

Departamento de Informática
Universidade do Minho
Campus de Gualtar
4710-057 BRAGA
Telefone: 253.604457
Fax: 253.604471

<http://ocomboio.net>

003 LOCOMOTIVAS MILEQUATROCENTAS E CARRUAGENS SOREFAME RUMO À ARGENTINA / JANEIRO 2006

LOCOMOTIVAS E CARRUAGENS DA CP VENDIDAS À ARGENTINA

Após negócio levado a efeito pelos governos português e argentino, num valor aproximado de 6,9 milhões de euros, sete locomotivas e 40 carruagens de via larga embarcaram, em meados de Janeiro de 2006, rumo a Buenos Aires.

A bordo do navio holandês Schippersgracht, subiram as locomotivas English Electric da série "1400" com os números 1409, 1410, 1417, 1418, 1440, 1448, 1467.

Construídas entre 1966 e 1968, estas emblemáticas "máquinas" de fabrico inglês e com 65 toneladas, prestaram serviços em praticamente todas as linhas de via larga portuguesas. Apesar de limitadas a 105 Km/hora, traccionaram quer com-

boios de serviço suburbano, mercadorias, médio e longo curso e o prestigiado serviço Intercidades.

Das 67 locomotivas originais que compuseram a totalidade desta série (a mais numerosa em material motor da sua geração), as primeiras 10 foram fabricadas em Inglaterra. As restantes, conforme constava do contrato inicial, foram montadas nas instalações da então SOREFAME, na Amadora.

As 40 carruagens foram também construídas nos anos setenta na Amadora, e circularam por toda a rede de via larga portuguesa. Cada carruagem "inox" pesa 42 toneladas. Apresentadas em várias disposições interiores (salões ou compartimentos, 1ª e 2ª classes), cada

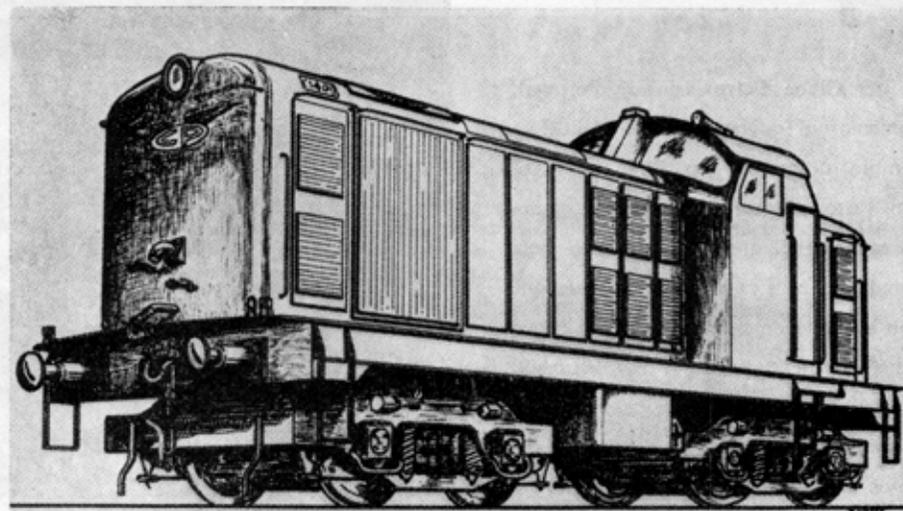
carruagem transporta entre os 100 e os 120 passageiros. Seguiram viagem as seguintes carruagens: 10 69 001, 10 69 004, 10 69 005, 10 69 008, 10 69 016, 10 69 026, 10 69 506, 10 69 518, 10 69 519, 22 40 001, 22 40 003, 22 40 005, 22 40 009, 22 40 011, 22 40 013, 22 40 014, 22 40 015, 22 40 022, 22 40 027, 22 40 029, 22 40 031, 22 40 034, 22 40 035, 22 40 036, 22 40 040, 22 40 041, 22 40 047, 22 40 050, 22 40 055, 22 40 059, 22 40 061, 22 40 065, 22 40 067, 22 40 070, 22 40 074, 22 40 075, 22 40 076, 22 40 077, 22 40 078 e 22 69 021.

Nas páginas que se seguem, apresenta-se alguns documentos relacionados com o evento.

Texto de Dario Silva.

NOVIDADES FERROVIÁRIAS

Esta gravura reproduz o tipo de locomotivas diesel-eléctricas, de uma encomenda de 50 unidades, compradas à *English Electric*, de Londres, conforme anunciámos pormenorizadamente em número anterior. As máquinas, de 1370 C. V., tipo BoBo, pesam 60 toneladas e desenvolvem a velocidade de 105 km/h. com carga máxima. Têm 11,580 m de comprimento e 4,355 m de altura.



Extraído de "Boletim CP, Janeiro de 1966, pág. 16

© Dario Silva, 2004.

