Schindler datadas da década de 40 do século passado, que foram restauradas e onde se destacam as janelas panorâmicas, que podem ser abertas, permitindo

desse modo uma visão mais abrangente da paisagem fantástica do Douro vinhateiro. Em todos estes projectos há que realçar também o trabalho extraordinário efectuado pela EMEF na manutenção e restauração dos veículos.

Com a estação do Tua a servir como referência ao Comboio MiraDouro é de esperar que se iniciem as viagens turisticas no vale do Tua a bordo do barco na barragem e do comboio turistico na Linha do Tua e que desse modo os serviços se complementem trazendo o desenvolvimento que todos nós esperamos para esta zona do país. Mais uma vez, Mário

Ferreira surpreendeu ao resgatar a locomotiva E170 que se encontrava em estado de abandono e completamente degrada para proceder à sua recuperação. Isto vem provar que o projecto continua imune às inúmeras criticas que o tem acompanhado desde o inicio. No entanto a burocracia continua a ser um entrave para que os comboios voltem a pisar os carris com os comboios turisticos!!

E já se passaram sete anos desde que em Junho de 2010 se publicou a primeira Trainspotter num projecto que se adivinhava complicado e que a maoria das pessoas não acreditou que tivesse o sucesso que veio a ter. São já 83 números "online" e mais significativo o facto de se ter conseguido criar uma edição em papel que vai já na edição número 4 e que é cada vez mais um caso de sucesso.

Para finalizar, a questão a mudança na administração da CP, com Carlos Gomes Nogueira a substituir Manuel Queiró como presidente da empresa. É do conhecimento geral que a administração presidida por Manuel Queiró levou a que a CP tivesse apresentado nos últimos anos um crescimento assinalável em termos de passageiros transportados, realçando o esforço que foi feito para que se finalizassem as inúmeras greves que faziam parte do dia a dia da empresa. Desde o regresso das locomotivas com carruagens aos serviços regionais para colmatar a falta de automotoras a diesel até aos comboios turisiticos que agora circulam pelas nossas linhas, quase tudo foi bem feito pela antiga administração que agora cessa funções. É de esperar que os novos elementos que agora entram para a administração tenham a capacidade de continuar a levar a CP no caminho do crescimento enquanto empresa sustentável.



SCHINDLERS VOLTAM NO MIRADOURO

dia 30 de Junho marcou o regresso oficial das carruagens Schindler à Linha do Douro em serviço comercial. O MiraDouro é o novo comboio turístico da CP que ligará diariamente a emblemática estação de São Bento à estação do Tua, até ao dia 30 de Setembro.

Trata-se de um reforço para a época de maior afluência turística que acresce a toda a oferta comercial actualmente disponível. Além do material circulante, comercialmente o novo serviço distingue-se por efectuar paragens intermédias apenas em Porto Campanhã, Régua e Pinhão, dispondo de uma paragem prolongada na estação da Régua na viagem de regresso à cidade Invicta.

As partidas acontecem às 9h25 e pelo caminho tem diversas paragens técnicas devido maioritariamente a cruzamentos com outros comboios. A entrada na estação da Régua acontece pelas 11h31, partindo sete minutos depois para continuar a viagem rumo ao Tua, onde chega pelas 12h28.

À tarde, o MiraDouro apita para a partida do Tua às 16h25, alcançando a Régua pelas 17h15. Após mais de uma hora de paragem, o comboio sai novamente pelas 18h25. O horário de chegada à estação terminal durante os dias de semana é às 20h55, devido em particular a uma paragem técnica de 18 minutos em Valongo. Aos fins de semana e feriados não haverá necessidade de realizar a paragem e assim a chegada a São Bento é às 20h30.

Os bilhetes estão disponíveis por 11,60€ para o trajecto completo, o mesmo valor pedido pela CP para viajar no serviço Interregional e apenas podem ser adquiridos nas bilheteiras. A reserva de lugar é obrigatória.

A tracção está normalmente a cargo da locomotiva 1424, como refere a própria CP, rebocando uma composição que variará entre as três e as seis carruagens de acordo com a procura, podendo alcançar os 444 lugares na soma das três carruagens de primeira classe e três unidades de segunda classe que circulam indiferenciadamente.

O regresso das carruagens Schindler tem sido acompanhado nas últimas edições da Trainspotter e esta não é excepção. Antes do lançamento do serviço, a CP realizou uma marcha de ensaios no dia 9 de Junho entre Contumil e a Régua com as primeiras três carruagens aptas ao serviço e com a nova decoração alusiva às várias cores do vinho do Porto.

A apresentação oficial do novo serviço turístico realizou-se no dia 27 de Junho, com uma curta viagem de ida e volta entre Contumil e Ermesinde, onde a comunicação social marcou presença em peso.

Segue-se a crónica fotográfica desta agradável novidade que dará ainda mais cor à Linha do Douro. Da parte da *Trainspotter*, desejamos que este seja mais um projecto turístico de sucesso a rolar sobre carris.



No dia 9 de Junho, a marcha de ensaios 92207 partiu pontualmente pelas nove horas de Contumil rumo à Régua, a cargo das locomotivas 1424 e 1415 em múltipla. A fotografia regista a passagem em Rio Tinto.

Fotografia: João Morgado







No regresso, a marcha 92208
aqui retratada em Aregos,
apenas contou com a presença
da 1415. Dado ser sexta-feira,
a 1424 destinava-se a ficar
de prevenção na Régua para
o Combolo Histórico do dia
seguinte.

Fotografia: André Lourenço

Estas marchas integraram
as três carruagens Schindler
que se encontravam prontas.
A novidade valeu numerosas
fotografias ao longo do trajecto,
sendo esta na zona de Trancoso.

Fotografia# Nuno Magalhães



Apesar das carruagens estarem aptas a circular até 120 km/h, os ensaios realizaram-se a 100 km/h devido à limitação das locomotivas 1400. A passar a uma velocidade inferior nesta agulha, outro registo da marcha de ensaios após atravessar/a estação de Ermesinde.

Fotografia: João Tiago Fernandes Voltamos no dia 27 de Junho para a apresentação pública anunciada pela GR. Os preparativos comegaram ainda no parque de Contumil, com a locomotiva 1/2/1 na frente.

Fotografia: Carlos Pinto



A composição manobrou até à plataforma da estação de Contumil para o embarque da comunicação social na curta viagem até Ermesinde.

Fotografia: Carlos Pinto

As carruagens de primeira classe distinguem-se por possuírem duas portas nas extremidades. A única unidade pronta até esta altura exibe uma decoração mais escura.

Fotografia: Carlos Pinto



□ L8



As carruagens de segunda classe como esta, possuem uma porta adicional intermédia estão decoradas em três tons mais claros.

Fotografia: Carlos Pinto

Os interiores não sofreram
quaisquer alterações. Apesar
do aspecto muito clássico, salta
logo à vista o espaço, o conforto
e a luminosidade nos interiores
desegunda classe. Estas
unidades oferecem no total 93
lugares sentados.

Fotografia: Carlos Pinto



Nos interiores de primeira classe, os passageiros contam com bancos mais largos, mais espaçosos e continados nas janelas. Disponibilizam 50 lugares que transpiram algum luxo típico de outros tempos.

Fotografia: Carlos Pinto

O combolo permaneceu durante 25 minutos em Ermesinde. O tempo foi dedicado a perguntas da comunicação social dirigidas aos responsáveis da CP que estiveram presentes.

Fotografia: Carlos Pinto



O regresso a Confumil
aconfeceu depois do meio-dia.
Restaria um descanso durante
dois dias até ao primeiro
combolo comercial.

Fotografia: Carlos Pinto

Por fim, uma fotografia no regresso do primeiro combolo de dia 30 de Junho, à entrada da estação de Ermesinde.

Fotografia: Gil Monteiro



MATILDE ESTREIA-SE EM PORTUGAL

nova locomotiva 335.033 da Medway, baptizada por "Matilde", realizou a sua primeira viagem a solo em território nacional no dia 6 de Junho. Tratou-se de uma marcha de ensaios com partida do Entroncamento, onde se encontra parqueada desde a sua chegada no dia 22 de Maio, até Fuentes de Oñoro e respectivo regresso.

Entre os dias 7 a 9 e 12 de Junho, a "Matilde", que durante as duas primeiras semanas se encontrou exclusivamente alocada à formação estática do primeiro lote de maquinistas oriundos dos vários depósitos da Medway, voltou a ser chamada ao trabalho. A unidade percorreu duas vezes por dia o trajecto entre o Entroncamento e o terminal da Bobadela para a formação em linha do primeiro lote de maquinistas, acompanhada de cinco vagões His.

As três restantes locomotivas da série que a Medway adquiriu em regime de leasing à Alpha Trains chegaram à estação de Fuentes de Oñoro no dia 12 de Junho, numa marcha realizada pela empresa espanhola Transfesa Rail mas com a tracção a ser assegurada por uma das novas unidades. A 335.034 "Adriana" encarregou-se do serviço, rebocando as suas irmãs — a 335.035 "Ana

Filipa" e a 335.036 "Marina" – desde a fábrica da Stadler Rail, próxima de Valência, até à estação fronteiriça.

Dado nenhuma das três novas locomotivas se encontrarem homologadas para circularem em Portugal, a Medway escalou a própria "Matilde" para o transporte das suas irmãs desde Fuentes de Oñoro até ao Entroncamento, no dia 13 de Junho, juntando assim de forma inédita toda a sua frota no mesmo comboio.

