

Série 1900



Henriques
fotocomboio.com
fotocomboio.com

A série 1900, igualmente identificada como Série 1901 a 1913, refere-se a um tipo de locomotiva diesel-elétrica da operadora Caminhos de Ferro Portugueses e da sua sucessora, a empresa Comboios de Portugal. Entraram ao serviço em 1981.

História

A empresa dos Caminhos de Ferro Portugueses adquiriu as 13 locomotivas desta série em 1979, exclusivamente para rebocar as composições de transporte de Óleo combustível desde a Refinaria de Sines até à Central termoelétrica do Carregado; com a sua grande potência e freio reostático, acreditava-se que poderiam rebocar mais facilmente as pesadas composições de mercadorias no Ramal de Sines, que apresenta um duro perfil longitudinal. Foram as primeiras locomotivas a gásóleo em Portugal a possuírem freios dinâmicos.

Uma vez que se planeava a utilização de comboios-bloco nestes serviços, as locomotivas foram, desde o princípio, equipadas com engates automáticos de garra, do tipo normalizado da Associação de Caminhos de Ferro Norte-Americanos. Esta série entrou ao serviço em 1981.

No entanto, após a aquisição desta série, o transporte de óleo combustível foi quase sempre assegurado por barcaças entre Sines e Carregado, tendo o caminho de ferro sido utilizado só esporadicamente. Este facto, aliado às Crises do petróleo e os efeitos económicos da independência das antigas colónias portuguesas, que reduziram os investimentos na Refinaria de Sines, tornaram as locomotivas desta série largamente excedentárias, pelo que algumas foram adaptadas com engates standard e destinadas a rebocar outras composições de mercadorias e de passageiros. Asseguraram, igualmente, depois da abertura do Ramal de Neves-Corvo, em 1991, os comboios de minério entre as Minas de Neves-Corvo e a Estação de Praias-Sado, e os comboios de areia do Vale do Guizo de regresso às Minas. No ano seguinte, começaram a rebocar os comboios de carvão na Rota dos Granéis, entre o Porto de Sines e a Central Termoelétrica do Pego; depois da completa electrificação dos troços por onde passa este serviço, em 2002, estas locomotivas foram substituídas pela Série 5600. Também asseguraram a tracção de comboios bloco de vagões cisterna, para a Central Termoelétrica de Setúbal.

Caracterização

Locomotiva 1905, junto com a automotora 2355 nas oficinas de Campolide.

Descrição técnica

Esta série é composta por 13 locomotivas a gásóleo com transmissão elétrica, numeradas de 1901 a 1913. Podem alcançar uma velocidade máxima de 100 quilómetros por hora, e são capazes de circular em unidade dupla. Os rodados apresentam a disposição Co' Co', e os engates são do tipo Atlas-Alliance AAR - Tipo F

A transmissão é elétrica, e os sistemas de frenagem são do tipo reostático. Apresentam uma potência de 1623 kW, e um esforço de tracção de 396 kN

Possuem uma caixa muito semelhante à das locomotivas da Série 72000 da operadora Société Nationale des Chemins de Fer Français, mas são muito diferentes das suas congéneres francesas nos bogies, que não são monomotores, e no motor a gasóleo, que é menos potente.

Estão equipadas com engates automáticos Atlas-Alliance, do Tipo F da AAR.

Serviços

Além de vários serviços de mercadorias, também rebocaram comboios de passageiros, como o serviço Sotavento, aonde substituíram, a partir de 1983, as locomotivas da Série 1800.

Ficha Técnica

Ano de Entrada ao Serviço: 1981

Número de unidades construídas: 13 (1901-1913)

Velocidade Máxima: 100 km/h

Disposição dos Rodados: Co' Co'

Tipo de engates Atlas-Alliance AAR - Tipo F

Transmissão (tipo): Eléctrica

Sistemas de travagem:

Tipo: Reostático

Potência: 1623 kW

Motor diesel:

Combustível: Gasóleo (diesel)

Esforço de tracção: 396 kN