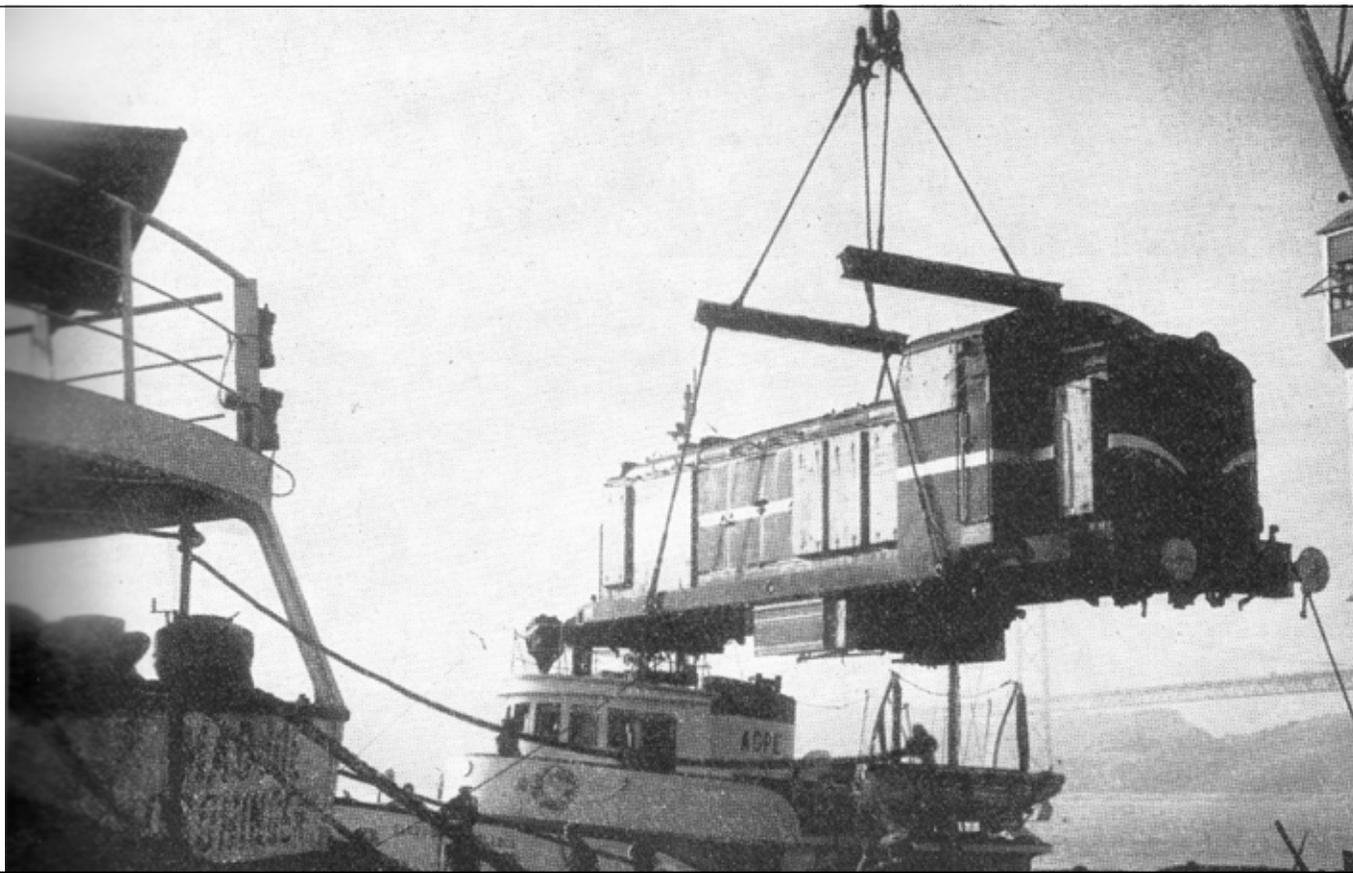


“Em princípios de Janeiro pretérito desembarcou no entreposto de Alcântara, procedente de Liverpool, a primeira de uma série de 50 locomotivas diesel encomendadas pela C. P. à English Electric, de Londres.

Como oportunamente noticiámos, 10 dessas unidades, de grande linha (1400 CV), serão directamente fornecidas pelo mercado britânico; as restantes 40, de tipo igual, serão montadas no País, pela Sorefame.

A renovação de material tractor que tão importante aquisição vai permitir, generalizando mais a dieselização lado a lado com a electrificação, além da substancial economia de exploração daí resultante — reduzindo a 15 % ou mais a quilometragem da obsoleta tracção a vapor — trará para a C. P. a necessária e precisa mise au jour do seu parque por modo a melhor servir o Público e os mais diversos sectores da vida nacional. Expressa, por outro lado, o espírito e a vontade firme da Empresa em cumprir a sua missão, como elemento básico e de vanguarda da riqueza do País adentro da nova e progressiva estruturação laboral que rege os destinos da Nação, no caminho de realizações cada vez mais vastas e responsáveis.”

EXTRAÍDO DE “BOLETIM CP, FEVEREIRO DE 1967, PÁG. 1.



© Dario Silva, 2006.



“Com a recente publicação do Relatório que o Governo enviou para parecer à Câmara Corporativa sobre o III Plano de Fomento, vê a Companhia assegurada e robustecida a execução dos seus esquemas de acção e impulsionado o esforço que as realidades impõem para a valorização técnica e económica da sua rede.

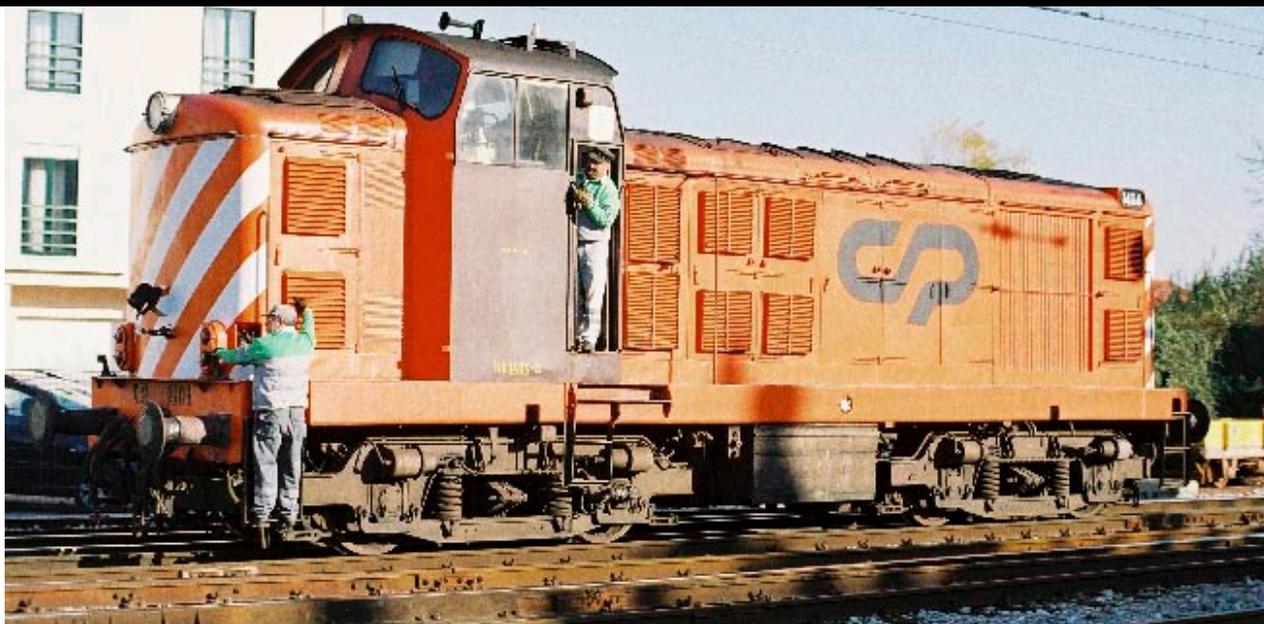
A previsão consignada para o caminho de ferro no importante programa de investimentos e de 4.110.000 contos – quota-partede um somatório aplicável a todo o espaço português de 167.480.000 contos (123.000.000 para a Metrópole e 480.000 repartidos pelo Ultramar.