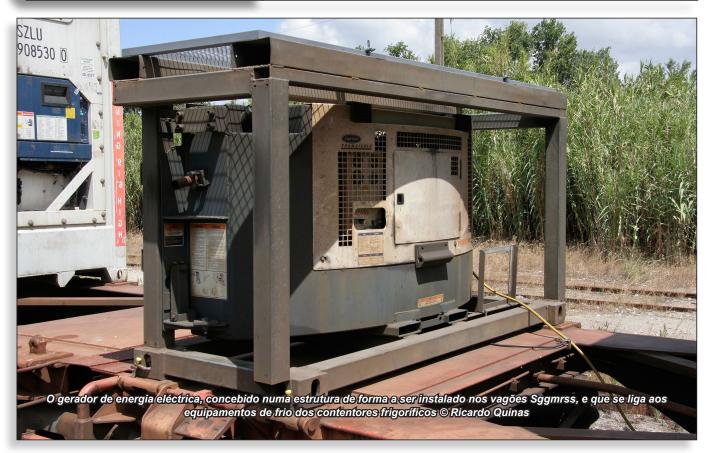
Menos esperado acabou por ser o sucedido com a locomotiva 335.035, baptizada de "Ana Filipa", que assim que entrou em Portugal lhe foi retirado o nome de baptismo. No entanto, esta será rebaptizada com um novo nome a anunciar no dia 1 de Julho, no evento corporativo de apresentação das novas máquinas que acontecerá no Museu Nacional Ferroviário do Entroncamento.

Por enquanto, não existem ainda datas concretas para a sua entrada ao serviço mas é provável que aconteça muito em breve no mês de Julho. Certo, é que continuarão a decorrer marchas de formação de maquinistas por mais algumas semanas, de forma a habilitar mais de uma centena de maquinistas distribuídos pelos depósitos da Medway.









Ensaios de homologação no Ramal de Cáceres

o dia 29 de Junho, a Medway realizou ensaios com vista à homologação de geradores de energia eléctrica para contentores frigoríficos. O Ramal de Cáceres foi o protagonista inédito como palco escolhido para esta efémera visita.

Os ensaios requereram a mobilização de um vagão porta-contentores articulado Sggmrss com dois contentores frigoríficos vazios e o referido gerador, traccionados pela locomotiva 1437. A partida do Entroncamento aconteceu pouco após as 10 horas e chegou à Torre das Vargens cerca de uma hora mais tarde.

O Ramal de Cáceres encontra-se desactivado da rede ferroviária nacional deste o dia 16 de Agosto de 2012, o dia imediatamente após a passagem do último Lusitânia Comboio Hotel. No entanto, continua regularmente a ser visitado por Dresines da IP de forma a assegurar a permanência da via e a mitigar o crescimento da vegetação sobre o canal.

Recorde-se que no mês anterior noticiámos o lançamento de um concurso da Infraestruturas de Portugal para a exploração turística dos 15 quilómetros de via entre as estações de Castelo de Vide e Marvão-Beirã,

através de veículos do tipo "railbike".

Foi já pelas 14 horas que a locomotiva 1437 impeliu vagarosamente o vagão por uma distância de cerca de dois quilómetros, até à primeira passagem de nível do ramal, sensivelmente ao pk 176,2.

Os ensaios decorreram durante cerca de duas horas em várias etapas, junto de alguns equipamentos montados na passagem de nível pela Infraestruturas de Portugal para efectuar medições de radiações electromagnéticas.

Numa primeira fase realizaram-se ensaios estáticos com a composição parada sobre a passagem de nível e com a locomotiva desligada. De seguida, a 1437 deslocou-se por diversas vezes para a frente e para trás em cerca de duas centenas de metros. A fase final consistiu novamente em ensaios estáticos.

Uma vez finalizada a bateria de ensaios, a 1437 viajou em marcha à vista até à Torre das Vargens, onde ainda esteve parada durante mais de uma hora. Arrancou em direcção ao Entroncamento pelas 17h40.

Segue-se a reportagem fotográfica realizada pelo Ricardo Quinas a este evento.

Amarcha 31601 Entroneamento - Torre das Vargens à passagem nazona do Vale da Blea, antes de Ponte de Soz





O início da viagem de recuo pelo Ramal de Cáceres, à saída da estação da Torre das Vargens.

Apesar da conservação mínima a que o ramal é sujeito periodicamente, na recta do pk 175 é bem visível a vegetação a reclamar o espaço antigamente destinado à passagem dos combolos.



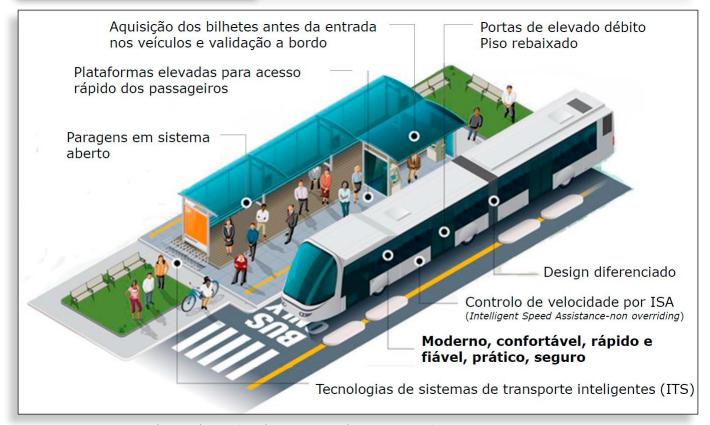
Após alguns avanços e recuos, a composição parou novamente sobre a passagam de nível no decorrer dos ensatos.

Uma vez concluídos os ensalos, a 1437 trouxe o combolo até à linha 3 da estação da Torre das Vargens enquanto aguardava a hora de partida.



Logo após a passagem de um combolo de contentores para Elvas, o combolo nº 31602 arrancou rumo ao Entroneamento. A fotografia foi obtida cerca de dois quilómetros apósa Torre das Vargens.





Esquema global do elstema Metrobus. Adaptado da apresentação do UNEO "Análise Comparada de Soluções Tecnológicas de Tiransportes para um Sistema de Mobilidade do Mondego Custo-eficientes Fase III

METROBUS SUCEDE AO METRO MONDEGO

promessa foi realizada no ano passado e cumpriu-se no dia 2 de Junho. O ministro Pedro Marques apresentou em Coimbra a nova solução técnica desenhada para resolver a questão da mobilidade no antigo Ramal da Lousã, após a queda do projecto do Metro Mondego (MM), cuja sociedade fora extinta pelo parlamento em Fevereiro de 2016.

A nova solução elaborada em conjunto pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil e pela IP Engenharia contempla a transformação da totalidade do trajecto de 35 quilómetros entre a estação de Coimbra-B e Serpins num sistema do tipo metrobus. Na prática, tratam-se de veículos em tudo idênticos a autocarros mas que possuem guiamento automático com a possibilidade de circularem quer em canal reservado, quer em vias rodoviárias convencionais.

O investimento previsto varia entre cerca de 75 e 90 milhões de euros distribuídos entre a infraestrutura e a aquisição da frota de autocarros, com entrada em funcionamento prevista na melhor das hipóteses para 2021, se o lançamento dos concursos públicos se iniciassem já este ano e no pressuposto de que a avaliação de impacto ambiental realizada para o MM se encontraria válida para o novo projecto, algo que pode não se verificar.

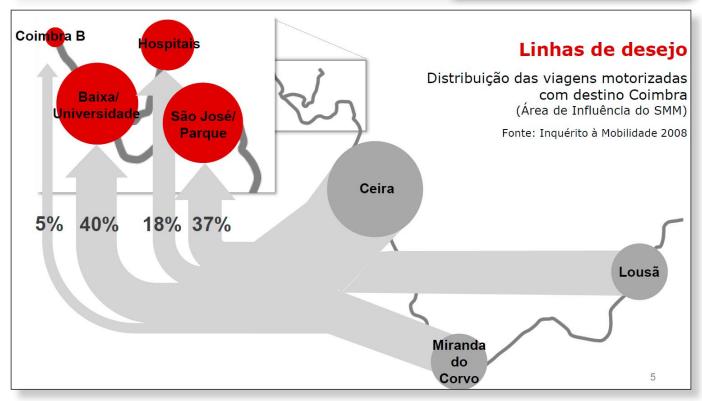
O cenário é também improvável porque antes será necessário candidatar o projecto a financiamento europeu, condição que o Governo assume como essencial para que este se concretize.

Ponto de partida

O documento do LNEC que serviu de base à apresentação do novo projecto começa por resumir o investimento anteriormente previsto para o Sistema de Mobilidade do Mondego. O custo global do antigo projecto situava-se nos 215,7 milhões de euros na primeira fase, que contemplava o trajecto entre Coimbra-B e Serpins, estimando uma procura de 5,33 milhões de passageiros por ano e resultados anuais estimados em 4,7 milhões de euros negativos.

Na segunda fase, a construção da ligação ao hospital da Universidade de Coimbra representaria um investimento de mais 79,4 milhões de euros que elevariam a procura para mais de 11 milhões de passageiros anualmente mas que se traduziriam na redução do défice de exploração para 2,2 milhões de euros.

Estes números suscitaram dúvidas da parte da Comissão Europeia que considerou o projecto financeiramente inviável devido sobretudo à falta de consistência da relação custo-benefício.



Distribuição das viagens motorizadas com destino a Colmbra. Adaptado da apresentação do LNEO "Amálise Comparada de Soluções Tecnológicas de Tiransportes para um Sistema de Mobilidade do Mondego Custo-eficientes Fase III

A reposição da ferrovia foi excluída à partida da equação pelo LNEC, que considerou que essa solução não permitiria o atravessamento da cidade de Coimbra entre Coimbra-Parque e Coimbra e não possibilita a articulação urbana, de forma a servir zonas mais centrais da cidade que recebem a esmagadora maioria da procura segundo um estudo datado de 2008.

O objectivo delineado pelo LNEC, segundo a primeira fase deste estudo por si desenvolvido em 2015, foi conceber uma solução que permitisse diminuir a incerteza na procura estimada, com menor investimento inicial e custos de operação e manutenção inferiores ao Metro Mondego e ainda que atendesse às necessidades de mobilidade da população.

A segunda fase agora apresentada incidiu na avaliação de soluções técnicas associadas aos sistemas BRT (*Bus Rapid Transit*) e sua comparação com vista a optar por aquelas que se enquadrassem mais favoravelmente nas características do antigo Ramal da Lousã.

