

# Série 1320



A Série 1320 (1321-1337), também conhecida como Ateinsa ou Espanhola, descreve um tipo de locomotiva de bitola ibérica, a tracção diesel-elétrica, que esteve ao serviço da operadora ferroviária Caminhos de Ferro Portugueses.

## História

---

### Antecedentes

Nas oficinas da empresa Ateinsa, em Espanha, foram construídas, entre 1967 e 1969, várias locomotivas, a partir do modelo DL-535 da American Locomotive Company, para servir a operadora ferroviária espanhola Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. As primeiras unidades entraram ao serviço em 1967, originalmente integradas na Série 1300 daquela empresa, tendo sido, posteriormente, reclassificadas para a Série 313.

As locomotivas desta série asseguraram comboios de mercadorias e passageiros, tendo-se destacado, principalmente, pelos seus serviços de carga de minério na zona oriental da Andaluzia

### Aquisição e entrada ao serviço dos Caminhos de Ferro Portugueses

Na Década de 1980, a transportadora espanhola começou a vender as suas unidades excedentes desta Série, tendo algumas sido adquiridas pela empresa Caminhos de Ferro Portugueses. Um dos principais motivos para a compra desta série em especial deve-se ao facto da operadora portuguesa possuir já várias locomotivas com um motor do mesmo fabricante, a empresa americana American Locomotive Company, podendo, assim, reduzir custos na sua manutenção e exploração, além que os operários das oficinas do Barreiro já dispunham de formação sobre os material motor desta marca; por outro lado, estas unidades possuíam pouco peso por eixo, podendo, assim, circular em qualquer tipo de via.

Inicialmente, só foram adquiridas duas unidades, para se proceder a testes; o contrato previa a compra de até mais 10 unidades. Estas locomotivas passaram, em 1989, pelas oficinas Ateinsa, em Villaverde Bajo, em Madrid, para serem remodeladas, e modificadas de acordo com as diretrizes da operadora portuguesa; este processo consistiu numa série de reparações e de alterações estruturais, como a remoção da caixa de ferramentas junto à cabine de condução, instalação de travões duplos, a ar comprimido e vácuo, e a alteração do esquema de cores para o laranja e branco oficial da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, embora as paredes laterais exteriores das cabinas tenham sido pintadas de laranja em vez de castanho, como era usual nas locomotivas daquela operadora. O símbolo da Companhia também foi pintado de forma errada, mas ainda reconhecível, e receberam, desde logo, os números de série 1321 e 1322 da operadora portuguesa.

Estas duas locomotivas foram enviadas para Portugal nos inícios de Junho de 1989; nesta altura, previa-se a entrega das restantes 10 unidades até ao final do ano.

Após a sua chegada a Portugal, foram submetidas a vários testes no Entroncamento, aonde se confirmou que, devido ao facto da condução, neste país, se fazer ao contrário de Espanha,

existiam graves problemas de visibilidade a partir da cabina de condução, o que obrigava à presença de pelo menos um ajudante; mesmo assim, foram compradas as outras 10 locomotivas, tendo o contrato sido alargado até mais 6 unidades. Contando com as duas originais, o número total de locomotivas adquiridas, foi, assim, de 18, tendo 17 destas unidades entrado ao serviço; a unidade restante chegou a território nacional ainda com o esquema de cores original da Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, não tendo chegado a receber um número de série português ou a prestar serviço, tendo sido, desde logo, encostada para fornecer peças ao resto da série.

A numeração original destas 18 locomotivas, em Espanha, era 1301, 1302, 1305, 1307, 1308, 1311, 1314, 1315, 1317, 1320, 1328, 1329, 1330, 1332, 1334, 1335, 1337, e 1339.4 1

## **Caracterização**

---

### **Caracterização técnica**

Esta Série era composta por 17 locomotivas derivadas da Série 313 da Red Nacional de Ferrocarriles Españoles , que receberam a numeração 1321 a 1337 dos Caminhos de Ferro Portugueses ; de tracção a gasóleo, circulava em vias de bitola ibérica.<sup>1</sup> A transmissão utilizada era elétrica.

Cada unidade apresentava 16,237 metros entre os tampões de choque, 2,884 metros de largura, e 4,032 metros de altura, e pesava cerca de 84 toneladas. Cada locomotiva contava com um motor 251-D da American Locomotive Company, que apresentava uma velocidade nominal de 1100 rotações por minuto, e uma potência total de 1370 cavalos-vapor ou 1022 quilowatts.

### **Serviços**

Em 1994, estas locomotivas encontravam-se um pouco por todo o sul de Portugal, rebocando principalmente composições de mercadorias mas também de passageiros e mistas, por exemplo, entre o Entroncamento e Marvão.

## Ficha Técnica

---

### Características de exploração

Ano de entrada ao serviço (em Portugal): 1989

Número de unidades adquiridas: 181

Número de unidades operacionais: 17 (1321-1337)

### Dados gerais

Bitola de Via: 1668 mm

Tipo de tracção: Diesel (gasóleo)

Tipo de locomotiva: Alco DL-5352

Peso: 84 toneladas

### Dimensões

Distância entre os tampões de choque: 16237 mm

Largura: 2884 mm

Altura: 4032 mm

### Transmissão de movimento

Tipo: Eléctrica

### Motores de tracção

Fabricante: Ateinsa (com licença American Locomotive Company)

Tipo: 251-D

Quantidade: 17

Potência contínua por motor:

Velocidade nominal: 1100 rpm

Potência total: 1370 cv / 1022 kW

### Partes mecânicas

Fabricante: Compañía Euskalduna