Testemunhando a inteira verticalidade de cooperação e de entendimento entre o Governo e a Companhia, a grandeza do influxo creditício e a própria política económica do planeamento, expressam igualmente a confiança mútua sobre o radioso porvir da via férrea lusitana— esta bem confiante da missão que lhe compete perante as reconversões estruturais e funcionais que são a chave do seu constante rejuvenescimento e da sua fecunda renovação.”

EXTRAÍDO DE “BOLETIM CP, SETEMBRO DE 1967, PÁG. 1.



© Dario Silva, 2005.



AS "MILEQUATROCENTAS"

Tendo as primeiras chegado a Portugal em 1967, rapidamente estas locomotivas de origem inglesa, primas das famosas Deltic, se tornaram elemento preponderante na paisagem ferroviária portuguesa. As primeiras 10 foram montadas na Inglaterra e as restantes na já desaparecida SOREFAME.

Há quase 4 décadas que estas máquinas, conhecidas na gíria ferroviária pelas "milequatrocentas", prestam inestimáveis serviços ao caminho-de-ferro e à economia, tanto à frente de comboios de passageiros como de mercadorias. Esta série de locomotivas diesel-eléctricas (a única que verdadeiramente merece essa classificação, pois estende-se da 1401 à 1467, quantidade até hoje inigualada por qualquer

outra encomenda posterior), ainda hoje pode ser vista encarregando-se da tracção de inúmeros comboios, nomeadamente nas linhas do Minho e Douro.

Quando ingressei no Depósito de Tracção de Contumil, a totalidade da frota de locomotivas deste importante estabelecimento de tracção era composta por estas máquinas. No antigo depósito, hoje desaparecido e substituído por um edifício "moderno" e incharacterístico, era comum aos domingos, dia de serviço menos intenso, ver estacionadas dezenas de "milequatrocentas" alinhadas umas atrás das outras. Foi sentado na cadeira do seu posto de condução que dei os primeiros passos na profissão de maquinista; desses tempos guardo gratas e inolvidáveis memórias. Década e

meia depois, conduzir uma EE 1400 na fantástica Linha do Douro continua a ser para mim um inigualável prazer, infelizmente cada vez mais raro.

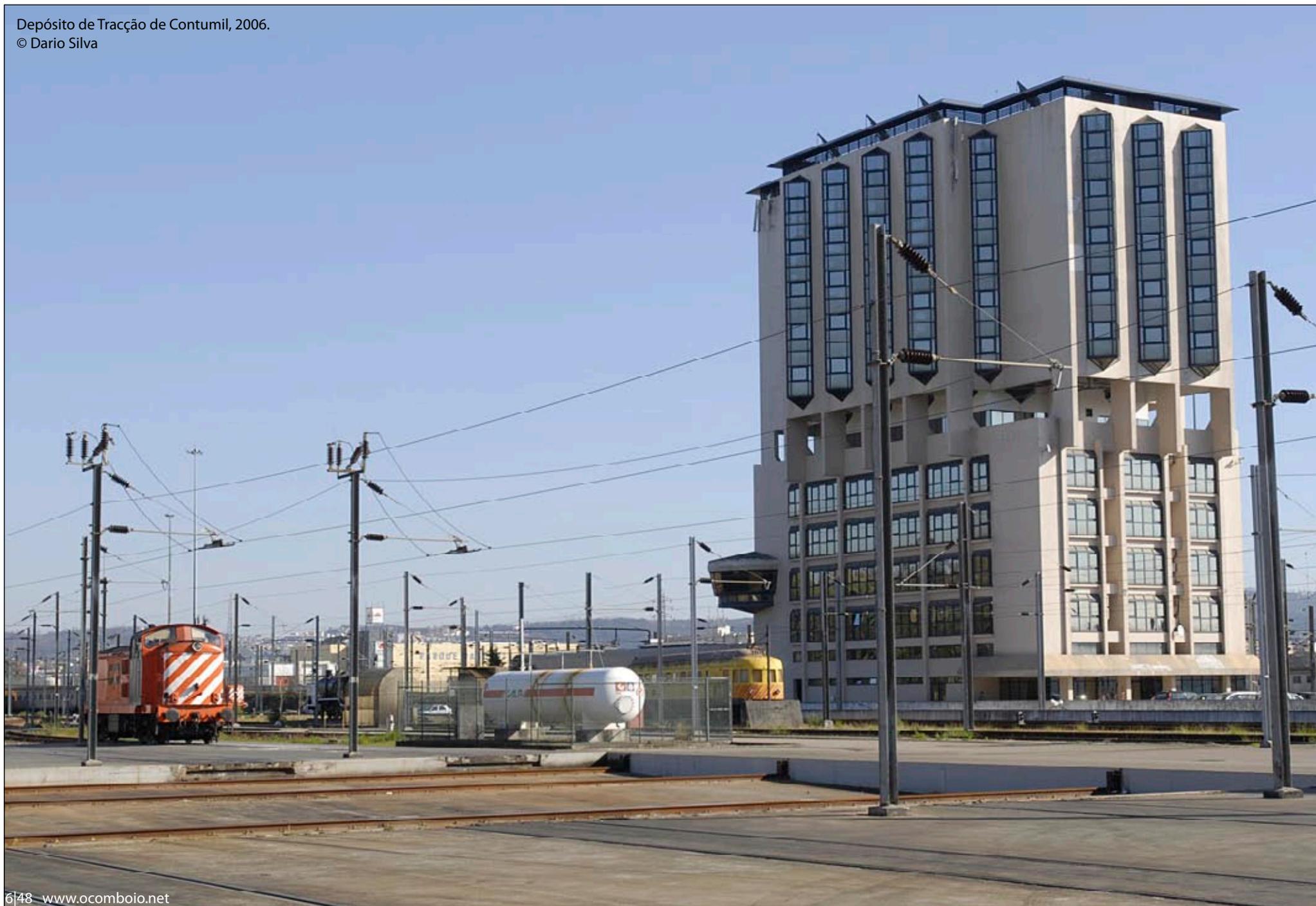
Agora que algumas destas jóias foram vendidas ao governo argentino, e a sua substituição por outro material é inexorável, urge preservar pelo menos algumas para que a memória de gerações de ferroviários e populações servidas pelo comboio não seja perdida. A silhueta "nariguda" das EE 1400 é, indubitavelmente, uma das imagens de marca da ferrovia portuguesa.