A solução proposta

A solução proposta pelo LNEC contempla a transformação da antiga linha de caminho de ferro num corredor para um sistema do tipo metrobus dividido em dois trechos distintos: o troço urbano que se iniciará em Coimbra-B e segue até ao Alto de São João, com a consequente desactivação do actual troço ainda ao serviço até Coimbra, e o troço suburbano, a iniciar-se desde o Alto de São João e que levará os passageiros até Serpins.

O trecho urbano inclui a intenção de construir a variante de Solum e a nova ligação ao hospital, porém excluíndo o denominado túnel de Celas conforme previa o projecto do MM. Este trecho será em via dupla com alguns troços em canal dedicado. No entanto, fora dessas zonas, o estudo prevê a atribuição de prioridade nos principais cruzamentos.

O trecho suburbano prevê via única em canal dedicado de acesso interdito, com cruzamento nas estações e prioridade nos atravessamentos de nível. Devido sobretudo à sinuosidade do traçado neste trecho, o LNEC propõe a adopção de sistemas de guiamento automático alternativamente do tipo mecânico ou magnético. Entre as estações de Padrão e Meiral, o cruzamento com a EN342 será desnivelado.

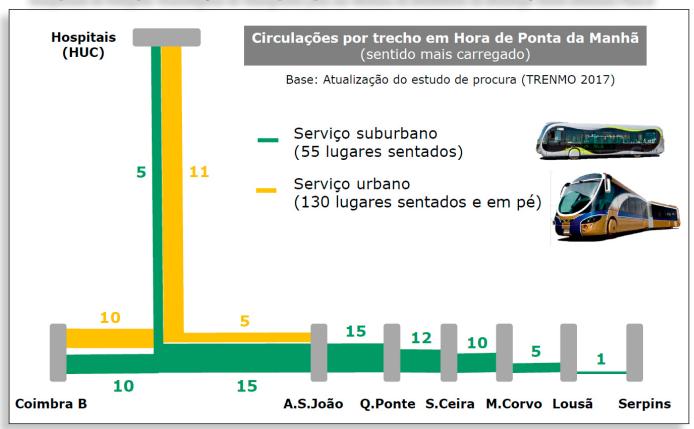
O serviço será marcadamente distinto entre os dois trechos, quer ao nível da oferta, quer dos veículos. Para servir exclusivamente a zona urbana, o LNEC estudou a necessidade de adquirir uma frota de 13 veículos articulados com capacidade total para 130 passageiros, enquanto 30 veículos com 55 lugares sentados assegurarão todo o serviço suburbano, sobrepondo-se sobre a totalidade da oferta da zona urbana.

O estudo assume uma elevada incerteza na procura mas estabelece limiares máximos de oferta em períodos de ponta entre 5 e 11 frequências por hora nos diversos troços do serviço urbano e um máximo de 15 frequências por hora nas ligações suburbanas, um valor que se reduz sucessivamente à medida que o serviço se apro-



Infraestrutura planeada para o futuro elistema Metrobus. Adaptado da apresentação do LNEO "Análise Comparada de Soluções Tecnológicas de Tiransportes para um Sistema de Mobilidade do Mondego Custo-eficientes IFase II

Oferfamérima prevista pera o perfodo de ponta da menhilmos diversos trogos. Adaptado da epresentação do LNEO "Amáliso Comparada de Soluções Tecnológicas de Transportes para um Sistema de Mobilidade do Mondego Custo-eficientes Fase II



xima de Serpins, onde apenas está prevista uma ligação por hora.

Os tempos de trajecto previstos para o percurso entre Serpins e Coimbra-Parque apenas conseguem praticamente igualar o antigo serviço ferroviário, cerca de 60 minutos desde Serpins e 36 desde Miranda do Corvo, valores igualmente semelhantes aos previstos no antigo projecto do MM.

Do estudo do LNEC resultaram três soluções técnicas com maior viabilidade, nomeadamente:

- 1) Sistema com guiamento mecânico com veículos híbridos eléctricos, com investimento previsto avaliado em 81,3 milhões de euros;
- 2) Sistema com guiamento magnético com veículos eléctricos de carregamento no terminal, com investimento previsto avaliado em 89,3 milhões de euros;
- 3) Sistema com guiamento magnético com veículos movidos a gás natural, com investimento previsto avaliado em 74,7 milhões de euros.

O estudo económico realizado aos três cenários demonstrou que a terceira solução seria a única que permitiria um défice de exploração teoricamente próximo de zero, contra 120 mil euros da primeira opção e 460 mil euros da segunda hipótese.

As lacunas

A solução apresentada continua a não reunir unanimidade quer ao nível político, quer junto das populações da região. O movimento que defende o Ramal da Lousã já se manifestou contra o projecto, argumentando que este limita o crescimento económico da região e que não se adequa à realidade das áreas suburbanas atravessadas pelo antigo ramal, exigindo a reposição do transporte ferroviário convencional.

O estudo do LNEC assume haver larga incerteza na procura estimada para o projecto do MM mas não corrigiu o problema. Pelo contrário, assumiu os mesmos volumes de tráfego e de receitas que se estimavam para o Metro Mondego: 11 milhões de passageiros por ano a gerarem 8,07 milhões de euros de receitas, valores que se crêem ser largamente excessivos e que ficam assim sem qualquer análise. Recorde-se que o Ramal da Lousã transportou, em 2009, cerca de 1 milhão de passageiros anualmente.

Em rigor, o LNEC só comparou diferentes opções técnicas para um sistema de metrobus, a partir do momento em que excluiu o meio ferroviário da equação por considerar que este não se integra no meio urbano da cidade de Coimbra, um veredicto questionável pelas opções cada vez mais versáteis para enquadramento do transporte ferroviário em meios urbanos.

O investimento necessário para a reposição da opção ferroviária nem sequer foi quantificado mas seria potencialmente inferior ao investimento necessário para a opção pelo metrobus. No entanto, mesmo que o valor fosse superior, o período de vida útil de um investimento ferroviário é largamente superior a qualquer sistema metrobus, o que, a longo prazo, significaria que o meio ferroviário seria economicamente mais vantajoso.

O estudo também não considerou nem quantificou quaisquer vantagens associadas ao meio ferroviário, como por exemplo a possível redução significativa dos tempos de trajecto, assumindo que os futuros autocarros não farão melhor do que as decrépitas automotoras Allan que serviam a população até ao encerramento do ramal e que, ainda assim, conseguirão acrescentar 10 milhões de passageiros anualmente apenas através da integração na cidade e do aumento da oferta.

Por enquanto, certo é que a questão da mobilidade no antigo Ramal da Lousã está longe de estar resolvida.

Comparação dos tempos de ligação a Colimbra-Parque entre o serviço Regional prestado pela CP em 2009, o actual serviço rodoxiátio alternativo, o meio farroxiátio ligairo projectado para o MM e a opção pelo Metrobus. Adaptado da apresentação do UNIA "Análise Comparada de Soluções Tecnológicas de Transportes para um Sistema de Mobilidade do Mondego Custo-eficientes Fase II

	CP 2009	Serviços alternativos	LRT	МВ
Serpins	59	75	60	60
Lousã	51	50	53	51
Miranda Corvo	35	40	39	36
Sobral Ceira	15	20	23	17

LIGAÇÕES INTERNACIONAIS

AVANÇAM TIMIDAMENTE

o primeiro dia do mês de Junho, o ministro Pedro Marques deslocou-se à Pampilhosa no âmbito da consignação de uma empreitada de estabilização da taludes na Linha da Beira Alta, que serviu de mote à apresentação do grande investimento de cerca de 700 milhões de euros previsto para esta ligação internacional.

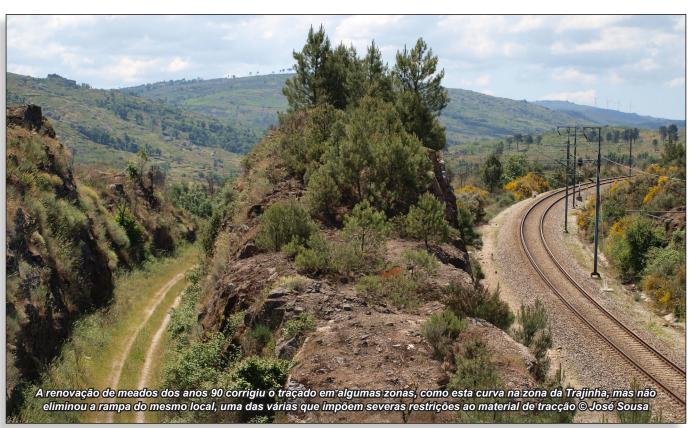
A apresentação não veio a público, mas daquilo que a comunicação social que esteve presente transmitiu, começam a aparecer dados mais concretos sobre o projecto que a Infraestruturas de Portugal está a desenhar para a Linha da Beira Alta e simultaneamente começa a formar-se a ideia de que a intervenção não se traduzirá em acréscimos de competitividade significativos quer para passageiros, quer para mercadorias.

A apresentação contou desde logo com um erro básico – ao referir que a 64% da sua extensão foi renovada há 40 anos, quando na realidade essa renovação aconteceu nos anos 90, há sensivelmente 20 anos – concluindo de forma muito questionável que a infraestrutura se encontra em fim de vida útil e que, por esse motivo, tem obrigado ao estabelecimento de muitas restrições que prejudicam a qualidade do serviço, ao invés de questionar a pertinência da última renovação que, apesar de ter

sido realizada há tão pouco tempo, não soube atribuir à Beira Alta a importância que poderia ter.

A futura renovação propõe-se a alcançar velocidades em torno dos 120 km/h, promover a interoperabilidade, aumentar a capacidade para os comboios de mercadorias através do prolongamento das linhas de resguardo em 10 estações, permitir a ligação directa ao norte do país com a construção da concordância na Pampilhosa e aumentar as condições de segurança através da eliminação de passagens de nível e renovação das estações e apeadeiros, incluindo a estação da Pampilhosa. Pelo meio surgem as "correcções pontuais de traçado", cujo objectivo continua a ser difícil de esmiuçar.

Se é certo que as limitações à tracção de comboios de mercadorias associadas às rampas a rondar os 18 a 21 por mil estão reconhecidas, conforme consta inclusivamente da ficha relativa ao financiamento europeu aprovado para a realização dos estudos nesta linha, também parece cada vez mais certo que o objectivo de estabelecer patamares de tracção na ordem das 1.400 toneladas para locomotivas 4700 caiu por terra, mesmo quando o financiamento europeu foi aprovado com esse pressuposto.





As declarações de Carlos Fernandes, vice-presidente da Infraestruturas de Portugal, foram discordantes relativamente a todos os documentos e ao que o próprio ministro Pedro Marques havia referido recentemente, ao afirmar que as obras na Linha da Beira Alta não implicarão o encerramento ao tráfego ferroviário, não necessitanto assim que a intervenção na Beira Baixa esteja concluída para que possam arrancar. Erro, ou sinal evidente de que a intervenção na Linha da Beira Alta ficará muito aquém de quaisquer expectativas? Fica a questão, mas parece certo que antes de 2018 a Beira Alta não conhecerá quaisquer obras de grande envergadura.

Logo no dia seguinte, o ministro Pedro Marques anunciou na câmara municipal de Coimbra o lançamento do concurso público para o projecto de modernização da estação de Coimbra-B, um investimento avaliado no seu global em 10 milhões de euros. Seria uma boa notícia, não fosse tal na realidade não ter acontecido. Até ao final do mês de Junho, não foi lançado qualquer concurso público para este projecto, da mesma forma que não foi lançado qualquer concurso público para a renovação do troço da Linha do Leste ente Elvas e a fronteira, apesar de já ter sido anunciado vezes sem conta pelo mesmo ministro nos últimos meses.

É aliás para essa ligação internacional que nos viramos agora. Por enquanto, a Infraestruturas de Portugal apenas lançou dois tímidos concursos públicos para a aquisição de materiais para essa intervenção: o primeiro no valor base de 260 mil euros sem especificar em concreto do que se trata, e o segundo no valor de 75 mil euros relativo a aparelhos de mudança de via provisórios.

O financiamento europeu alocado ao ano 2017 para o corredor internacional sul, a ligar Sines à fronteira do

Caia foi aprovado no passado mês de Junho: cerca de 55,8 milhões de euros para o troço Évora — Elvas, incluindo a ligação à fronteira pela actual Linha do Leste, mais 33,7 milhões de euros para a renovação de 36 km de via entre Grândola, Ermidas-Sado e Sines. A partir destes dados surge outro ponto de interrogação: só a actual Linha de Sines tem 50,6 quilómetros de via, a que se somam cerca de 27 quilómetros entre Grândola e Ermidas, pelo que a extensão que sofrerá uma intervenção não chegará sequer a metade.

O ministro Pedro Marques anunciou o lançamento do concurso público para a nova linha entre Évora e a fronteira do Caia ainda este ano mas evidentemente é um cenário difícil de acreditar. Por enquanto, a linha encontra-se em fase de projecto de execução, tudo apontando para que venha a seguir o traçado delineado há largos anos para a linha de alta velocidade e que ela mesma venha a constituir uma futura linha única mista de alta velocidade, apesar da alergia que o poder político ganhou nos últimos anos a esta designação, já que prevê velocidades de 250 km/h.

O traçado à saída da estação de Évora continua pendente, após a Infraestruturas de Portugal ter estudado três novas alternativas das quais não se conhecem dados concretos.

Só foi conhecido no passado mês, mas no passado dia 24 de Junho, a Infraestruturas de Portugal adjudicou por ajuste directo a realização de diversos estudos para a modernização parcial da Linha de Vendas Novas, no valor de 950 mil euros. Os moldes desta intervenção são completamente desconhecidos, sendo mais um caso que acompanharemos no futuro assim que haja desenvolvimentos.



ALLAN REGRESSAM A BADAJOZ

or iniciativa do Governo, a CP vai reactivar o serviço ferroviário de passageiros na Linha do Leste entre Entroncamento e Badajoz a partir do próximo mês de Setembro.

A ligação prevê apenas um comboio diário em cada sentido, que deverá cumprir o trajecto num tempo próximo das 2 horas e 10 minutos, sensivelmente menos 15 minutos do que acontecia à data do fim do serviço em Dezembro de 2011, em virtude das intervenções na infraestrutura realizadas desde essa altura.

O serviço ferroviário da Linha do Leste foi parcialmente retomado pela CP a 25 de Setembro de 2015, em parceria com as autarquias envolvidas, com uma frequência à sexta-feira e outra frequência ao domingo apenas até à estação Portalegre, direccionadas sobretudo para servir os estudantes e militares nas suas deslocações de fim de semana para o norte do país.

A ideia, numa primeira fase, seria testar a viabilidade do serviço durante seis meses. No entanto, as eleições legislativas aconteceram logo no fim de semana seguinte e o Governo acabaria mais tarde por mudar de cor. A 14 de Janeiro, votava-se na assembleia um projecto de resolução dos Verdes para a reposição do serviço ferroviário na Linha do Leste, votado favoravelmente por unanimidade, inclusivamente pelo próprio PSD que optara por suprimir o serviço em 2011, e pelo PS, que mais tarde admitiu ter sérias dúvidas da sua viabilidade e que dessa forma a ideia só poderia avançar após a realização de um estudo que o comprovasse.

Seis meses volvidos e os números não corresponderam às expectativas da CP. Os números apresentados pelo jornal Público no final de Abril de 2016 referiam que em 108 comboios realizados até essa altura, apenas foram transportados 2.626 passageiros, uma média de apenas 24 por comboio. Em condições normais, o engenheiro Manuel Queiró, que se encontrava à frente do Conselho de Administração da CP, teria possivelmente optado por condenar novamente o serviço à extinção. No entanto, nas novas circunstâncias políticas optou pela sua continuidade e aguardou por eventuais instruções do Governo.

Nos últimos meses, o serviço tem inclusivamente exigido um esforço suplementar da CP para que seja assegurado. A falta de automotoras diesel na Linha do Oeste obrigou inicialmente a CP a prescindir de uma das duas automotoras 0350 destinadas ao serviço do Leste, que servia de reserva à primeira. Mais recentemente, a situação agravou-se. A unidade necessária para a ligação a Portalegre realiza actualmente uma marcha em vazio entre Santa Apolónia e o Entroncamento para assegurar a ligação a Portalegre de sexta-feira e regressa a Lisboa assim que dá por concluído o seu trabalho. O episódio repete-se aos domingos.

Não existe conhecimento de que o Governo actual tenha realizado qualquer estudo que comprovasse a viabilidade do regresso dos comboios Regionais à Linha do Leste, e esta parece ser apenas uma medida eleitoral, à semelhança das medidas que o Governo de José Sócrates implementou em 2009, quando decidiu levar os comboios novamente até Coruche e Leixões, com o desfecho que se conhece.

Às automotoras Allan caberá novamente a tarefa de percorrer diariamente o trajecto entre o Entroncamento e Badajoz, aumentando a pressão sobre a envelhecida frota de uma CP que ainda se debate para restabelecer a pontualidade e regularidade do serviço Regional na Linha do Oeste, após a mobilização das unidades 592 e 592.2 em exclusivo para o norte do país. Em Contumil encontram-se duas automotoras Allan em revisão para regressarem ao serviço, algo que ainda deverá levar algum tempo.



PRESIDENCIAL VOLTA AO DOURO NO OUTONO

A inda no rescaldo da edição do Presidencial que percorreu o Douro em Maio, a organização anunciou, no princípio de Junho, as datas para a próxima edição a decorrer na época das vindimas.

No total, encontram-se agendadas 14 viagens, a decorrer a partir de dia 16 de Setembro em todos os sábados e domingos até ao último fim-de-semana de Outubro.

A edição é mais alargada do que as anteriores, porém os dias 16 e 17 de Setembro, e 7 de Outubro encontram-se já totalmente reservados, não sendo possível adquirir bilhetes.

O Presidencial mantém no essencial as características da última edição, aqui recordada por esta fotografia do Valério Santos de dia 6 de Maio, junto à barragem da Valeira.

Os participantes viajarão desde a estação de São Bento até à Quinta do Vesúvio, com a experiência gastronómica a cargo de conceituados chefs de cozinha, cujos nomes serão anunciados em breve.

Do ponto de vista ferroviário, a grande novidade serão os sábados de 23 e 30 de Setembro, que juntarão no mesmo dia três comboios turísticos distintos: o Presidencial, o Histórico e o MiraDouro.







CP ALTERA HORÁRIOS DOS URBANOS DO PORTO

gualmente com o objectivo de facilitar as deslocações até às praias servidas pelas estações da Linha do Norte, entre os dias 24 de Junho e 1 de Setembro, a CP substitui diariamente dois pares de comboios urbanos Penafiel/Caíde — São Bento — Ovar por dois novos comboios directos Penafiel/Caíde — Ovar ou vice-versa.

Na Linha de Guimarães, a CP introduziu alterações definitivas no dia 25 de Junho, das quais se destaca a criação de um novo comboio rápido Guimarães — Porto São Bento com partida às 08h04, em substituição de uma das frequências que antes circulava com paragem em todas as estações e apeadeiros.

Na mesma linha, a CP suprimiu um comboio Guimarães — Santo Tirso com seguimento mais tarde de Santo Tirso a São Bento, substituindo-o por uma nova ligação Guimarães — São Bento com paragem em todas as estações e apeadeiros, e suprimiu uma outra ida e volta entre São Bento e Santo Tirso.

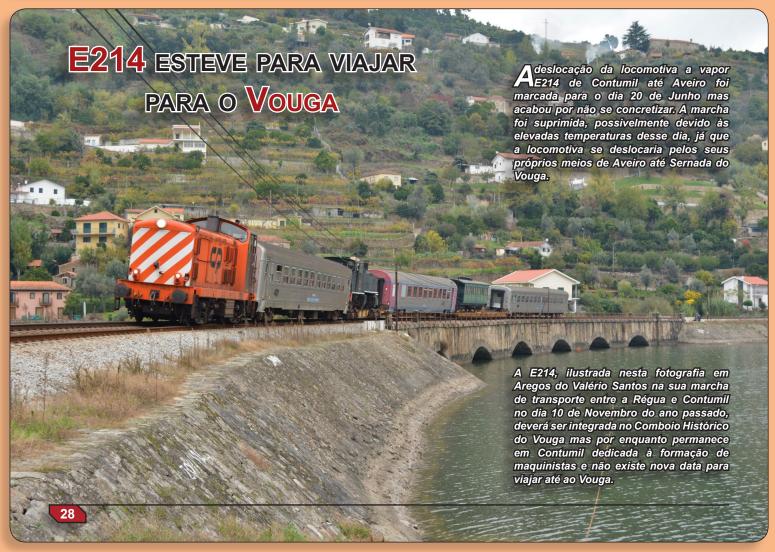


Vouga integrado no sistema Andante

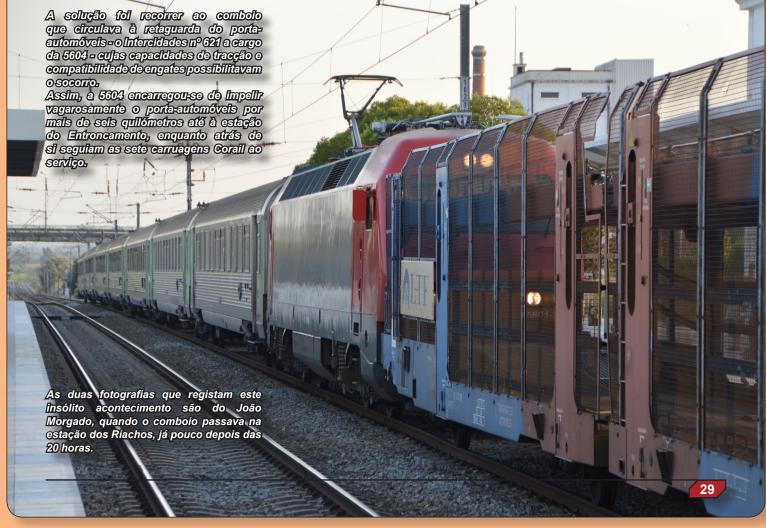
ntre os próximos meses de Setembro e Outubro, os comboios da Linha do Vouga, como este ilustrado pela fotografia do Ricardo Quinas em Maio de 2017 à passagem na zona da Azurva, serão integrados no sistema taritário Andante. É pelo menos a intenção da Área Metropolitana do Porto e autarquias envolvidas, após acordo com a CP.

Além do Vouga, a medida abrange ainda o prolongamento dos limites do Andante em outras linhas da rede de urbanos do Porto, nomeadamente a inclusão da estação da Trofa na Linha do Minho, a extensão do limite de Valongo até Oleiros, na Linha do Douro, a inclusão da Linha de Guimarães até Vila das Aves e a extensão de Espinho a Paramos, na Linha do Norte.













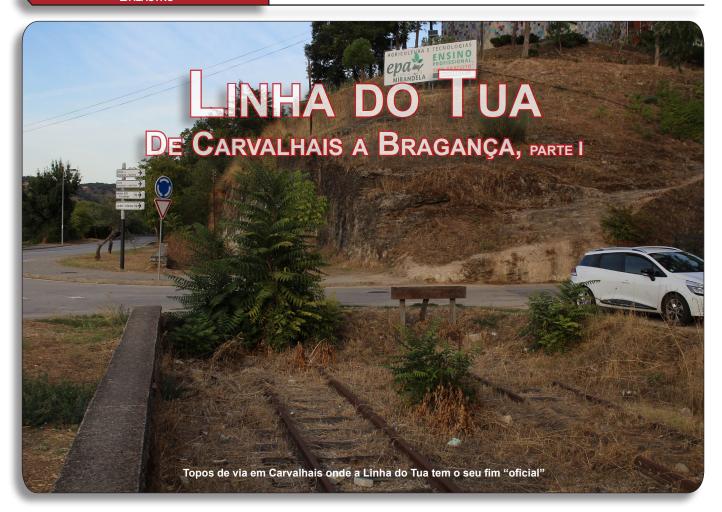
CÂMARA LIBERTOU TERRENOS DA VARIANTE DE SANTARÉM

câmara municipal de Santarém levantou no mês passado as restrições sobre parte dos terrenos que se encontravam reservados para a construção da variante à Linha do Norte na zona de Santarém.

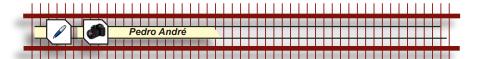
No entendimento do município, não faz sentido manter o estatuto de utilidade pública sobre estes terrenos, após o Governo ter admitido que não pretende realizareste investimento no actual quadro comunitário de apoio a vigorar até 2020.







uma altura em que surgem noticias que prevêem que seja construída uma ecopista entre Mirandela e Bragança, numa extensão de aproximadamente 70 quilómetros, aproveitando a antiga Linha do Tua, nada melhor do que recordar o que ainda restava da antiga linha em Setembro de 2016.



A viagem começa ao quilómetro 58,1 na estação de Carvalhais, onde estão instaladas as oficinas que servem para manutenção do material circulante ao serviço do Metro Mirandela. É um dos extremos do serviço ferroviário activo que serve a Escola Profissional de Agricultura e Desenvolvimento Rural e é onde está instalado o topo de via que marca o fim da circulação ferroviária da Linha do Tua. Foi no dia 15 de Dezembro de 1991 que se deu o encerramento dos quilómetros de linha entre Mirandela e Bragança e passaram já 25 anos desde que os últimos comboios seguiram em direcção a essa cidade. O edificio de passageiros é composto por dois pisos e face à existência das oficinas, está em razoavel estado de conservação.





Após sair de Carvalhais, a linha seguia ao lado da estrada nacional 15 e era atravessada por algumas passagens de nível rurais sem guarda que permitiam aceder aos terrenos de cultivo, sendo que ainda hoje são visíveis alguns sinais que indicavam isso mesmo. Pela estrada nacional chegase ao quilómetro 59,4 da linha, onde se encontrava a primeira passagem de nível com guarda colocada no atravessamento com o caminho-deferro. Estas casas existentes junto das passagens de nível são por norma de uma arquitectura extremamente simples e serviam habitualmente apenas para habitação da guarda de passagem de



A cerca de 135 metros de distância da passagem de nível existe a ponte metálica dos Carvalhais com cerca de 23 metros de comprimento, da qual só resta o esqueleto metálico, suportado pelos encontros em cantaria, já que os carris e as travessas foram retirados. O único meio de lá chegar é a pé e o mato, como seria de esperar, há muito que ocupou o espaço do canal. Não fosse a presença de restos de balastro e nada faria supor que por aqui já passaram comboios. É possível passar a ponte, no entanto tal não é aconselhável, até porque do lado oposto não existe nada de relevante.



Por entre curvas e contra-curvas e ainda com a estrada nacional 15 a acompanhar, encontramos a aldeia de Vilar da Ledra, que contava com um pequeno apeadeiro situado ao quilómetro 61,1, constítuido por um pequeno abrigo já demolido e por uma pequena habitação que está em ruínas, onde é ainda visivel o nome da paragem ferroviária. Como em quase toda a extensão da linha, aqui já não existem carris e o canal está em alguns pontos completamente abandonado e noutros acabou por ser aproveitado como caminho de terra batida. Quem gosta de turismo pode ir visitar a igreja de São Miguel, situada no extremo da aldeia.

Seguindo viagem, não podíamos deixar de ir fotografar a vista que a passagem superior do caminho municipal 1082 nos proporciona sobre o canal ferroviário, banhado com os primeiros raios de sol do dia. Quando havia comboio seria um local fantástico para observar a ida das composições a caminho de Bragança, perante uma paisagem pincelada por oliveiras. Logo depois da passagem superior, cerca de 30 metros do traçado desapareceram devido à construção de novos acessos rodoviários. Esta passagem superior fica situava sensivelmente junto do *quilómetro 62,5* da Linha do Tua.

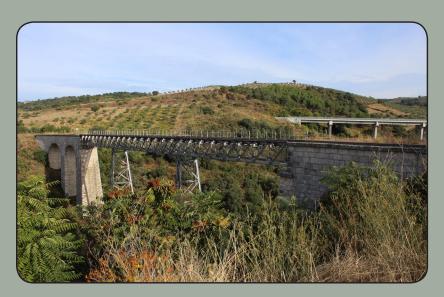


Avantos era o apeadeiro seguinte ao quilómetro 65,3 e tinha a particulariedade de ter um depósito de água metálico colocado sobre o pequeno edificio de passageiros. Distanciado da pequena aldeia de Avantos, a única razão óbvia para a construção de um apeadeiro aqui seria a necessidade abastecer as locomotivas a vapor com água. O abandono e a construção do IP 4, actual A4, levaram à demolição do mesmo e a uma transformação na zona envolvente. Só com muita dificuldade foi possível descobrir e meter a descoberto parte da plataforma que está dentro de um espaço vedado. É, por agora, o único vestígio visível da paragem ferroviária. O canal ferroviário, que nesta zona passa por uma série de trincheiras, tem ainda presente uma extensão de



travessas de madeira que sobreviveram ao levantamento da linha e que acabam por dar um aspecto bastante pitoresco. Vale bem a pena perder algum tempo e percorrer algumas centenas de metros pelo canal onde em tempos ecoava o apito das locomotivas.

A caminho da estação de Romeu, a linha faz uma curva de cerca de 90° até atingir a ponte ferroviária da Assureira que se destaca na paisagem com a ponte rodoviária da A4 em fundo. A ponte com cerca de 130 metros de comprimento é uma mistura de cantaria e de metal tendo três arcos semicirculares nos extremos (dois num lado e um no outro) com três pilares em pedra. A parte central da ponte é composta por um tabuleiro em metal com cerca de 65 metros de comprimento, que é suportado por dois pilares, também eles metálicos. São ínumeras as fotografias antigas de composições ferroviárias a passarem sobre a mesma, tornandose este um dos marcos mais icónicos da Linha do Tua. A ponte tem ainda a particulariedade do acesso ao tabuleiro central ser ligeiramente em curva pelo lado de Mirandela.





Aqui, alguns carris sobreviveram à delapidação da linha e são visiveis desde a casa da passagem de nível situada ao *quilómetro 66,8* até à estação do Romeu. A casa que existe neste local é diferente da anterior. A sua arquitectura é algo caracteristica das linhas de via estreita e é caso único na Linha do Tua. Por toda a linha as placas que existem com a quilometragem apresentam diferenças em relação ao resto do país sendo que o tradicional "PN K" foi substituido pelo "PN Qm".



Jerusalém do Romeu viu chegar o comboio em 1905 e ali foi construída uma estação onde pontifica um edificio de passageiros com primeiro andar, caracteristico da Linha do Tua entre Mirandela e Bragança. A frente da estação, onde era em tempos o largo de acesso, está razoavelmente limpo, talvez porque é utilizado como uma espécide de estaleiro de obras, e o acesso ao interior da estação faz-se sem dificuldades, embora o edificio esteja em ruínas. O mato existente dificulta bastante o enquadramento das fotografias e torna complicado fazer um reconhecimento eficaz da zona. A plataforma que existe no lado oposto ao edificio de passageiros passa quase despercebida e, embora ainda existam

carris e travessas, a erva e o mato rasteiro tapam quase por completo o solo. Após a saída da estação, o traçado da linha efectua uma curva sobre um aterro, onde é possível passar por uma passagem inferior e que no tempo das 9300 daria um belo enquadramento fotográfico. Infelizmente cheguei com 25 anos de atraso...



Ao quilómetro 74,1 temos a estação de **Cortiços** que se encontra habitada, muito provávelmente por um antigo ferroviário. Assim, o edificio ainda está em razoável estado de conservação. Apesar da tentativa de comunicar com um morador que estava sentado na frente da estação através de um "bom dia", não recebemos qualquer resposta. Talvez a audição não fosse já a melhor, ou talvez não tivesse interesse em falar com desconhecidos que lhe invadiam parte da privacidade. Aqui também ainda existem os carris, tal como um depósito de água metálico e uma base em alvenaria que em tempos suportou um outro depósito. O conjunto edificado é igual ao do Romeu, com a estação com dois pisos e o tradicional armazém que ainda hoje é utilizado para outras funções que não o transporte ferroviário. A aldeia de Cortiços fica a uns "escassos" 1.300 metros.

A estrada nacional 101-2 leva-nos até à estação de Grijó situada ao quilómetro 78,9. Aí, uma pequena surpresa, já que o acesso estava vedado. Alguém se lembrou de impedir a passagem com uma rede. A opção foi irmos pelo canal ferroviário e, embora também existam redes em quase todo o perimetro da estação, lá encontrámos um local por onde passar. O cais coberto está praticamente todo destruído e os próximos invernos devem levar à destruição por completo do mesmo. O edificio de passageiros está quase em ruínas e uma perspectiva mais afastada dá quase a sensação de o mato estar prestes a engolir o que ainda vai resistindo ao passar do tempo. Como nas estações anteriores, o edificio é de dois pisos e a povoação que deu nome à estação situa se a cerca de um quilómetro de distância.



Altura de seguir viagem até Macedo de Cavaleiros com paragem em duas passagens de nível onde ainda se encontram as devidas habitações de pé. Ao *quilómetro 79,8* o alcatrão já cortou os carris a meio, que ainda subsistem de ambos os lados da passagem de nível, embora o canal ferroviário esteva mais uma vez praticamente ocupado por mato. Alguém deve ter achado piada à placa da quilometragem que existia na parede tendo retirado a mesma. Um antigo poste de comunicações junto do abrigo da guarda de passagem de nível compõe o que ainda resiste do ambiente ferroviário.



quilómetro 80,3, atravessamento rodoviário pela antiga linha e aqui é possível encontrar os carris em muito bom estado, tendo em conta que o comboio não passa de uma miragem. A qualidade ainda existente na superestrutura leva-nos a pensar que terá sido das últimas zonas da linha a ser alvo de beneficiação antes do seu encerramento. Aqui, ainda ninguém surrupiou a placa com o ponto quilométrico. A casa de guarda é minúscula e talvez por isso tenham sido construídos dois anexos para abrigar quem tinha o árduo trabalho de zelar pela segurança da passagem de nível.



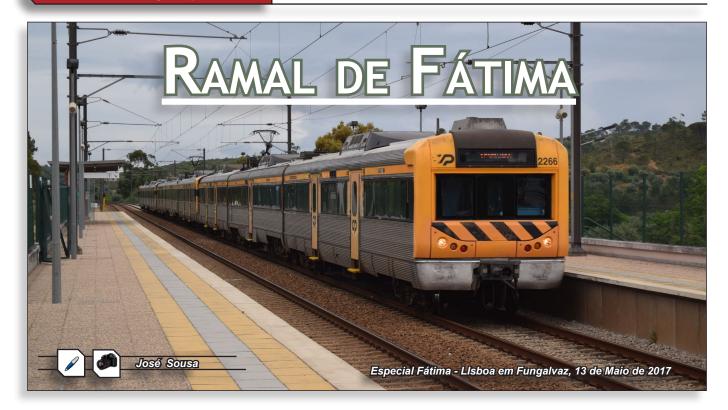
Macedo de Cavaleiros é uma vila hospitaleira de Trás-os-Montes que viu o comboio partir sem regresso, levando ao abandono do complexo ferroviário que se encontra bastante degradado. A estação, situada ao quilómetro 82,8, é composta por um edificio com dois pisos e com duas partes laterais. É único em toda a Linha do Tua e, embora esteja desde há muitos anos com as portas e janelas seladas com tijolo e cimento, continua a ser alvo de intrusão. Nem o facto de terem pintado umas portas e janelas na estação, lhe trouxe a dignidade que merecia. O conjunto de azulejos que se encontra na parede lateral relativo ao primeiro prémio da semana das janelas floridas de 1967, podia 39 anos depois ser facilmente substituído por um painel alusivo à estação mais abandalhada da Linha do Tua. O mato ocupa a totalidade das



linhas. Em breve, há-de chegar ao telheiro metálico que protegia os passageiros das intempéries e que agora protegerá da actuação de algumas práticas ilegais. A pequena rotunda que permitia movimentar vagões e a balança existente não passam de pormenores esquecidos no meio do caos, e os armazéns de mercadorias que ainda ali se encontram, não passam de memórias do transporte ferroviário. Tristes memórias para um povoação que viu chegar a modernidade a bordo do comboio em 1905. A viagem continua na próxima edição.







om a visita do Papa Francisco a Fátima, ficou patente que esta cidade não está capacitada para movimentar um número tão elevado de peregrinos por via rodoviária. O dia 13 de Maio de 2017 foi um exemplo disso, com cerca de um milhão de pessoas presentes nesse dia e a dificuldade em arranjar transporte rodoviário para tantas pessoas.

A vantagem do transporte ferroviário é conseguir formar um comboio com a mesma capacidade que 20 autocarros. No entanto, não é tarefa fácil tentar levar a via férrea até à Cova de Iria. Este lugar encontra-se a 350 metros acima do nível do mar e ainda rodeada de montes que chegam aos 450 metros. Mas não é impossível.

A hipótese quanto a mim mais praticável, seria o 'Ramal de Fátima' separar-se da Linha do Norte a seguir à povoação de Chão de Maçãs, seguindo depois paralelo à ribeira de Seiça, passando perto das povoações de Seiça, Olaia, Peras Ruivas e junto a Vila Nova de Ourém que ficaria com uma estação. Até aqui, a linha apresentava uma cota de 140 metros. A partir deste ponto teria de começar a subir, passando junto a Corredoura e São Sebastião, indo paralela ao ribeiro da Alvega a partir da Atouguia até ao vale que existe entre Cova de Iria e Fontainhas, a cerca de 250 metros de altitude. Este ramal teria uma extensão de cerca de 15 km, com uma estação (Vila Nova de Ourém) ao km 7, sendo electrificado e automatizado.

Na primeira fase, seria em via única, com um apeadeiro em Ourém, enquanto a estação de Fátima teria duas linhas e o edifício de passageiros seria lateral. Numa segunda fase, o apeadeiro de Ourém seria promovido a estação e o ramal poderia ser prolongado e ligado à Linha do Oeste, através de um túnel logo a seguir à estação, visto não ser possível a linha subir mais. Na zona de Seiça seria criada uma concordância para ligar o ramal ao norte do país.

A estação ficaria sensivelmente a um quilómetro da Cova de Iria, sendo uma distância perfeitamente razoável. O serviço seria regional, podendo ser na ordem dos três comboios em cada sentido nos dias de semana e quatro nos fins de semana e feriados. Nos dias 12 e 13 de Maio e Outubro seriam vários os especiais.

Esta analise foi feita apenas recorrendo ao que se vê no terreno. Não foram feitos quaisquer estudos de impacto ambiental, nem de custos de expropriações, tão essenciais para obras desta envergadura.

Ainda assim, a probabilidade de uma obra destas avançar é quase nula. Portugal é um país alérgico a construir novos itinerários para passageiros. Se não contarmos com o troço da Linha do Sul entre Campolide e Pinhal Novo que abriu entre 1999 e 2003, o ultimo troço a abrir e que ainda tem embarque e desembarque de passageiros, foi o Ramal de Tomar em 1928. Em quase um século, só encontramos abertos 35 km de paragens novas.

