

Comboios em Portugal

(fotografia e história)

<http://combport.pt.to>

Locomotivas 2600 CP nos Mercadorias

Maio de 2007

Texto: João Pedro Joaquim

Fotos: João Pedro Joaquim

Nota Introdutória

As locomotivas da série 2600 foram adquiridas pela CP em 1974, com o intuito de assegurarem os comboios rápidos do serviço de passageiros. Inicialmente asseguraram os rápidos Lisboa - Porto, ainda com carruagens Sorefame, e após 1986 e a chegada das carruagens Corail passaram a assegurar os serviços Alfas e Intercidades entre as duas cidades.

19.Abr.2007



Locomotiva 2606 com um dos últimos comboios Intercidades Porto -> Lisboa de marcha T-160 após passar na Granja

No entanto, além destes serviços nobres, foi possível ver estas locomotivas a assegurarem serviços Regionais ou

Interregionais, assim como serviços especiais. Foi, também, possível de as encontrar, esporadicamente, em serviços de mercadorias, quer devido às necessidades da sua rotação, quer a título extraordinário devido a substituição de alguma locomotiva titular de um mercadorias que avariasse.

07.Abr.2007



Locomotiva 2622 com um Intercidades Porto -> Lisboa pouco antes da paragem em Pombal

Serviço de Passageiros

As locomotivas compradas em 1974 perfizeram um total de 12 unidades, aptas a 160 km/h. Em 1987 foram adquiridas mais 9 unidades, em

tudo similares mas um pouco mais potentes que as 12 unidades iniciais, tendo sido numeradas na série 2620.

30.Abr.2007



Locomotiva 2622 com um Sud Expresso
Lisboa -> Hendaya/Paris após paragem em Pombal

Com a electrificação das Linhas da Beira Baixa, da Beira Alta e do Sul as locomotivas das séries 2600 e 2620 passaram a traccionar alguns dos diversos serviços de passageiros nestas linhas.

06.Abr.2007



Locomotiva 2623 (poucos dias antes da sua entrega à CP Carga) com um InterCidades Guarda -> Lisboa após partida da estação da Pampilhosa

A partir de 1999, após a chegada dos primeiros pendulares da série 4000,

as 2600/20 perderem o exclusivo dos comboios Alfa entre as cidades de Lisboa e Porto, partilhando este serviço com a mais recente aquisição da CP. Em 2002, após a entrada ao serviço comercial do décimo comboio pendular (foram adquiridas 10 unidades deste comboio por parte da CP), todos os Alfas (agora denominados Alfa-Pendular) passaram a ser assegurados por composições pendulares. No entanto, quer por avaria de algum pendular, quer motivo de falta de material pendular para assegurar desdobramentos, entre 2002 e 2006 ainda foi possível encontrar as 2600/20 na tracção de carruagens Corail em comboios do serviço Alfa.

06.Abr.2007



Cabo de ligação de UM entre as locomotivas 2602 e 2605, parquedadas na Pampilhosa

Refectação da Série 2600

Em 2007, finda a intervenção de cerca de 2 anos nas carruagens Corail existentes e que resultou na instalação de um novo tipo de suspensão e outros

acessórios que permitem aumentar a sua velocidade máxima de 160 km/h (T160) para 200 km/h (T200), o serviço Intercidades na Linha do Norte passou a ser possível de realizar com marchas T200. Tal facto implica que a sua tracção seja exclusiva das locomotivas da série 5600, as únicas em Portugal capazes de atingir tal velocidade.

05.Abr.2007



Locomotivas 2602 e 2605 em UM, aguardando partida em Vila Nova de Gaia com uma marcha para ensaios de linha

A juntar a este facto, a totalidade das marchas regionais e interregionais ainda asseguradas pelas 2600/20 são agora asseguradas por automotoras das séries 2240. Como curiosidade, a marcha do Comboio Azul (entre o Porto e Faro) esteve, também, nos últimos meses a cargo das 2600/20. Este comboio deixou de se realizar, sendo substituído por dois Alfa-Pendular diários entre estas cidades assegurados por material pendular da série 4000.

Toda esta reafecção das unidades motoras no serviço de passageiros existente conduzem a que o

parque de 2600/20 afectas ao longo curso passe a ser elevado para as necessidades existentes.

09.Abr.2007



Locomotiva 2605 aguardando partida com um cimenteiro Souselas -> Pampilhosa, para um ensaio de linha

Surge, assim, a necessidade da reafecção do parque das locomotivas 2600/20.

Numa primeira fase todas as locomotivas da série 2600 passarão a estar afectas ao serviço de mercadorias, enquanto as locomotivas da série 2620 continuarão no serviço de passageiros.

26.Abr.2007



Locomotiva 2607+2605 à partida de Vila Nova de Gaia com um mercadorias com destino à Pampilhosa

Serviço de Mercadorias

De forma a assegurarem um correcto serviço em comboios de mercadorias é necessário que as 2600 estejam equipadas com comando para tracção múltipla, assim como estarem preparadas para uma menor velocidade mas maior esforço de tracção (esta característica técnica está prevista de fábrica).

09.Abr.2007



Locomotiva 2605 após partida com um cimenteiro Souselas -> Pampilhosa, para um ensaio de linha

Após alguns meses de intervenção nas oficinas do Entroncamento, a locomotiva 2623 (curiosamente da série 2620 e não da série 2600) foi a primeira destas locomotivas a possuir comando múltiplo, tendo-se-lhe seguido a 2611. Pouco tempo depois as locomotivas 2601, 2602, 2605 e 2607 tinham já estas características também instaladas. Enquanto as 2623 e 2611 continuaram no serviço de passageiros, as restantes 4 locomotivas iniciaram no final de Março e início de Abril de 2007 diversos ensaios de linha um pouco por toda a rede

electrificada, de forma a ser possível de observar o seu comportamento com este tipo de circulação.

28.Abr.2007



Locomotivas 2611+2623 e 2605+2607 parquedadas junto à torre de controlo da Pampilhosa

Fora os poucos contratemplos de pequena gravidade e resolvidos rapidamente, os testes de linha deram bons resultados e no dia 22 de Abril de 2007 (dia de entrada do novo horário da CP, já com os ICs Lisboa - Porto com marcha T200) as locomotivas 2601, 2602, 2605, 2607, 2611 e 2623 passaram a pertencer ao serviço de mercadorias. Desde estes dias é possível encontrá-las um pouco por toda a rede electrificada (Leixões, Irivo, Gaia, Pampilhosa, Bobadela, Entroncamento, Praias do Sado, por exemplo) com os mais diversos serviços de mercadorias (contentores, madeira, areia, cimento, entre outros). Embora o normal seja encontrar estas unidades em unidade múltipla, também é possível encontrá-las a assegurarem a tracção destes comboios sozinhas.

09.Abr.2007



Locomotiva 2601 e 2605+2602 parquedadas junto ao antigo armazém de mercadorias da Pampilhosa

Bibliografia Consultada

- Bastão Piloto, APAC - Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro
- O Foguete, AMF – Associação dos Amigos do Museu Ferroviário Nacional
- Informações Técnicas: CP – Comboios de Portugal
- The European Railway Server (www.railfaneurope.net)

05.Abr.2007



Locomotivas 2602+2605 + 2504 (em transporte) após partida de Vila Nova de Gaia com uma marcha para ensaios de linha

26.Abr.2007



Locomotivas 2607+2605 em manobras, para se colocarem à cabeça de um mercadorias Gaia -> Pampilhosa

Características Técnicas

Bitola: 1668 mm

Construtor: Alsthom

Disposição dos Rodados: Bo' Bo'

Tipo de Transmissão: Eléctrica

Tipo de Corrente: 25 kV 50 Hz

Natureza de Serviço: Linha

Características Gerais

- Diâmetro das Rodas: 1140 mm
- Partes Mecânicas: Alsthom (Groupement 50Hz)
- Transmissão: Alsthom
- Freio: Westinghouse (WABCO)
- Sistema de Homem-Morto: Davies & Metcalfe

Ano de Entrada ao Serviço:

- Série 2600: 1974
- Série 2620: 1987

Pesos:

- Tara: 75,4 Ton
- Em Ordem de Marcha: 78 Ton
- Aderente: 78 Ton

Características Dinâmicas

- Velocidade Máxima
 - GV - 160 km/h
 - PV - 100 km/h
- Potência Máxima de Tracção
 - Série 2600: 3900 cv / 2870 kW
 - Série 2620: 3920 cv / 2880 kW
- Esforço de Tracção no Arranque:
 - GV - 21.000 kg
 - PV - 25.000 kg

09.Abr.2007



Locomotiva 2605 aguardando partida com um cimenteiro
Souselas -> Pampilhosa, para um ensaio de linha

Comboios em Portugal

(fotografia e história)

<http://combport.pt.to/>

Maio de 2007

Texto: João Pedro Joaquim

Fotos: João Pedro Joaquim