ANTÓNIO ALVES
MAQUINISTA
JANEIRO DE 2006

© Dario Silva, 2005.



Depósito de Tracção de Contumil, 2006.
© Dario Silva







Na página anterior, serviço Inter-Regional na Linha do Douro;
Em cima: serviço de mercadorias na Linha do Norte, 2005;
Em baixo, serviço Inter-Regional na Linha do Douro, 2006.
© Dario Silva





Na página anterior, serviço Inter-Cidades Porto~Régua.
© Dario Silva, 2005.

À esquerda: locomotivas 1461+1462 em 'Dupla Tracção'
com comboio de mercadorias nº 61371 [Entroncamento
– Vale do Peso].

Cunheira, Linha do Leste, 28.01.05.

© Paulo Pires

Em baixo: locomotiva 1434 com o comboio Regional nº
5503 [Torre das Vargens – Marvão]. Torre das Vargens,
Linha do Leste/Ramal de Cáceres, 10.10.04

© Paulo Pires



Comboio em serviço de aluguer, Lousado, 30 de Janeiro de 2006
© Pedro Leonel Costa



Serviço de manobras na estação de Porto São Bento.
© Dario Silva 2004



Em cima: serviço Inter-Regional na Linha do Douro, 2003;
Em baixo, à esquerda: serviço interno no Barreiro, 2006; à
direita, serviço Regional na Linha do Sul, 2004.
© Dario Silva





Serviço Regional e Inter-Regional na Linha do Douro.
© Dario Silva 2005/06



Em cima: antigo serviço Intercidades no ramal de Braga, 2001.
Em baixo: à esquerda, serviço Regional em Torre das Vargens, 2004 © Daniel Nogueira; à direita, carruagens Sorefame no Pocinho, Linha do Douro, 2006, © Dario Silva.