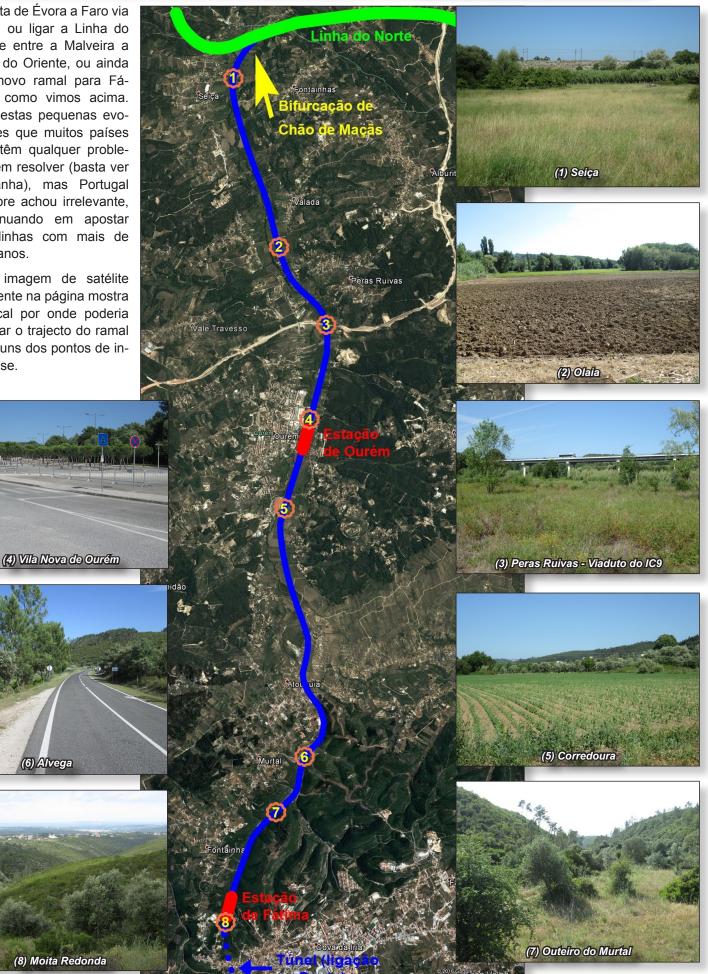
O cenário a curto prazo não deverá mudar. Para já, fala-se na nova linha entre Évora e Elvas, mas sem estações intermédias. De resto só se equacionam pequenas correcções de traçado, como se fez em Espinho ou Trofa, mas nada de novo.

Em pleno século XXI, vivemos com uma rede ferroviária programada para o século XIX. Nunca se fizeram alterações de itinerários expressivas, como uma ligação directa de Évora a Faro via Beja, ou ligar a Linha do Oeste entre a Malveira a gare do Oriente, ou ainda um novo ramal para Fátima como vimos acima. São estas pequenas evoluções que muitos países não têm qualquer problema em resolver (basta ver Espanha), mas Portugal sempre achou irrelevante, continuando em apostar em linhas com mais de 100 anos.

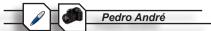
A imagem de satélite presente na página mostra o local por onde poderia passar o trajecto do ramal e alguns dos pontos de interesse.

(6) Alvega

(8) Moita Redonda







esta vez o "Ultimo Tirefond" abrange dois antigos apeadeiros da Linha do Algarve que já não têm qualquer tipo de serviço comercial e que ficam separados por apenas 2.200 metros. A opção

de juntar o apeadeiro de Marim ao quilómetro 353,6 e o de Bias ao quilómetro 355,8 é natural, tendo em conta que a história que envolve estes dois pontos da rede ferroviária é bastante similar.

Corria o ano de 1902 quando foi aprovado o projecto e o orçamento relativo à construção e expansão da linha ferroviária entre a cidade de Faro e Vila Real de Santo António, situada no extremo Este do Algarve. Nesse projecto já existia a intenção de construir os apeadeiros de Marim e de Bias.

O dia 20 de Abril de 1903 ficou marcado pela arrematação da empreitada número 12, que compreendia a construção das casas de guarda e de partido, e os apeadeiros de Marim e de Bias. O valor base de licitação era de 9.200\$00 réís e o depósito provisório de 230\$00 réis.

Em Setembro de 1904 foi finalmente inaugurado o traçado compreendido entre as estações de Olhão e da Fuzeta, sendo que os dois apeadeiros entraram nessa altura ao serviço comercial. A proximidade das salinas, que em ambos os casos ficavam quase encostadas à



linha, e o transporte ferroviário de mercadorias que era nessa altura o grande motor da economia, levou a que surgisse a necessidade de criar condições para carregar vagões nesses apeadeiros.

Foram anunciadas para o dia 10 de Abril de 1905 as arrematações respectivas à construção dos cais de mercadorias para ambos os apeadeiros. No caso de Marim o valor de depósito provisório era de 40\$00, enquanto que o de Bias tinha o valor de depósito de 37\$50. Os cais de mercadorias tinham cerca de 35 metros de extensão, e a entrada na "linha de saco" efectuava -se pelo lado da estação da Fuzeta.

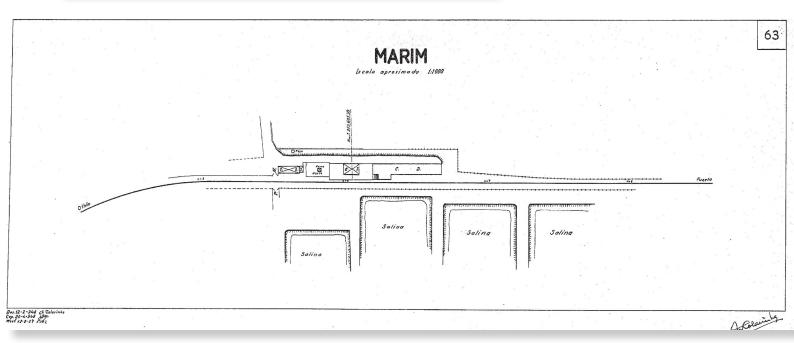
A partir dessa altura, os apeadei-





ros de Marim e de Bias ficavam com a linha de circulação principal, que servia a plataforma, instalada em frente do edificio de passageiros, e uma linha de resguardo destinada ao cais de mercadorias. Isto levava a que o apeadeiro tivesse de estar guarnecido aquando da movimentação de vagões de mercadorias de modo a permitir as respectivas manobras em segurança.

Os edificios de passageiros dos dois apeadeiros eram bastante simples e contavam normalmente com uma sala destinada ao chefe da estação, que servia também como bilheteira, local do telégrafo e zona de despachos. Uma outra divisão era destinada aos passageiros como vestíbulo e sala de espera e tudo o resto era destinado à habitação.



Em Marim, a existência de uma passagem de nível junto do apeadeiro levou à construção de uma casa destinada à guarda situada no quilómetro 353,553.

O facto é que apenas 11 anos depois no dia 1 de Setembro de 1916, foi anunciado que os apeadeiros de Marim e de Bias iam ver encerrado o serviço de mercadorias em grande e em pequena velocidade, passando ambos a efectuar apenas serviços de passageiros sem bagagem.

O desenvolvimento do transporte rodoviário e o facto dos apeadeiros estarem relativamente longe dos principais núcleos populacionais, levou a

que o movimento de passageiros fosse diminuíndo com o passar dos anos.

Em 1937, um horário reproduzido na Gazeta dos Caminhos de Ferro apresentava quatro circulações num sentido e apenas três no sentido inverso a servirem o apeadeiro de Marim. Por esta altura já nem todos os comboios paravam em Marim e não havia referência ao apeadeiro de Bias. O Guia Oficial dos Caminhos de Ferro em Portugal de Agosto de 1967 continuava a não ter presente o apeadeiro de Bias e apenas Marim continuava a ter alguns comboios a fazerem paragem comercial. O apeadeiro de Bias, tal como o de Marim, voltam a figurar num horário de 1970 referente aos Tranvias entre Vila Real de Santo António e de Faro com o total de 10 paragens em cada sentido dividas por dias úteis, fim de semana e feriados. Em 1973 eram só sete em cada sentido as paragens comerciais nestes dois pontos da rede ferroviária algarvia. No ano de 1984 voltaram a surgir alterações nos horários e o comboio passou a parar oito vezes entre Vila Real Santo António e Faro e apenas cinco vezes no sentido oposto. Em 1991 trouxeram mudanças e se, por exemplo, o Regional 5900 parava em Bias e em Marim, o Regional 5916 já só tinha paragem no apeadeiro de Bias. No ano de 1994 eram já só quatro as circulações com serviço comercial nestes apeadeiros e em 2001 já não havia quaisquer serviços ferroviários a parar nestes dois apeadeiros.











Descubra um novo caminho cheio de história. Pela primeira vez um comboio histórico na Linha do Vouga, numa viagem com inicio em Aveiro, destino a Macinhata do Vouga e visita ao centro histórico de Águeda. Uma viagem no tempo, uma antiga locomotiva diesel, três carruagens dos primeiros anos do século XX.

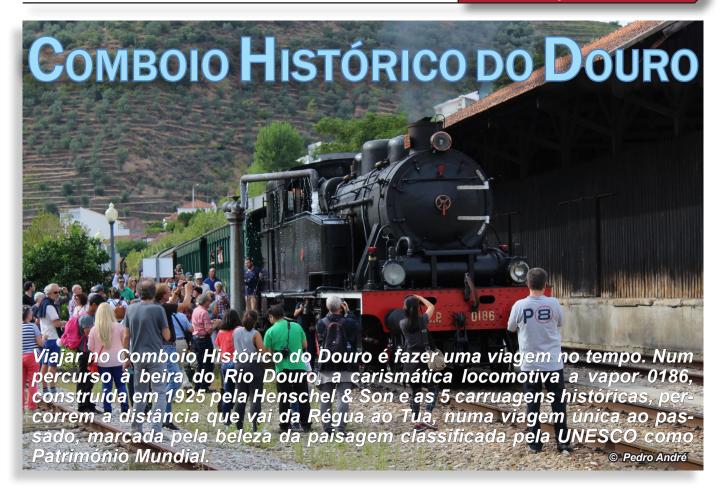
<u>Programa em 2017</u>

Programa de um dia, com partida de Aveiro pelas 13h40 com chegada a Macinhata do Vouga pelas 15h08. Animação a bordo com grupo de música e cantares tradicionais da região e prova dos famosos pastéis de Águeda. À chegada a Macinhata do Vouga, visita ao Museu Ferroviário com possibilidade de degustar ou adquirir produtos regionais. Regresso pelas 16h25 com paragem em Águeda e visita ao centro histórico daquela cidade.

O Comboio Histórico circula entre julho e setembro

- Sábados, entre 1 de julho e 30 de setembro:
- Ida: Aveiro 13h40 Macinhata do Vouga 15h08;
- Volta: Macinhata do Vouga 16h25 Águeda 16h56 / Águeda 18h11 Aveiro 19h08.

https://www.cp.pt/passageiros/pt/como-viajar/em-lazer/cultura-natureza/comboio-historico-vouga



<u>Programa em 2017</u>

Programa de um dia, com partida da Régua pelas 15h22 e regresso pelas 18h32 com paragem no Pinhão, seguindo até ao Tua e regresso. Animação a bordo com grupo de música e cantares tradicionais da região e um brinde com um Porto Ferreira. Poderá também saborear os rebuçados da Régua, tradição a cumprir por quem visita esta região.

O Comboio Histórico circula entre junho e outubro

- Sábados, entre 3 de junho e 28 de outubro de 2017;
- Domingos, entre 4 de junho e 29 de outubro de 2017;
- Quartas-feiras, entre 2 e 30 de agosto de 2017;
- Terça-feira, dia 15 de agosto (feriado).
- Ida: Régua 15h22 Tua 16h33
- Volta: Tua 17h15 Régua 18h32

https://www.cp.pt/passageiros/pt/como-viajar/ em-lazer/cultura-natureza/comboio-historico





Uma composição formada por carruagens da década de 40 vai voltar a circular na Linha do Douro, num novo comboio diário, dirigido essencialmente aos muitos turistas que no período de verão visitam a região a partir do Porto, até ao Tua.

Programa em 2017

As viagens deste comboio iniciam-se a 30 de junho e prolongam-se até 30 de setembro, com partida de Porto São Bento às 09h25 e chegada à estação do Tua às 12h28. No regresso, tem partida do Tua às 16h34 e chegada a Porto São Bento às 20h55 nos dias úteis e às 20h30 aos sábados, domingos e feriados.

Designado de MiraDouro, este novo serviço da CP – Comboios de Portugal resulta da recuperação de seis charmosas carruagens produzidas na década de 40 pela fabricante suíça Schindler. A tração será feita com uma locomotiva diesel dos anos 60, que mantém todas as características da sua época original.

Este comboio é uma resposta da CP à crescente procura turística sazonal, de portugueses e estrangeiros, pela região do Douro e, em particular, pelos serviços de transporte naquele é um dos mais belos trajetos ferroviários do país.

O MiraDouro terá paragem em Porto Campanhã, Régua, Pinhão e Tua e os preços são idênticos aos praticados no serviço Interregional da CP (11,60 euros para o percurso Porto – Tua e 9,75 euros entre Porto e Peso da Régua).

As carruagens beneficiam de grande espaço interior e de janelas amplas e panorâmicas, que se podem abrir para melhor contemplar as paisagens do Douro vinhateiro, reconhecidas pela UNESCO como património da humanidade

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

LOCOMOTIVES INTERNATIONAL

Maritime & Mainline é uma editora britânica dedicada a publicações ferroviárias. Edita há mais de 20 anos a revista "Locomotive International", distribuída em vários continentes e atenta à cena ferroviária internacional, muito para lá do canal da Mancha.

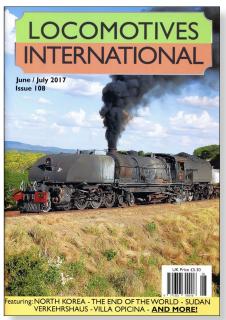
Além da edição tradicional em papel, através do seu site na internet, é possível adquirir os exemplares em edição digital, poupando nomeadamente os custos de envio.

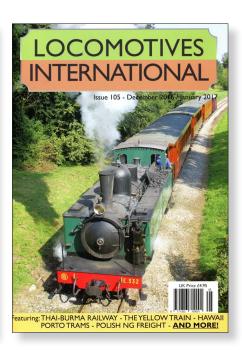
O site da revista é o seguinte:

https://www.mainlineandmaritime.co.uk/pages/welcome-to-locomotives-international

Editada a cada dois meses, este é um título histórico do meio e que vale a pena revisitar.







BASTAO PILOTO

novo número da Bastão Piloto estará disponível a partir da terceira semana de Julho. Esta edição é quase por completo dedicada às locomotivas 1400, que celebram este ano o seu 50° aniversário.

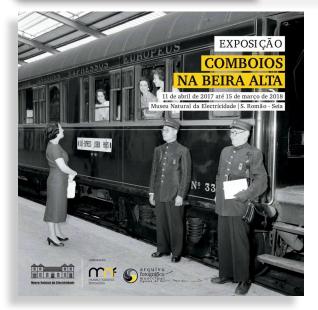
Na nova edição, com 80 páginas, a APAC edita-o numa edição integralmente a cores de elevada qualidade e com alguns dos melhores textos produzidos pelos nossos associados, consagrados a temas muito diversos.

A Bastão Piloto é distribuída gratuitamente aos sócios da APAC com quotizações em dia. Se ainda não é sócio da APAC e pretende ajudar-nos na defesa e divulgação do caminho de ferro, pode associar-se a nós e receber também a Bastão Piloto.

Encomende já e garanta o seu exemplar de uma edição muito especial!

https://www.caminhosdeferro.pt/loja/produto/bastao-piloto-241-julho-de-2017/





Museu Natural da Eletricidade, em Seia, acolhe, até ao dia 15 de março de 2018, uma exposição temporária alusiva ao mundo ferroviário, intitulada "Comboios na Beira Alta".

A exposição, realizada com a colaboração do Museu Nacional Ferroviário, apresenta 40 objetos, "que contam histórias de uma caminhada iniciada no último quartel de 1800, quando o comboio ligou a Figueira da Foz a Vilar Formoso", refere a organização.

A mostra, que dá especial destaque à Linha da Beira Alta, pode ser visitada de terça-feira a domingo, no horário normal de funcionamento do Museu Natural da Eletricidade.

http://www.pportodosmuseus.pt/2017/04/17/comboios-na-beira-altaem-exposicao-em-seia/



Passeio "Ferro-Cultural"

Núcleo Regional Norte da APAC vai realizar, no próximo dia 15 de julho (sábado), um passeio "Ferro-Cultural", que se desenvolverá na zona de São João da Pesqueira.

O programa da atividade será o seguinte:

- 08h50 Concentração dos participantes na Estação de São Bento.
- 09h10 Partida com destino ao apeadeiro de Ferradosa.
- 12h17 Chegada prevista ao apeadeiro de Ferradosa.
- 12h20 Partida de autocarro para o miradouro de São Salvador do Mundo.
 - 13h10 Partida para São João da Pesqueira.
 - 13h50 Almoço no restaurante Cantinflas:

Entradas: pão, melão com presunto, queijo regional, fumeiro, alheira, chou-

Prato: fêvera de porco caseiro grelhada com batata assada na brasa e arroz.

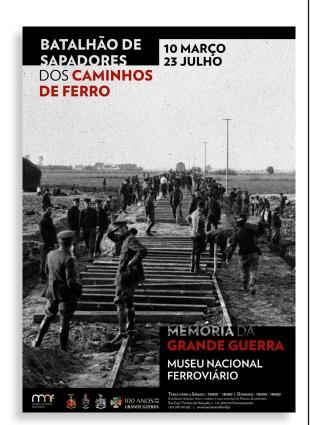
Bebidas: vinhos regionais branco ou tinto, água, sumos.

Sobremesa: sobremesas diversas da casa.

Digestivos: café e bagaceira ou licor da casa.

- 15h10 Visita ao Museu do Vinho.
- 15h50 Partida para Espinhosa (visita ao Museu Etnográfico, Igreja Matriz e Museu de Arte Sacra).
 - 17h30 Visita ao Museu do Azeite em Trevões.
 - 18h10 Partida com destino ao apeadeiro de Ferradosa.
 - 19h20 Chegada ao apeadeiro de Ferradosa.
 - 19h31 Partida para o Porto.
 - 23h20 Hora prevista de chegada ao Porto-Campanhã.

Informações e inscrições: apac.nrn@gmail.com



"O Museu Nacional Ferroviário evoca a participação do Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro na I Grande Guerra através de uma exposição que estará patente ao público de 10 de março a 23 de julho de 2017."

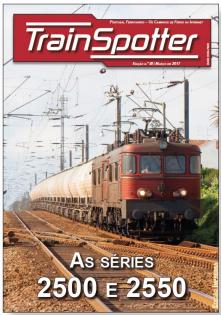
http://www.fmnf.pt/

TRAINSPOTTER II E III DISPONÍVEIS

pesar de já estarmos com edição nº IV a ser vendida e distribuida a todos aqueles que já efecturam a compra, continua ainda a ser possível comprar as duas edições anteriores bastando para isso o leitor consultar https://www.caminhosdeferro.pt/loja/categoria-produto/trainspotter-versao-impressa/

A Trainspotter II é dedicada às míticas locomotivas 1960 da CP e a Trainspotter III é dedicada às míticas locomotivas 2500 e 2550 da CP. Ambas as publicações contam com a colaboração de vários autores que emprestaram os seus melhores textos e fotografias.





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



MODELISMO FERROVIÁRIO





DISTRIBUÍDOR OFICIAL







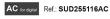
Loc. Elétrica CP 2551















Loc. Elétrica **CP 2560**







AC for digital Ref.: SUD256016AC





Loc. Elétrica CP 2553









NEM 660 121 MTC DC analogic Ref.: SUD255316DC

AC for digital Ref.: SUD255316AC





Loc. Elétrica **CP 2566**











AC for digital Ref.: SUD256616AC





Loc. Elétrica CP 2568















AC for digital Ref.: SUD256816AC





Loc. Elétrica **CP 2557**











AC for digital Ref.: SUD255716AC



