

Comboios da CP que estavam encostados vão voltar aos carris

Carruagens Schindler e locomotivas eléctricas que estavam fora de serviço foram deslocadas do Entroncamento para o Porto, na madrugada de ontem, para serem reparadas e colocadas em operação

Ferrovias
Carlos Cipriano

Uma locomotiva Siemens (alemã) a rebocar uma estranha composição formada por quatro locomotivas Alstom (francesas) e 11 carruagens Schindler (suíças) é um momento único para os entusiastas da ferrovia que na madrugada de ontem se posicionaram ao longo da Linha do Norte e à entrada de Contumil (Porto) para lhe tirarem fotografias.

Este comboio invulgar, que viajou durante a noite de terça para quarta-feira entre o Entroncamento e o Porto – devidamente monitorizado por centenas de *trainspotters* (entusiastas da ferrovia) que o seguiram ao longo do percurso – representa aqui-

lo que está a mudar na CP. A nova administração, liderada por Nuno Freitas, vai recuperar material circulante que está praticamente em estado de marcha para poder reforçar a oferta e evitar mais supressões.

A palavra de ordem é estancar a hemorragia dos comboios suprimidos por falta de material circulante e para isso, enquanto não vêm os novos comboios – cujo concurso público ainda está em fase de análise de propostas – a estratégia passa por pôr ao serviço o material que estava encostado mas que se tinha mostrado fiável.

As carruagens Schindler, que datam dos anos 50 e vieram da Suíça para Portugal para fazer serviço na Linha de Sintra, acabaram depois por ir para as Linhas do Minho e do Dou-

ro, de onde foram retiradas nos anos 90 do século passado. A administração da CP pretende agora recolocá-las na Linha do Douro para responder ao aumento da oferta motivado pelo turismo, e tendo em conta que este material tem janelas largas que melhor permitem apreciar a paisagem.

A utilização de 19 destas carruagens (das quais seis já estão a rodar regularmente) vai traduzir-se num acréscimo da oferta de mais mil lugares sentados. Apesar da sua vetustade, trata-se de material robusto e fácil de manter. A prova é que dezenas das suas “irmãs” suíças da mesma série continuam ainda hoje a circular nos carris helvéticos.

O mesmo se pode dizer das locomotivas eléctricas 2600, de fabrico

francês. Ainda hoje funcionam séries idênticas em França e na Roménia, mas em Portugal a CP retirou-as de serviço demasiado cedo. Uma primeira locomotiva das 20 que estavam abandonadas no Entroncamento foi rebocada em Setembro para Contumil e está já em estado de marcha, faltando apenas pintá-la. Na noite desta terça para quarta-feira seguiram para o Norte mais quatro locomotivas desta série para serem reabilitadas e postas ao serviço. O objectivo é que venham a fazer os comboios regionais e inter-regionais da Linha do Minho, quando esta estiver electrificada até Valença.

“Sorefames” na calha

A CP não tem presentemente automotoras eléctricas em número sufi-

ciente para pôr ao serviço nas linhas que forem sendo electrificadas e daí o recurso a estas locomotivas que poderão vir a rebocar uma outra série de carruagens que tem estado encostada. Trata-se das “Sorefames” (assim designadas pelos ferroviários, por terem sido construídas na fábrica da Amadora da Sorefame), em número de 40, que também têm estado encostadas, embora em condições de poderem circular.

Para estas carruagens, a administração da CP pretende aproveitá-las para implementar em Portugal comboios *push-pull* (puxa-empurra). Trata-se de composições formadas por uma locomotiva que reboca um conjunto de carruagens num sentido e as empurra no sentido contrário. Para isso, a carruagem da extremidade tem que estar equipada com uma cabina de condução para o maquinista.

Os *push-pull* também não são nada de invulgar, embora nunca tenham sido usados em Portugal. São frequentes em grande parte dos países da Europa e nos Estados Unidos e Canadá.

Para as “Sorefames”, que estão praticamente operacionais, a abordagem da CP é, mais uma vez, pragmática: vão ser postas a circular tal como se encontram, com níveis de conforto mínimos, e, numa segunda fase, modernizadas com novos assentos e ar condicionado e possibilidade de serem rebocadas a velocidades mais elevadas, a fim de integrarem a frota dos Intercidades.

O transporte deste material circulante, na madrugada de quarta-feira, para Guifões é a prova de que aquelas oficinas vão mesmo abrir, tal como foi anunciado pelo ministro das Infra-estruturas, Pedro Nuno Santos. A CP/EMEF já está a recrutar pessoal para trabalhar naquelas oficinas, embora, no curto prazo, tencione deslocar para lá trabalhadores do complexo oficial de Contumil.

No médio prazo, e à medida que o material recuperado for sendo injectado na rede, a CP espera prescindir das automotoras espanholas alugadas à Renfe, pela qual paga 7,5 milhões de euros por ano, investindo esse dinheiro na modernização da sua própria frota.



Reabertura das oficinas de Guifões, para onde foi feito o transporte do material circulante, foi anunciado pelo ministro Pedro Nuno Santos