Locomotivas em Leixões, 2006
© Dario Silva

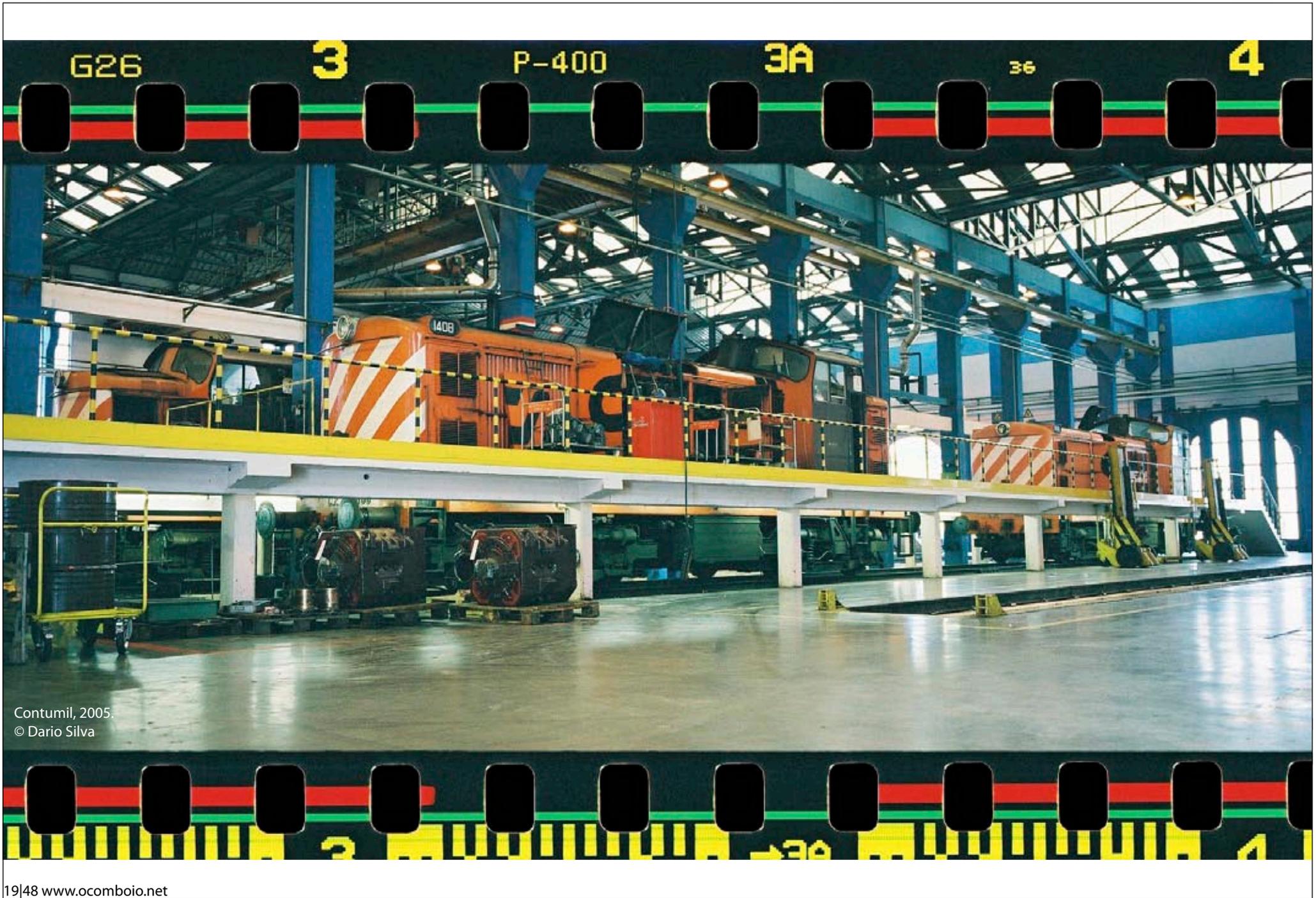


Locomotiva 1422 em Porto São Bento, 2006.
© Dario Silva

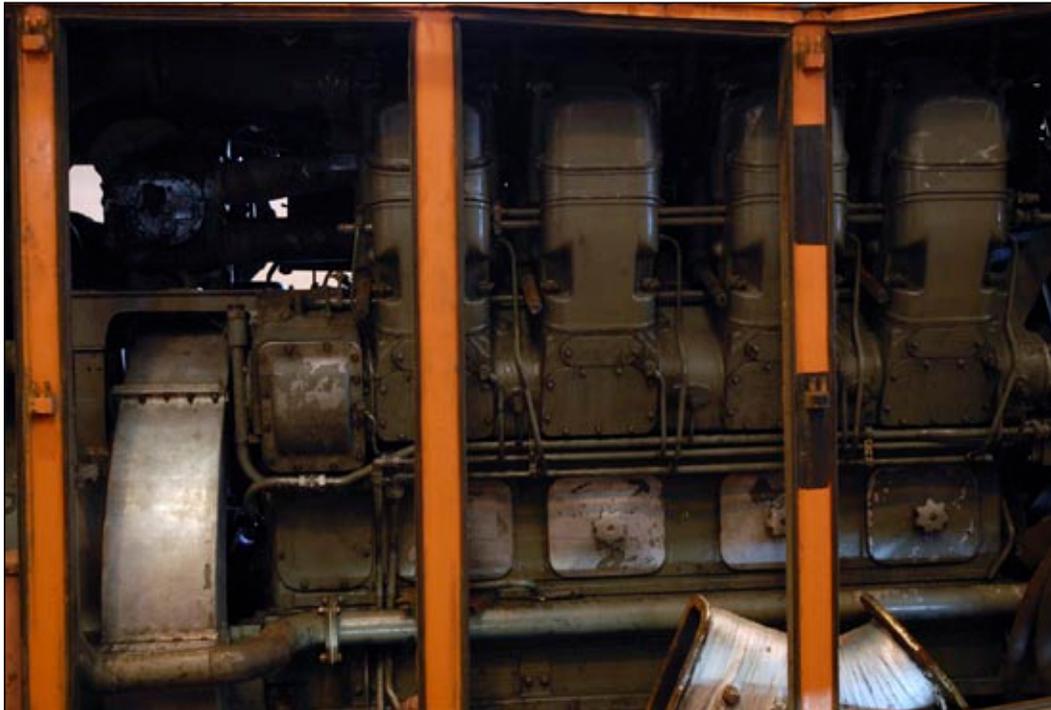


Comboios rebocados por locomotivas 1400's em Barcelos, Linha do Minho, 2005.
© Paulo Vila





Contumil, 2005.
© Dario Silva



Em cima: motor diesel octa-cilíndrico de uma locomotiva English Electric série 1400.
Em baixo: turbo-alimentador, cobertura das válvulas do motor diesel e placa do fabricante do motor diesel, 2006.
© Dario Silva



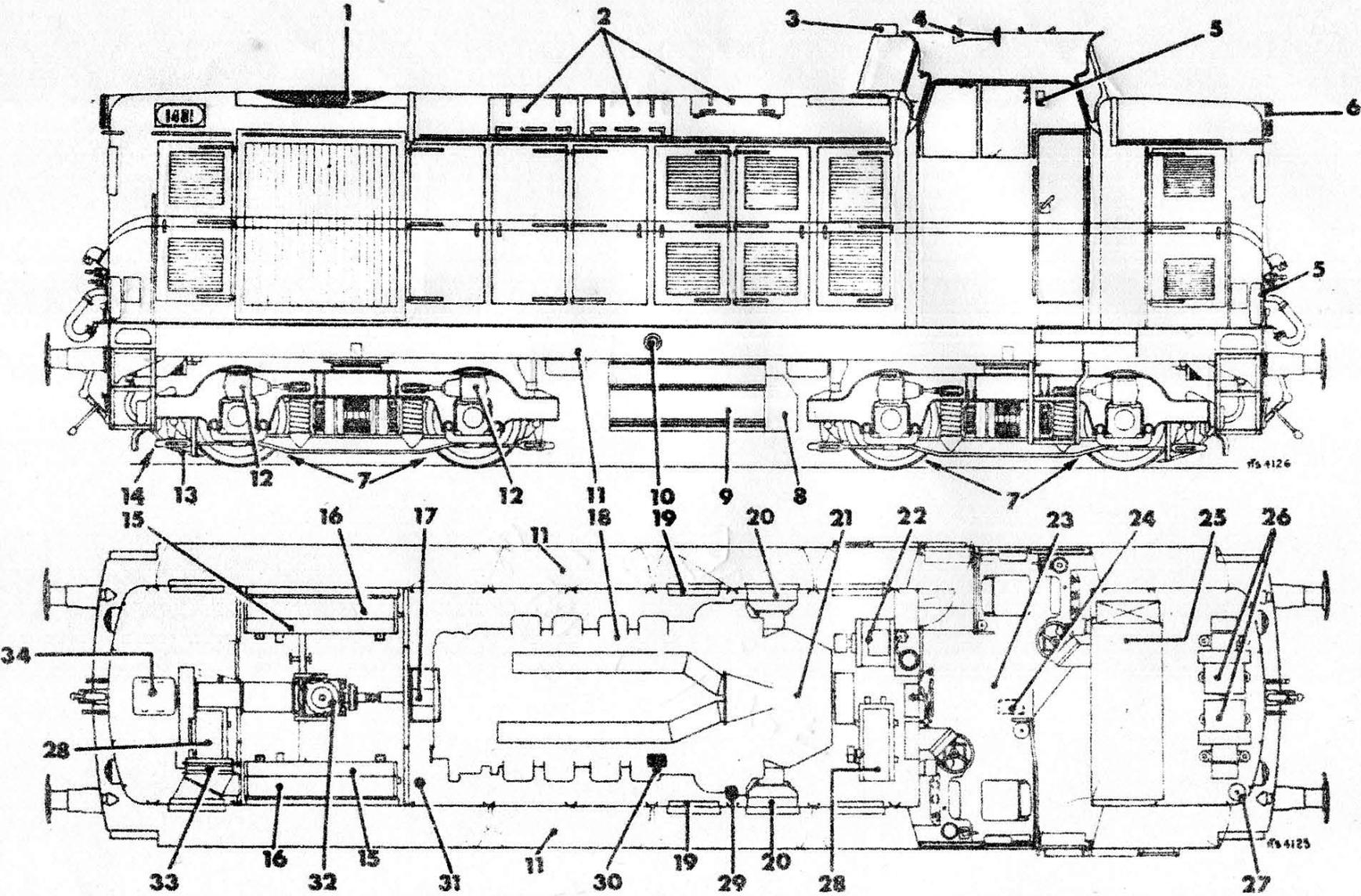
Cabine de condução de uma locomotiva 1400's, 2006
© Dario Silva



Cabine de condução de uma locomotiva 1400's, 2006
© Dario Silva



Distribuição da aparelhagem da locomotiva



Curso de condução de locomotivas "ENGLISH ELECTRIC"
 1401 / 1450

DISTRIBUIÇÃO GERAL DOS PRINCIPAIS APARELHOS E ARTIGOS
DO EQUIPAMENTO DA LOCOMOTIVA

A figura anterior mostra a distribuição geral dos principais aparelhos e artigos do equipamento da locomotiva. Onde existir mais de um aparelho do mesmo tipo, apenas um deles será mostrado a fim de se obter maior clareza.

Os aparelhos e artigos indicados são os seguintes:

- | | |
|--|---|
| 1 - Ventoinha de refrigeração. | 19 - Filtros do ar. |
| 2 - Saldas para o tejadilho. | 20 - Filtros do ar do motor. |
| 3 - Chamimé de escape. | 21 - Gerador principal. |
| 4 - Buzinas de sinais. | 22 - Gerador auxiliar. |
| 5 - Luzes de sinais. | 23 - Cabine de condução. |
| 6 - Parol. | 24 - Caixa de aquecimento para des-
condensação. |
| 7 - Motores de tração. | 25 - Painel principal do equipamen-
to. |
| 8 - Painel de interruptor geral
da bateria. | 26 - Exaustores (bombas de vácuo). |
| 9 - Caixa da bateria. | 27 - Extintores de incêndios. |
| 10 - Indicador de gásóleo. | 28 - Ventiladores dos motores de
tração. |
| 11 - Reservatório de gásóleo. | 29 - Caixa de comando local do mo-
tor |
| 12 - Cilindros de freio. | 30 - Bomba manual do óleo de lubri-
ficação. |
| 13 - Ejectores de areia. | 31 - Bomba de transferência de ga-
sóleo. |
| 14 - Lubrificadores dos verdugos. | 32 - Caixa de transmissão da ven-
toílnha. |
| 15 - Radiadores da água do motor. | 33 - Arrefecedor intermédio (com-
pressor). |
| 16 - Radiadores da água de refri-
geração do óleo e do ar
de admissão. | 34 - Compressor. |
| 17 - Vaso de expansão da água. | |
| 18 - Motor diesel. | |

Locomotivas prestes a embarcar para a Argentina,
porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dario Silva



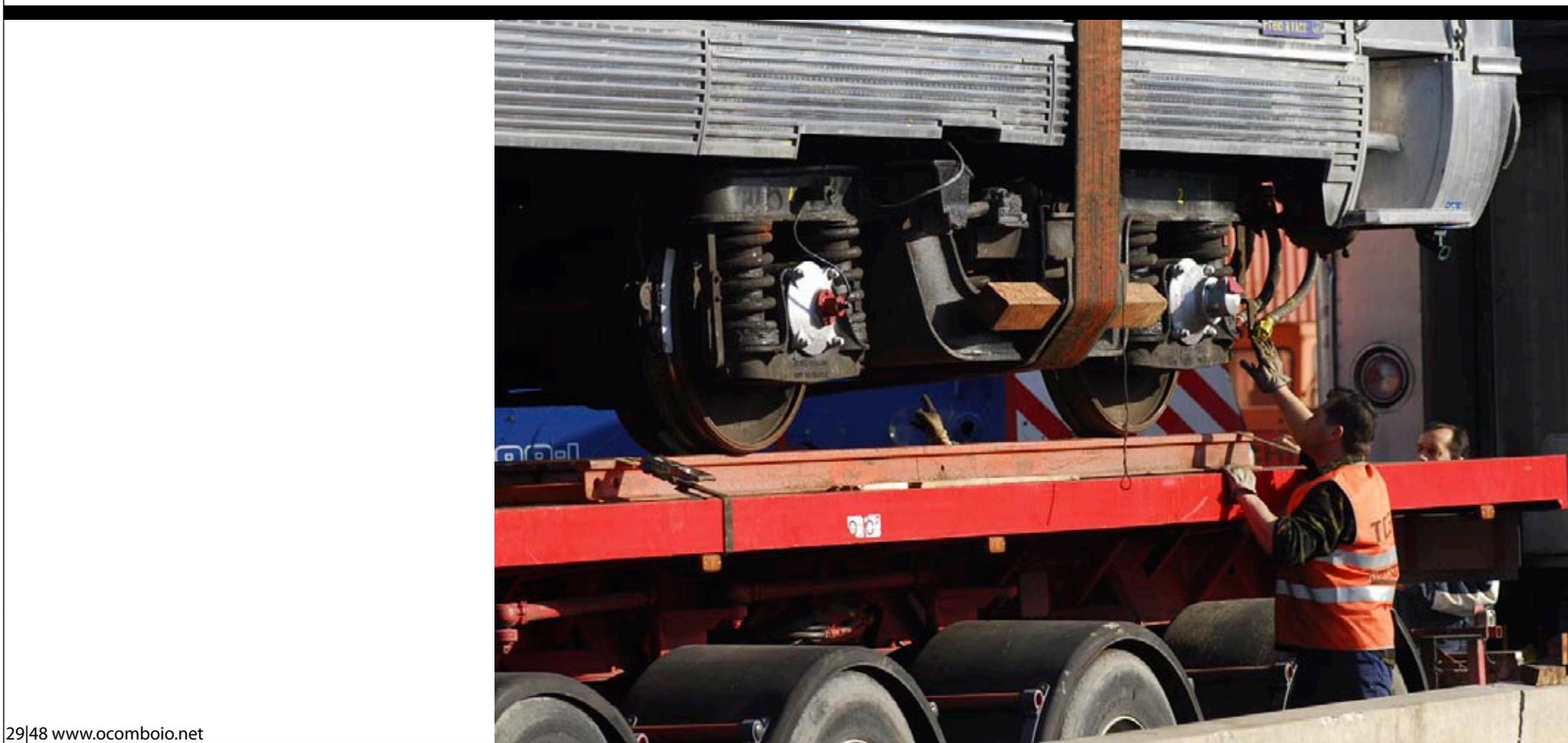


Locomotivas prestes a embarcar para a Argentina,
porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dario Silva





Carruagens prestes a embarcar para a Argentina, porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dario Silva





Porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dário Silva



Porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dario Silva



Porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dario Silva



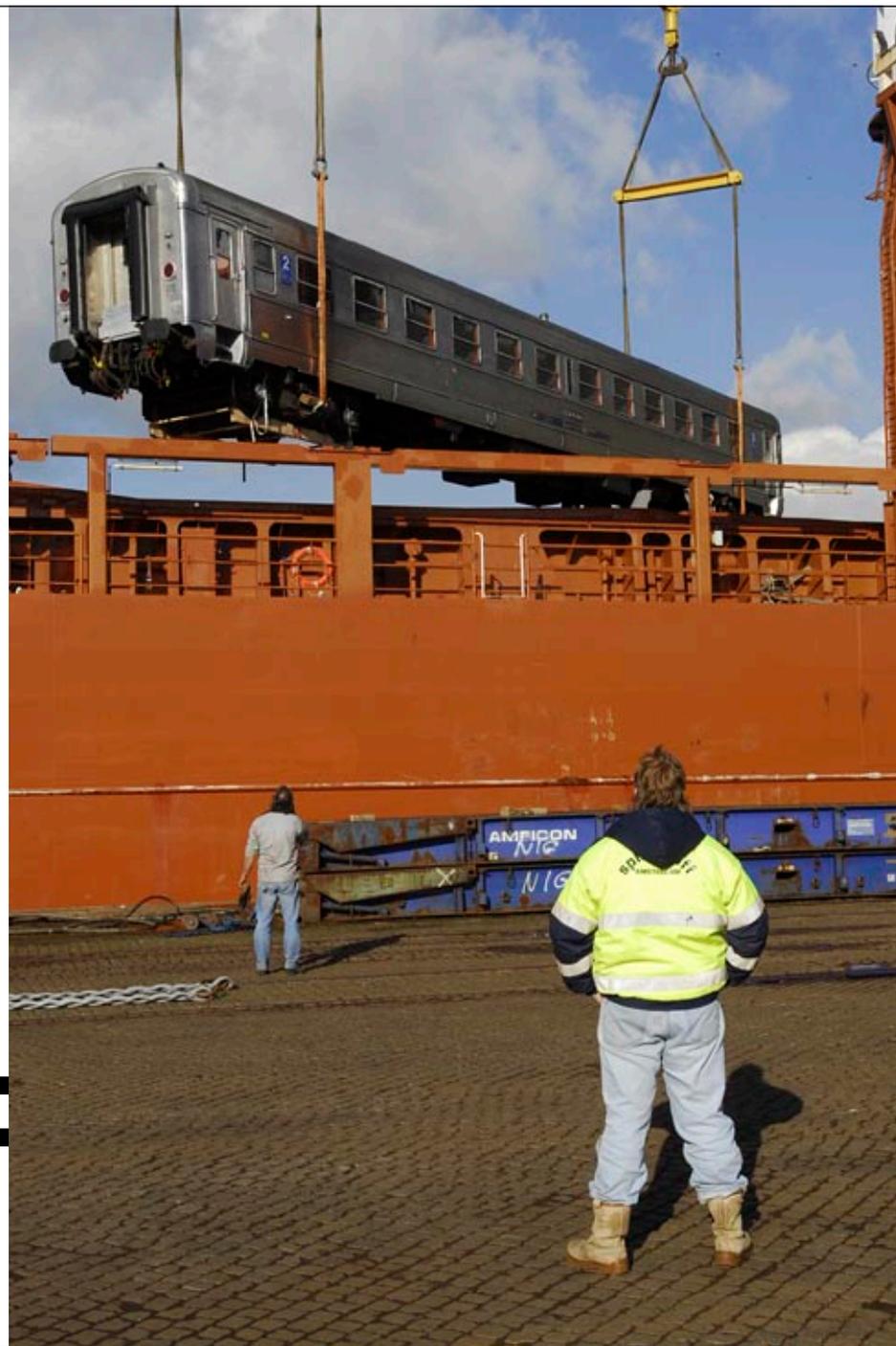
Porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dario Silva





Porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dario Silva





Porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dario Silva

Porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dário Silva

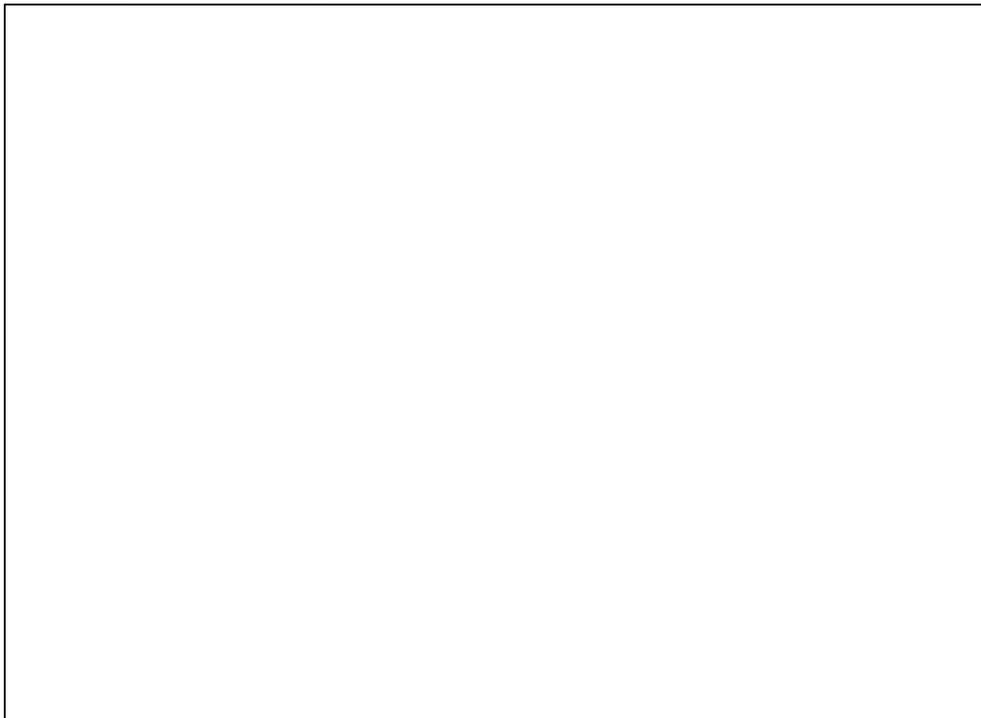


Porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dario Silva



Porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dário Silva

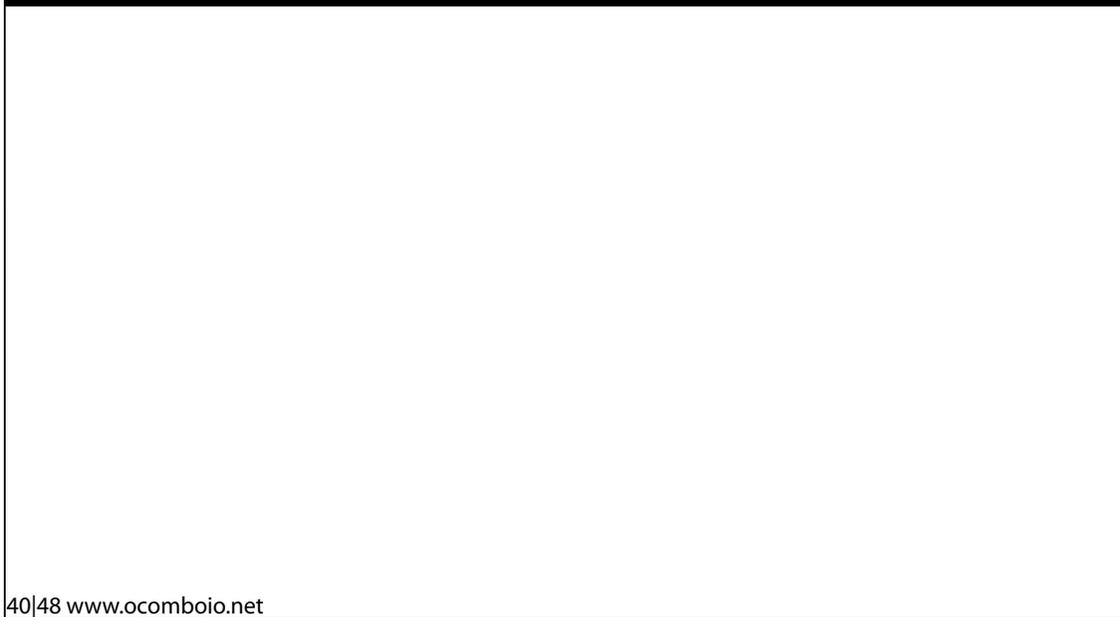




Porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dario Silva



Porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dario Silva



Porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dario Silva



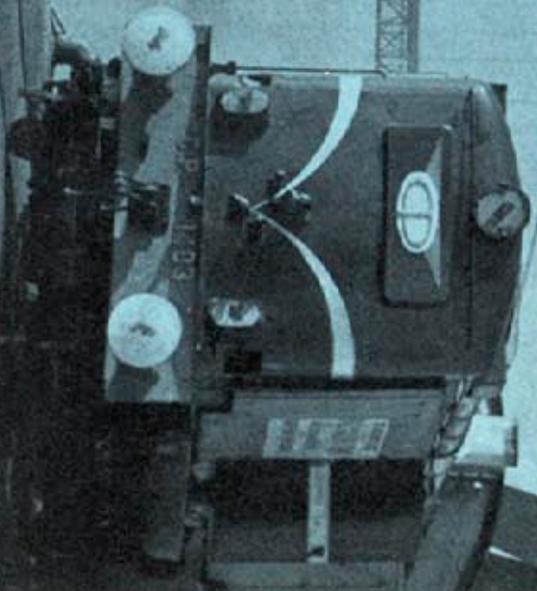


Porto de Leixões, 14 de Janeiro de 2006.
© Dario Silva

Boletim da C. F.

Número 468

Junho de 1968



In "Boletim CP", nº 468, Junho de 1968



Carruagem SOREFAME de fabrico português desembarcada em Buenos Aires, © LatinRieles.Net



Locomotivas 1400's em Buenos Aires, © Diego Batista - LatinRieles.Net





Riñales

FERROCARRIL • INTERMODAL • LOGÍSTICA

Año 13 - Nº 99

Latinoamericanos

Foto: Dario Silva (Portugal)

**Llego Material Rodante Portugués
adquirido por el Estado Argentino**



Precio del ejemplar: Cap. Fed. y G.B.A. \$ 6,00 - Interior del país: \$ 7,50

- **Material ferroviario español para Argentina.**
- **Visita a los talleres ferroviarios de Spurr (FEP SA).**
- **Línea H de subterráneos.**
- **Instituciones: Club Ferrocarril Mitre.**

www.latinriales.net

Agradecimentos:

A realização desta reportagem tornou-se possível graças ao apoio e colaboração de:

- Administração do Porto de Leixões (www.apdl.pt);
- Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (www.emef.pt);
- CP - Caminhos de Ferro Portugueses, E.P. (www.cp.pt);
- Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. (www.spliethoff.com).
- Portal Maquinistas (www.maquinistas.org)
- Portal e revista Latin Rieles (www.latinrieles.net).

'O COMBOIO EM PORTUGAL' TEM O APOIO DE:

