

Lusitânia Expresso – Breve resumo histórico (alguns dados)



A formação original do *Lusitânia Expresso* em Madrid Delicias – um furgão CIWL do parque espanhol (provavelmente 1271, 1274 ou 1275), 2 Camas CIWL do tipo S4 série 3361-3380 ('curtas para a Península Ibérica', com a caixa medindo 21,550 mm em vez do standard 23,554 mm), uma mista Renfe série AAXB 1601 a 1607, e um restaurante CIWL -, circa 1944, com a tração a cargo de uma *Montaña* ex Norte série 241-4001 a 4097. Foto de Roger Conmault

Prestes a completar 75 anos de serviço, o Lusitânia Expresso é o mais emblemático (e atualmente único) comboio em circulação entre Lisboa e Madrid. A sua entrada em serviço permitiu finalmente oferecer aos clientes uma operação regular e de qualidade entre as duas capitais ibéricas, algo que não se verificava desde finais de junho de 1895, quando o Sud Express desde Lisboa passou a circular via linha da Beira Alta, com ramo próprio. Se é verdade que após este acontecimento terão existido serviços de luxo entre Lisboa e Madrid, estes foram suspensos em várias ocasiões e substituídos por humildes e utilitários Expressos e Correios-Expresso, que em grande parte do percurso o eram apenas de nome, pois asseguravam um serviço 'de cabotagem', parando em todas as estações e apeadeiros do seu percurso, e nas fronteiras a demora seria necessariamente longa, dada a necessidade de demorados e morosos procedimentos aduaneiros, o que resultava num tempo de viagem a rondar as 17 horas, nada digno para uma relação entre capitais. Com o surgimento deste novo comboio internacional, desde logo se verifica uma revolução no tempo de viagem, conseguida pela introdução da inédita e até arrojada modalidade de formalidades alfandegárias em trânsito em conjunto com a implementação, desde logo, de marchas substancialmente mais aceleradas. O sucesso foi imediato.

O Lusitânia chegou a ter companheiros de viagem diurnos, mas estes, apesar dos seus tempos de viagem mais rápidos, são hoje apenas uma recordação. Na atualidade, depois de algumas metamorfoses - começou por ser comboio de quase luco, que não o era porque incluía uma carruagem mista de 1ª e 2ª classe, mas a partir da década de 60 do século passado, vai-se tornando cada vez mais democrático (e longo), progressivamente mais moderno, incluindo na sua composição o mais recente material que a Renfe então colocava em serviço, e a partir de março de 1986, passa a ser 'Estrella', integrando na sua composição as então ultramodernas carriagens das séries 9600 e 10.000, climatizadas e extremamente luxuosas, para finalmente ser convertido em Comboio Hotel em setembro de 1995, ficando o serviço a cargo de uma composição Talgo Pendular -, continua a ser uma ligação popular e bastante solicitada, mesmo se já não circulando no seu percurso original.

Os dados cronológicos que reunimos e que a seguir se apresentam, que são parte de um 'work in progress', por isso com algumas lacunas, são a nossa tentativa de criar um dossier

abreviado de factos que permitam conhecer a evolução histórica deste comboio. Para efeitos de enquadramento, são ainda referidos alguns dados adicionais, por exemplo a existência de circulações diurnas entre Lisboa e Madrid, viagens de experiência ou relevantes alterações ao traçado da via.

17.02.1937; vinda a Lisboa de delegados espanhóis da Companhia Wagons Lits e dos Caminhos de ferro do Norte de Espanha, com o objetivo de conferenciar com os seus congéneres portugueses. Estudava-se então o estabelecimento de um serviço combinado entre companhias de ambos os países, com vista a desenvolver melhores serviços de passageiros e mercadorias.

09.10.1940; reunião de alto nível entre representantes das operadoras ferroviárias portuguesas e espanholas em Lisboa nos dias 09 e 10 de outubro, onde se discutiu a problemática da abolição das formalidades alfandegárias nas fronteiras dos dois países, sendo estas substituídas por operações aduaneiras em trânsito, permitindo assim um substancial ganho de tempo nos horários dos rápidos internacionais. Uma das conclusões resultantes deste encontro é o facto de o tempo considerado razoável para a marcha dos comboios rápidos entre Lisboa e Madrid não dever ultrapassar as 14 horas. Um passo para o lançamento do Lusitânia.

24.01.1941: é criada a *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles* (Renfe), empresa estatal que aglutina todas as operadoras ferroviárias anteriores com via de bitola ibérica. A sua data de início de operações é 01.02.1941.

01.07.1943; na edição da revista portuguesa *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1334, saída neste dia, é anunciado o lançamento de um comboio de luxo entre Lisboa e Madrid com o nome *Lusitânia Expresso*, circulando via Valência de Alcântara.

20.07.1943: é inaugurado o *Lusitânia Expresso*, com circulação trissemanal entre as duas capitais ibéricas, operando às 3^{as}, 5^{as} e sábados, utilizando como terminais as estações do Rossio, em Lisboa e Delícias, em Madrid. O horário destas circulações é o seguinte; partida de Lisboa Rossio às 19h20, chegando a Madrid Delícias pelas 09h30 do dia seguinte. Em sentido oposto a parte de Madrid às 20h20, com chegada a Lisboa no dia seguinte às 10h20.

Março 1945: o Ministro das Obras Públicas português anuncia, através de uma nota à Imprensa, que é necessário reduzir o tráfego ferroviário, devido à falta de combustível causada pela crise de abastecimento de carvão inglês, consequência direta da II guerra mundial. Porém, referindo-se especificamente ao Lusitânia, indica que o serviço deste se irá manter sem alterações.

16.07.1945; na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1382, saída neste dia, dão-se a conhecer as condições de utilização do Lusitânia Expresso; lotação rigorosamente limitada ao número de lugares disponibilizados, bilhetes a ser adquiridos na agência da Wagons Lits de Lisboa até às 18 horas do dia da partida, serviço em carruagens camas de 1^a e 2^a classe, e lugares sentados em carruagem mista de 1^a e 2^a classe (mista série AAXB 1601 a 1607 da Renfe). Passageiros de serviço nacional, percurso mínimo, 100 Km. Serviços de verificação aduaneira em trânsito. Tem serviço de *Vagão-Restaurante* desde e até Torre das Vargens.

19.11.1945: devido a fortes chuvas que provocam a subida do nível das águas do Tejo, a linha do Norte sofre uma interrupção da circulação, pelo que o Lusitânia não consegue neste dia chegar a Lisboa, ficando retido em plena via.

01.12.1945; na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1391, saída neste dia, informa-se que estiveram presentes em Portugal Gabriel Urigüen e Victor Bultos, respetivamente chefe de Itinerários Subchefe de exploração da Renfe para tratar de assuntos relativos ao serviço ferroviário entre Portugal e Espanha.

1946.10: é criado um novo comboio entre Lisboa Rossio e Valencia de Alcântara e regresso, que nesta estação dá ligação ao Correio de/Para Madrid, passando assim a existir uma segunda ligação, diária, mas não direta, complementando a circulação trissemanal do Lusitânia.

01.12.1946; na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1415, saída neste dia, são noticiadas modificações à operação do Lusitânia Expresso. Sentido Lisboa-Madrid, mantendo

o seu horário; comboio Rápido nº 101, Lisboa-R 19h20, Santarém 20h33, Entroncamento 21h, Abrantes 21h33, Torre das Vargens 22h33, Marvão 23h59 e Valencia às 00h35, circulando às 2^{as}, 4^{as} e 6^{as}. No regresso, circulando às 4^{as}, 6^{as} e domingos, com as mesmas paragens do sentido inverso às que se junta Entrecampos. Estas modificações têm por objetivo eliminar conflitos com a prevista retoma do serviço do Sud Express.

16.02.1947; na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1420, saída neste dia, sob o título *Serviço Internacional*, e a propósito do anúncio da reposição do Sud Express, vêm algumas indicações sobre o serviço do Lusitânia. Sentido Lisboa-Madrid, partida de Lisboa às 19h27, chegada a Madrid às 11h00 do dia seguinte, circulando às 2^{as}, 4^{as} e 6^{as}. No sentido Madrid-Lisboa, operando às 4^{as}, 6^{as} e domingos, partindo de Delícias às 21h00 e chegando ao Rossio às 10h20. É ainda referida a composição tipo; conduz carruagens camas e mista de 1^a e 2^a classe, tendo, em território português serviço de *Vagon Restaurante* entre Lisboa-R e Torre das Vargens e regresso (a composição típica do Lusitânia nesta época é a seguinte ; Furgão WL série 1263 a 1296, mais do que provavelmente os 1271, 1274 ou 1275, 2 camas WL tipo S4 série 3361-3380 – todo este material do parque CIWL Espanha, uma mista de 1^a e 2^a classe AAXB 1601-1607 da Renfe, aos quais se juntava um WR do parque WL português, muito provavelmente um ex WSP tipo *Etoile du Nord*, que poderia ser um dos seguintes ; 4091, 4094, 4095, 4096, 4100, 4101, 4104 ou 4110).

16.03.1947: na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1422, saída neste dia, com o título *Lusitânia Expresso 'Sevilha'*, a CP informa que irá efetuar, entre 27.02 e 06.05 uma circulação especial entre Lisboa e Sevilha para todos aqueles que desejem assistir às tradicionais cerimónias da feira e Semana Santa que têm lugar nessa cidade espanhola. Este comboio circulará via Badajoz (e Mérida). No sentido Lisboa-Sevilha, efetua-se todas as 3^{as}, 5^{as} e Sábados, saindo de Lisboa pelas 19h27, com chegada a Sevilha pelas 09h45 do dia seguinte. Já no sentido Sevilha-Lisboa, circula às 2^{as}, 4^{as} e 6^{as}, partindo às 21h30 e chegando às 10h20. A composição é constituída por; *Fourgon*, carruagens camas, carruagens de 1^o e 2^a classe e *vagon restaurante*, sendo a sua lotação rigorosamente limitada ao número de lugares oferecidos. Tal como no Lusitânia entre Lisboa e Madrid, as formalidades alfandegárias são efetuadas em trânsito, e os bilhetes para estas circulações só podem ser adquiridos na secção de Informações de Lisboa-R, ou na Agência da Wagons Lits da Rua do Carmo (um belo aproveitamento da composição habitual do Lusitânia nos dias em que este não se efetuava, mas parece ligeiramente reforçada).

30.03.1947: começa a circular o Lusitânia especial ligando Lisboa Rossio a Sevilha Plaza de Armas.

01.04.1947: todas as companhias ferroviárias portuguesas são agrupadas numa concessão única atribuída à CP. A única exceção é a linha de Cascais, operada em regime de subconcessão da CP desde 1918 pela Sociedade Estoril (e que se prolongará até 1976).

11.04.1947; na estação de Crato (PK 199,5 da linha do Leste), pelas 06h00, o *Lusitânia Expresso Sevilha* com destino a Lisboa colide um comboio de mercadorias. Alguns dos ocupantes da carruagem mista de 1^a e 2^a classe, que foi destruída, sofrem ferimentos. Igualmente o maquinista e os dois fogueiros do expresso ficaram feridos com gravidade, e o fogueiro do comboio de mercadorias faleceu.

16.04.1947: na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1427, saída neste dia, vem um artigo assinado por Gabriel Urigüen, um dos pais do Lusitânia e à época chefe do Serviço de Itinerários da Renfe, versando a temática das ligações entre Lisboa e Sevilha, onde no mesmo se pronuncia sobre a questão do Lusitânia Expresso 'Sevilha' (trajeto de Lisboa-R a Sevilha-PA, 587 Km), que parece não ter decorrido como se esperava e aponta as razões para que tal tenha sucedido; um baixo nível de procura, associado ao facto de a linha de Mérida para Sul possuir rampas de gradiente elevado, com uma constante de 18‰, chegando a 26 e 28‰ em certos locais, o que impedia a prática de velocidades elevadas (a composição usada deveria ter um peso aproximado de 300 toneladas), e sobretudo o consumo de combustível tornava a operação, do ponto de vista económico, pouco racional (daí o autor defender a construção de uma ligação entre VRSA e Ayamonte, com o tráfego Lisboa-Sevilha usando este caminho logo assim que estivesse concluída uma eventual pente sobre o Guadiana no local, e também a

linha do Sado, pelo favorável do perfil, e ainda porque a distância a percorrer seria menor, rondando os 516 Km).

09.05.1947; surgem notícias na imprensa espanhola (jornal ABC) dando conta de que numa recente reunião na Câmara Municipal de Lisboa, o Diretor do jornal *A Voz*, Pedro Correia Marques, defendeu a ideia de se manter em operação o serviço do Lusitânia Expresso Sevilha, solicitando à edilidade que desse todo o apoio à CP neste assunto.

01.12.1947: na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1439, saída neste dia, num artigo no meio de uma diatribe sobre o Sud Express e a sua redução de frequências de operação por parte dos espanhóis, o mesmo Gabriel Urigüen resume o grande objetivo do Lusitânia; a criação de um comboio rápido que saindo de Lisboa se bifurque em Torre das Vargens, com uma parte da composição a seguir para Madrid e outra em direção a Sevilha, permitindo assegurar em Madrid a cómoda e rápida continuação da viagem em direção a Barcelona e outros pontos mais distantes como Itália e a Suíça, e em Sevilha a prossecução da viagem com destino a outras importantes cidades da Andaluzia e mesmo o Norte de África (Tanger), e analogamente assegurar em Lisboa a ligação com as linhas de navegação com destino à América do Sul. Refere-se ainda outra pretensão; tornar a circulação deste comboio diária. No número seguinte, o 1441, de 01.01.1948, continua o engenheiro espanhol a referir-se ao ramo temporário do Lusitânia para Sevilha, mencionando outros dados curiosos, como por exemplo a necessidade de obter um crédito de Ck's (comboio-Km) da parte do seu governo para esta operação, tendo este sido estabelecido em 15 pares de circulações. Mas aos participantes por parte da Renfe numa reunião em Lisboa com o objetivo de se lançar o serviço a título experimental, foi recomendado que se convencionasse com a CP a maior redução possível destas.

Segundo esta fonte, a CP entendeu que já se havia autorizado o número de frequências na totalidade, daí que o este comboio tenha circulado durante todo o mês de abril.

Referindo-se especificamente ao Lusitânia Lisboa-Madrid, contrapondo, face à tese defendida pelo interlocutor português (General Raúl Esteves, da CP), que afirmava estarem as ligações entre as duas capitais perfeitamente servidas com o esquema que vigorava antes da existência do Lusitânia, que esta ligação só era merecedora da designação de *Rápido* entre Lisboa e Entroncamento (comboios nºs 151 e 152), pois daí em diante era um vulgar comboio *Correio* efetuando paragem em todas as estações e apeadeiros até Valencia de Alcántara, e desta até Madrid passava a ser *Correo-Expreso*, saindo de Madrid pelas 21h com chegada a Lisboa pelas 16 do dia seguinte, e no sentido inverso saindo de Lisboa 15h para chegar a Madrid no dia seguinte. Além disso, indica ainda que, neste esquema, era sempre necessária uma grande demora na fronteira (não havia formalidades alfandegárias em trânsito), sugerindo ainda que se fizesse um inquérito aos utilizadores do Lusitânia para se aquilatar da melhoria do serviço (refere-se a este como 'melhoria de carácter extraordinário'), acalentando ainda esperanças de que, assim que as condições de disponibilidade de combustível e material o permitam, tornar realidade tudo o que se havia projetado para o Lusitânia.

Estabelece também um ponto definitivo de separação entre o Sud e o Lusitânia, referindo que estes têm objetivos diferentes, pondo de lado a hipótese de usar equitativamente os dois comboios como uma espécie de balança de compensação de CK's entre os dois países.

1948: início da *Dieselização* dos serviços de linha em Portugal (país pioneiro na Europa). O Lusitânia, sendo um dos mais importantes comboios em circulação, também teve direito à nova forma de tração, porém apenas entre Lisboa-Rego e Entroncamento, pois a circulação destas locomotivas inicialmente estava interdita no túnel do Rossio.

09.11.1948: o então Príncipe Juan Carlos viaja para Espanha no Lusitânia, desembarcando na estação de Villaverde-Ocarasitas.

09.03.1950: uma circulação especial do comboio Talgo II viaja até Portugal, para ensaios e apresentação. A bordo viaja o presidente da empresa Patentes Talgo, José Maria de Oriol Y Urquijo. À chegada a Entrecampos, além da receção oficial, tem também à sua espera bastante público curioso.

Durante a estadia desta peculiar composição em Portugal, em Campolide foi visitado por ministros e quadros superiores da CP, que seguidamente tomam lugar no mesmo, para uma viagem de demonstração entre Lisboa, Porto e regresso, onde em certas partes do percurso atinge velocidades elevadas (o Boletim da CP fala em 138 Km/h, na zona da Azambuja), sendo a composição rebocada pela locomotiva T3 *Virgen de Begoña* e formada por 16 caixas. O Regresso a Espanha, acontece no dia 17. Além desta, outras viagens mais curtas, desde Campolide a Setil e regresso.



A locomotiva T3 *Virgen de Begoña*, estacionada em Coimbra B, alvo de muita curiosidade por parte dos conimbricenses, que durante a paragem na estação, no regresso de Porto-Campanhã, é inspecionada minuciosamente. 13.03.1950, foto Rocha Pato

28.12.1950: o Lusitânia, no sentido Lisboa – Madrid, colhe um camião numa PN, nas imediações de Torrijos.

1952: o Lusitânia Expresso passa a contar com tração diesel em todo o seu percurso português, sendo esta assegurada pelas novas locomotivas da série 1301-12. Porém, na maior parte do ano, em virtude da necessidade de assegurar o aquecimento da composição e a Renfe nem sempre disponibilizar um furgão caldeirinha, o mais usual é a utilização de locomotivas a vapor (por regra uma Pacific série 501 a 508), sendo por isso o uso de tração moderna irregular.

05.1953; as novas carruagens cama do tipo LJ passam a integrar a composição do Lusitânia Expresso.

20.07.1953: décimo aniversário do *Lusitânia Express*, devidamente comemorado com jantar de gala a bordo, oferecido pela CP e pela CIWL, contando com a presença dos mais altos quadros destas entidades, e ainda de representantes da Renfe vindos expressamente para o efeito desde Madrid.

16.09.1953; na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1578, saída neste dia, é noticiada a ida de uma delegação da CP a Salamanca, no Sud Express, para uma conferência com os seus congéneres da Renfe versando a temática das relações ferroviárias entre os dois países.

01.10.1953; na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1579, saída neste dia, é noticiada a alteração de horários do Lusitânia, efetiva a partir de 04.10. Saída de Lisboa-R às 19h35, com chegada a Marvão às 23h15 e a Valência às 23h40.

06.03.1955: após obras de adaptação, a estação de Santa Apolónia passa a ser o novo terminal dos serviços de grande linha de Lisboa, incluindo-se nestes os *Sud Express* e *Lusitânia Express*.

30.10.1955: é inaugurada uma variante ao traçado existente na zona de Villaverde, que faz parte do projeto de enlances ferroviários a executar nesta localidade às portas de Madrid, entrando em serviço a nova estação de Villaverde Alto.

17.12.1955: devido a um forte temporal, na província de Toledo, a Renfe é forçada a interromper a circulação na linha Madrid – Valencia de Alcántra, uma vez que cerca de 150 m de via foram arrastados pela água. Por este facto, foi necessário proceder a transbordos rodoviários, em Alcañizo para o Lusitânia sentido Madrid – Lisboa e Oropesa de Toledo no seu congénere Lisboa – Madrid.

29.03.1956: mais um acidente numa PN, neste caso ao Km 5,200, onde o Lusitânia Lisboa-Madrid arrasta um camião que ficou completamente destruído, tendo o seu condutor morte imediata, e com descarrilamento da locomotiva.

16.07.1956: nos dias em que não circula o Lusitânia, passa a existir uma carruagem direta, de 1ª classe e camas, com encaminhamento pelo Correio-Expresso, entre Lisboa e Madrid.

28.04.1957: inauguração da tração elétrica a 25 Kv, 50 Hz, corrente alterna, entre Lisboa, Sintra e Carregado. Uma vez que esta ainda não chega a Entroncamento, o Lusitânia continua a ser assegurado com tração a diesel ou vapor.

01.09.1957: na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1674, saída neste dia, vem indicada a mudança de horários do Lusitânia devido à alteração da hora legal portuguesa. A partir de 06.10, passa a partir de Lisboa-P às 19h38 às 2ªs 4ªs e 6ªs e no sentido inverso, opera nos mesmos dias chegando às 09h55

05.09.1957: descarrilam, à passagem por Vila Franca de Xira (pelas 10h45, como pelo horário a chegada a Lisboa SA deveria acontecer às 10h50, circulava com mais de 20 minutos de atraso), duas carruagens (de um total de 5 veículos – 1 furgão, uma carruagem camas, uma carruagem de 1ª classe, uma de 2ª classe e um *Wagon* Restaurante -. rebocados por uma locomotiva diesel da série 1300) do Lusitânia procedente de Madrid com destino a Lisboa. Houve vários feridos, mas apenas 5 inspiravam maiores cuidados. Ambas as vias ficaram obstruídas, mas a partir das 12h55 já a via ascendente se encontrava liberta pelo que circulação se efetuou em regime de Via única temporária, até se reparar a via descendente, que sofreu danos em cerca de 200 m. Foi também derrubado um poste de catenária. Após a separação dos veículos acidentados da composição, o Lusitânia seguiu para Santa Apolónia, onde chegou às 12h01.



Imagem do acidente de 05.09.1957 do arquivo do *Diário Popular*. O veículo descarrilado é uma das Mistas Renfe habituais neste comboio, e o que se vê em primeiro plano é um WR ex Pullman tipo *Etoile du Nord* do parque português da CIWL

01.04.1958; na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1687, saída neste dia, secção *Viagens e Transportes*, é indicada a alteração de horário do Lusitânia Expresso a partir de 06.04, passando a partir de Lisboa-P às 20h30, e a chegar às 10h50, mantendo-se a operação às 2^{as}, 4^{as} e 6^{as}.

01.05.1958: na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1689, saída neste dia, vem um artigo alusivo à conferência F.H.P. no Porto e um dos pontos é o estabelecimento da circulação diária do Lusitânia no Verão.

30.06.1958: inauguração da eletrificação até Entroncamento, tornando-se assim possível a circulação do Lusitânia com este modo de tração desde e até Lisboa. Curiosamente, numa foto posterior a esta data, em Santa Apolónia, este Expresso aparece ainda com tração diesel, com a sua habitual 1300 à cabeça. Deve referir-se que, de acordo com as conclusões do inquérito relativo ao acidente de 05.09.1957, que uma anomalia num dos veículos do comboio foi notada pelo pessoal da CP em Santarém e à passagem por Vale de Santarém a mangueira do freio deste se saltou, pelo que foi necessário deter a composição para a voltar a ligar.

01.07.1958: na temporada de Verão (até 01.10), o Lusitânia passa a circular diariamente. Tal tornou-se possível graças a um acordo obtido em maio na última conferência ferroviária tripartida Portugal-Espanha-França.

01.04.1960; na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1735, saída neste dia, noticia-se a alteração de horários do Lusitânia efetiva a partir de 03.04, por motivo de mudança da hora legal. Partida de Lisboa-P às 20h40 e chegada às 10h50, operando às 2^{as}, 4^{as} e 6^{as} feiras, o que é curioso porque esta informação contraria o ponto anterior, porque aparentemente, a regra seria neste período operar diariamente.

26.09.1960: acidente envolvendo o Lusitânia, com destino a Madrid, que na estação de Calera-Chozas embate contra um Mercadorias que se encontrava ali parado, com vários feridos, sendo dois graves (os fogueiros das locomotivas). Como causa, aponta-se o facto do Expresso ter ultrapassado o sinal principal da estação na posição de fechado.



O Lusitânia aguardando a hora de partida em Lisboa Santa Apolónia, estacionado na linha 5, ano 1960 foto de Werner Sloecher

16.04.1961; na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1760, saída neste dia, noticia-se a alteração de horários do Lusitânia, efetiva a partir de 03.04, por motivo de mudança da hora legal em Portugal. Partida de Lisboa-P às 20h40 e chegada às 10h50, operando às 2^{as}, 4^{as} e 6^{as} feiras.

01.05.1961; na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1761, saída neste dia, aparece um artigo sobre a Conferência Internacional de Horários realizada em Lisboa, sendo um dos objetivos melhorar as ligações Lisboa-Madrid.

15.05.1961: o Lusitânia passa a circular diariamente todo o ano. Trata-se da satisfação de um antigo desejo, juntamente com a implementação de um serviço rápido diurno, algo que já se estudava.

01.10.1962: na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1795, saída neste dia, noticia-se a alteração de horários do Lusitânia efetiva a partir de 07.10, por motivo de mudança da hora legal. Partida de Lisboa-P às 20h35 e chegada às 09h20

26.03.1963: é inaugurada, pelo Ministro das Obras Públicas espanhol a nova estação de Cáceres, que apesar de ainda se encontrar localizada no ramal que a liga à linha internacional Lisboa – Madrid em Arroyo de Malpartida, está já preparada para receber uma variante que a incluirá na linha principal, mas para que esta se materialize será necessária uma espera de cerca de 8 anos.

07.04.1963; na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1807, saída neste dia, noticia-se a alteração de horários do Lusitânia efetiva a partir de 07.04, por motivo de mudança da hora legal. Partida de Lisboa-P às 21h45 e chegada às 10h20.

16.10.1963; na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1820, saída neste dia, noticia-se a alteração de horários do Lusitânia efetiva a partir de 06.10, por motivo de mudança da hora legal. Partida de Lisboa-P às 20h35 e chegada às 09h20.

14.04.1966: uma automotora TER, de um grupo que estava então entrar em serviço na Renfe, vem a Portugal em viagem de experiência e apresentação, com uma delegação de técnicos a bordo. Trata-se do primeiro estudo no terreno de uma ligação diurna entre as capitais ibéricas, que mais tarde se materializará.

01.06.1966; na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1883, saída neste dia, num breve artigo resumindo o acordo a que CP e Renfe chegaram relativamente ao tráfego internacional. A grande novidade é a intenção de finalmente se estabelecer uma ligação diurna entre Lisboa e Madrid utilizando uma moderna automotora TER.

Também o Lusitânia iria ter melhorias, sendo que se acordou a sua substituição por um comboio *Auto-Camas*, decorrendo já em Lisboa Santa Apolónia obras de construção de um terminal de carga e descarga dos vagões de transporte de automóveis utilizados neste tipo de circulações.

Igualmente as vias portuguesas e espanholas iriam ser alvo de beneficiações diversas.

01.01.1967; na edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1897, saída neste dia, noticia-se a inauguração, prevista para 1 e 2 de março, do serviço TER entre Lisboa e Madrid.

10.01.1967: nova viagem experimental do TER a Lisboa, para verificação da performance da automotora e fixação do horário definitivo do comboio diurno Lisboa – Madrid a implementar a curto prazo; já nesta altura se referia o nome que deveria ter o serviço; *Lisboa Expresso TER*. Mas numa notícia de 20.01 do *Diário de Lisboa*, além da data da viagem experimental referida ser distinta (12.01, pode ter sido a viagem de regresso a Madrid), referia-se outro nome; *TER Madrileño*.

01.03.1967: entra em serviço o *Lisboa Expresso TER*, circulação diurna unindo Lisboa e Madrid efetuada utilizando automotoras da Renfe recentemente entradas em serviço.

15.02.1968: com o fim definitivo da tração a vapor na zona centro de Portugal (depósito de Entroncamento), o Lusitânia passa a ser assegurado por locomotivas diesel durante todo o ano (desde Entroncamento a Lisboa a tração era elétrica).

23.01.1969: com o objetivo de captar tráfego para o Lisboa Expresso TER a CP e a Renfe decidem, a título experimental, incluir, durante os meses de março e abril, o serviço de almoço a bordo de forma gratuita.

23.03.1969: no percurso português o TER passa a dispor de serviço de assistentes de viagem (hospedeiras).

01.07.1969: o Lusitânia e o Lisboa Expresso TER, com o encerramento da estação de Madrid Delícias, são desviados Madrid-Atocha. Com esta alteração de terminal, a distância percorrida pelos internacionais Lisboa-Madrid, aumenta 2,4 Km. A via entre Delícias e Leganés é quase toda ela desativada, ficando porém um ramal ligando Villaverde Alto a Villaverde-Ocarasitas, utilizado por serviços de mercadorias. Também a estação de Delícias ficará ligada à rede, mas por um ramal com origem em Santa Catalina. Com estas alterações foi possível eliminar uma problemática passagem de nível.

Esta mudança de terminal implicou também trabalhos de monta, que faziam parte do projeto de enlances ferroviários de Villaverde. Assim, entra em serviço uma nova secção de via dupla, entre Villaverde Bajo e Villaverde Alto, e esta última dependência, até então apeadeiro, passa ser estação. Desde esta até Leganés, novo traçado em via única. Curiosidade; na realidade este novo traçado desenvolve-se utilizando grande parte do caminho original da linha Madrid – Valencia de Alcántara.

01.08.1969: entra em serviço a chamada Variante de Rio Tajo, entre os Pk 291,038 e 301,915 da linha Madrid – Valencia de Alcántara (Lisboa), cuja construção foi necessária devido a construção da barragem de Alcántara.

11.12.1970: choque de comboios entre Sacavém e Póvoa de Santa Iria, ficando em consequência a linha do Norte interrompida. Por este motivo, neste dia não circulou o Lusitânia Lisboa-Madrid.

23.05.1971: entra em serviço a chamada Variante de Casar de Cáceres, passando Cáceres a estar incluída na linha principal e a ser servida, sem transbordo, pelos comboios internacionais que asseguram a ligação entre as duas capitais ibéricas. A inauguração oficial tem lugar a 22.06.1971, com a presença dos então Príncipes de Espanha, D. Juan Carlos e Dona Sofia, que para o efeito viajaram numa circulação especial assegurada com material Talgo III RD. Com esta alteração, a distância entre Lisboa e Madrid aumenta cerca de 18 Km, pois Valência de Alcántara, que anteriormente se situava ao Km 401,6 (a contar originalmente de Madrid Delícias), passou a estar localizada ao km 420.0.

14.12.1971: num movimento de manobras em que a composição do Lusitânia recuava para o depósito de Cerro Negro desde os cais da estação de Atocha, esta choca com uma locomotiva e furgão que se encontravam na mesma via, havendo a lamentar 3 feridos graves.

16.03.1972: reunião entre CP e Renfe em Salamanca com o objetivo de alterar os horários do Lusitânia Expresso e publicitar o Lisboa Expresso TER nas agências de viagem.

01.10.1972: o Lisboa Expresso TER muda novamente de terminal em Madrid, passando a partir e chegar de Madrid Chamartín, aumentando o seu percurso em 7,8 Km. No entanto, Atocha não deixa de ser servida por esta circulação, pois a mesma efetuava paragem no então denominado (e já desaparecido) *Atocha Apeadero*. O Lusitânia manteve-se em Atocha, mas os horários de ambas as circulações internacionais foram alvo de modificações.

1974: o Lusitânia passa a ser rebocado, em território português – de Entroncamento a Valência de Alcántara -, pelas locomotivas MLW da série 1551 a 1570.

25.04.1974: dia da Revolução dos Cravos em Portugal. Apesar de tudo, o tráfego ferroviário transfronteiriço não sofreu interrupções, mas houve atrasos. No caso do Lusitânia, a composição procedente de Lisboa ficou detida em Marvão por um período de 8 horas. Já no sentido contrário, para prosseguir a marcha, foi necessária uma espera de 4 horas.

27.06.1974: Mário Soares, a caminho de Lisboa desde Paris, com passagem por Madrid, ao haver dificuldades de visibilidade no aeroporto de Lisboa (teto de nuvens baixo), dirige-se para a capital portuguesa utilizando o Lusitânia.

1975: são iniciadas obras com vista a construir uma nova linha ferroviária suburbana em Madrid, em via dupla e que teria como terminais as estações de Parla, na linha de Badajoz e de Fuenlabrada na linha de Lisboa. As obras avançam num primeiro momento, mas devido a fortes protestos por parte de moradores de alguns dos locais a servir, são interrompidas e só alguns anos mais tarde estas ligações serão construídas, mas com um projeto diferente do original.

16.04.1975: é publicado o Decreto-Lei 205-B/175 através do qual a CP é nacionalizada.

08.07.1975: descarrila o último veículo da composição o Lusitânia no Ramal de Cáceres, já em território português, ficando a circulação nessa linha interrompida.

09.07.1975: face aos acontecimentos do dia anterior, os Lisboa Expresso TER e Lusitânia Expresso deste dia, são desviados por Elvas/Badajoz, situação que se repete no dia 10.07.

11.07.1975: é restabelecida a circulação de comboios no Ramal de Cáceres.

18.10.1975: nas imediações de Valência de Alcántara, uma das carruagens do Lusitânia Madrid – Lisboa da noite anterior incendia-se, porém sem vítimas a lamentar.

1978: em Portugal, os comboios rápidos Lisboa-Porto e os comboios internacionais de passageiros passam a utilizar o freio a ar comprimido.

14.07.1979: melhorias no serviço do Lusitânia Expresso. Este passa a incluir uma carriagem direta de/para Porto-Campanhã, sendo os horários de circulação modificados, passando a ser os seguintes:

- Madrid Atocha 22h05 – Lisboa 09h45, Porto Campanhã 13h00,

- Porto Campanhã 18h45, Lisboa 21h10 – Madrid Atocha 11h03

Estas carruagens são encaminhadas em comboios Diretos entre Porto e Entroncamento.

Passam estes comboios a ter serviço de Ato-Expresso (em serviço apenas até 14.10) além de passarem a contar com serviço de Bar durante toda a viagem. Os preços praticados sofrem também uma redução.

1981: na secção de linha não eletrificada em Portugal, o Lusitânia passa a ser tracionado pelas Locomotivas 1930.

27.09.1981: o Lisboa Expresso TER volta a ter terminal em Madrid Atocha.

31.03.1981: entra em serviço a via dupla entre Villaverde Alto e Fuenlabrada.

20.02.1982: um indivíduo é detido em Atocha após ter entrado na carruagem restaurante do Lusitânia e furtado licores, cigarros e dinheiro, sendo os bens recuperados.

27.12.1982: devido a incidentes na zona de Fuenlabrada, com origem em protestos por parte de clientes do serviço suburbano, é suspensa a circulação e os passageiros do Lusitânia com destino a Madrid são forçados a transbordo rodoviário na estação de Griñon.

21.09.1983: é lançado pela Renfe um serviço de entregas urgentes de pequenos volumes denominado *Paquetedia*. Este consiste no transporte desses mesmos volumes em comboios rápidos diurnos, e para o caso dos serviços com destino a Lisboa, é escolhido o TER.

21.03.1986: o Lusitânia Expresso, em Espanha, passa a ser denominado *Estrella Lusitânia* e a ser assegurado com composição formada por material circulante recentemente entrado em serviço, climatizado. Uma vez que o funcionamento do furgão-gerador que passou a integrar a composição deste comboio interferia no funcionamento dos circuitos de via da sinalização instalada entre Azambuja e Entroncamento, são estabelecidas paragens técnicas para o ligar/desligar em Azambuja e Barquinha.

01.06.1986: face à entrada do novo material *Estrella* no Lusitânia, as marchas do comboio são ajustadas, ganhando o mesmo 30 minutos face aos horários anteriormente em vigor. Tal deve-se ao facto deste ter sido autorizado a circular a 140 Km/h em Espanha, e em Portugal no troço Lisboa – Entroncamento, onde é rebocado por locomotivas da série 2600.

25.09.1988: o *Lusitânia* e o *Lisboa Expresso TER* trocam novamente de terminal em Madrid, passando ambos a ter como estação de origem /destino a de Chamartín. Esta alteração tem a ver com o avanço das obras de adaptação da estação de Atocha para receber a nova linha de alta velocidade de Sevilha, que então se construía.

27.05.1989: última circulação do Lisboa Expresso TER, sentido Lisboa-Madrid. No sentido oposto, veio uma composição Talgo III ‘em posição’, mas fazendo o serviço do seu antecessor, para assegurar o Talgo ‘Luís de Camões’, que iniciaria a sua circulação no dia seguinte. Vem a rebocá-lo a 352-009 *Virgen de Gracia*.

28.05.1989: o TER é substituído pelo *Talgo Luís de Camões*, assegurado com recurso a material Talgo III e locomotivas específicas desse tipo de composição, permitindo uma diminuição sensível nos tempos de viagem, graças à prática das velocidades máximas então permitidas nos dois países, 140 Km/h em Portugal e 160 Km/h em Espanha.

15.11.1990: entra em serviço a variante de La Bazagona, permitindo melhorar substancialmente o traçado em planta da via, com velocidade uniforme de 155 Km/h. Esta inicia-se pouco depois da ponte do Rio Tietar e acaba perto da estação de Mirabel, sendo a quilometragem diferente da primitiva (a linha ficou mais curta cerca de 3 Km). Uma vez que a estação primitiva de La Bazagona ficou fora deste novo traçado, foi necessária a construção de um novo edifício de passageiros. No entanto, parte do traçado original desta linha, na zona de Mirabel é aproveitada para a concordância de ligação ao Ramal de Plasencia (a linha de Plasencia a Astorga encerrou para serviço de passageiros 01.01.1985, ficando apenas em funcionamento a curta secção de 16,4 km desde Monfrague, da antiga *Ruta de la Plata*).

11.10.1992: a 2 Km da estação de Cañaverl descarrila o último veículo da composição do *Estrella Lusitânia* com destino a Lisboa, apenas com danos materiais. OS 30 passageiros desta carruagem são transferidos para outra. O tráfego é restabelecido horas depois.

27.09.1993: os comboios Talgo Luís de Camões passam a partir de / terminar em Madrid Atocha. Portugal adota o mesmo fuso horário de Espanha.

08.12.1994: descarrilamento do Lusitânia Lisboa -Madrid na ponte internacional sobre o rio Sever, sem vítimas a lamentar. Os passageiros do comboio são transferidos para autocarros, chegando a Madrid já de tarde, sendo anunciada pela Renfe o lançamento das obras com

urgência. Porém, chegou a temer-se pela supressão do serviço, face a uma certa demora no começo das obras, e por isso chegaram a realizar-se manifestações em Valencia de Alcántara. 1995: no decurso deste ano a CP bloqueia durante algum tempo a emissão e bilhetes internacionais por Valencia de Alcántara, com o argumento de que os comboios internacionais com destino a Madrid deveriam ser desviados por Fuentes de Oñoro, porque tal permitiria dar serviço a zonas com mais população e a infra-estrutura ferroviária apresentava-se em melhor estado.

01.01.1995: entrada em vigor do Tratado de Schengen, deixando na prática de existir fronteiras para os cidadãos dos países subscritores, e para todos aqueles que não sendo originários desses países circulem dentro do chamado Espaço Schengen.

02.03.1995: nas proximidades de Griñon descarrila o Talgo Luís de Camões, havendo a lamentar dois feridos; uma passageira e o maquinista da composição. Iguamente cerca de 100 metros de via ficam danificados.

15.03.1995: entra ao serviço a eletrificação entre Entroncamento e a Central Termo elétrica do Pego. No entanto esta não será utilizada pelos internacionais Lisboa – Madrid (mas tal acontecerá mais tarde).

24.09.1995: o Lusitânia passa a ser Comboio Hotel, deixando de operar com material convencional, que é substituído por composições Talgo Pendular, mas fica sendo a única ligação entre Lisboa e Madrid, pois o diurno Talgo Luís de Camões é suprimido. A última circulação deste aconteceu no dia anterior, curiosamente com a mesma locomotiva que iniciou o serviço; a 352-009 *Virgen de Gracia*.

04.02.1996: o Lusitânia deixa de efetuar paragem comercial em Entroncamento, sendo esta substituída por uma nova paragem em Santarém.

06.11.1997: face à ocorrência de um temporal que provoca a queda de várias árvores sobre a via e arrastamento de balastro na região da Estremadura espanhola, o Lusitânia com destino a Madrid termina de forma forçada a sua marcha na estação de Monfrague, sendo os passageiros obrigados a transbordo rodoviário.

19.05.1998: é inaugurada a estação de Lisboa Oriente, da autoria do Arquiteto/Engenheiro espanhol Santiago Calatrava e que até 30.09 será um dos acessos privilegiados à Expo 98, e que desde então é servida pelo Lusitânia.

1999 a 2001: durante um período, que se prolongou por cerca de 2 anos, as locomotivas s333 (subsérie 200, depósito de Madrid-Fuencarral), asseguraram a tração do Lusitânia em território português, entre Valencia de Alcántara e Abrantes. Tal deveu-se a uma crise de disponibilidade de material motor diesel vivida então pela CP. Desde Lisboa SA a Abrantes os comboios hotel Lusitânia eram rebocados pelas 2600.

03.09.1999: inauguração, com a presença dos primeiros Ministros de Portugal e Espanha, da secção Elvas-Estremoz da Autoestrada Lisboa-Madrid, que assim fica completa e se torna um concorrente de peso para o Lusitânia, e uma melhoria substancial nas deficientes ligações terrestres entre as duas capitais ibéricas.

2001: do lado português o panorama da tração térmica melhora e é possível dispensar a *ajuda* da Renfe no Talgo Lusitânia, que assim volta a ter novamente as 1930 à cabeça, mas a mudança de locomotivas – de elétrica para diesel e vice-versa -, ‘recua’ de Abrantes para o Entroncamento.

22.09.2001: o Lusitânia comboio hotel com destino a Madrid descarrila em Casar de Cáceres, tendo como resultado dois feridos ligeiros.

02.2002: mais um descarrilamento, desta vez na zona de Aldea Moret, tendo como origem a colocação de pedras na via. Para evitar que tal suceda, é solicitada à Renfe (e posteriormente ao Adif) que a via seja vedada.

15.12.2002: entra em vigor uma norma da União Europeia que proíbe a venda de bilhetes para comboios internacionais de modo manual. Esta norma afeta o serviço do Lusitânia porque os Revisores da Renfe tinham de emitir bilhetes em linha, pois a operadora espanhola desligava o seu sistema informático entre as 22h e as 07h. Uma vez que no percurso espanhol as bilheteiras das estações ou tinham horário limitado (Navalmoral de la Mata e Valencia de Alcántara) ou não tinham possibilidade de venda antecipada (San Vicente de Alcántara), a

recomendação de adquirir os bilhetes antecipadamente ou via internet é mal recebida pelos clientes estremenhos do serviço.

01.08.2003: um incêndio na Serra da Penha, no Concelho de Marvão, obriga a interromper a circulação no Ramal de Cáceres, pelo que os passageiros do Lusitânia com destino a Lisboa são obrigados a efetuar transbordo rodoviário.

28.02.2004: na zona suburbana de Madrid, entra em serviço a nova via dupla (e também eletrificação) desde Fuenlabrada a Humanes.

12.03.2004: face à ocorrência de atos de Terrorismo em Madrid, no dia anterior, o Lusitânia procedente de Lisboa termina a sua marcha na estação de Illescas, continuando os passageiros a sua viagem em autocarro.

28.10.2004: a CP -Caminhos de Ferro Portugueses, E.P. altera a sua designação social para Comboios de Portugal, refletindo esta o facto de agora ser apenas um mero operador.

31.12.2004: último dia de existência da Renfe enquanto *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*. No dia seguinte é já *Renfe Operadora*.

19.12.2005: surgem notícias em diversos órgãos de comunicação portugueses dando conta de que o serviço ferroviário de passageiros será suprimido no Ramal de Cáceres.

19.05.2006: avaria o Lusitânia com destino a Lisboa em Vale de Santarém causada por um curto circuito ficando imobilizado em plena via, obrigando à suspensão da circulação nas duas vias e a corte de tensão na catenária como medida de segurança. Apesar de tudo, foi possível seguir viagem na composição em causa após uma ‘reparação de fortuna’.

12 e 13.07.2006: o Lusitânia circula excepcionalmente via Badajoz e Linha do Leste. Do lado espanhol o desvio foi mesmo grande, pois circulou via Mérida, Manzanares e Alcázar de San Juan – o percurso original dos comboios Lisboa – Madrid -, devido a um problema no seu itinerário normal.

06.11.2006: por volta das 04:00 H e a cerca de 1,5 Km da estação de San Vicente de Alcántara, descarrilamento do Lusitânia, locomotiva s333-202+composição Talgo 4C7. A causa deste foi um aluimento de terras no local, provocado por chuva intensa, sem vítimas a lamentar. Face à falta de acessibilidade do local (só era possível lá chegar por via férrea), as operações de resgate apenas se puderam iniciar na manhã seguinte. Durante o tempo em que esta interdição de circulação forçada durou, os Lusitânias circularam via Vilar Formoso.

15.01.2008: a locomotiva do Lusitânia com destino a Lisboa avaria em Riachos, provocando esta anomalia atrasos diversos na circulação da linha do Norte.

23.01.2008: o Lusitânia Madrid-Lisboa descarrila, pelas 04h55, nas proximidades de San Vicente de Alcántara (PK 394,5), devido ao mau estado da via no local. Os passageiros foram transbordados para autocarros que os transportaram ao seu destino. O serviço do dia seguinte para Lisboa circula por Vilar Formoso, mas no dia 25 volta a operar pelo percurso normal.

A partir deste momento o futuro da linha torna-se incerto, pois parece não haver grande vontade por parte do governo espanhol, em reparar e manter em serviço esta infra-estrutura.

20.05.2008: verifica-se uma reviravolta na situação anterior e o Adif decide avançar com as obras de recuperação da linha entre Cáceres e Valencia de Alcántara.

28.02.2010: continuam os trabalhos de reabilitação da via, neste caso entre Cáceres e Arroyo de Malpartida. Face à necessária interdição de circulação. Os Lusitânias são desviados por Fuentes de Oñoro neste e no dia seguinte (01.03).

21.11.2010: descarrilamento do Lusitânia com destino a Madrid, desta vez do lado português a cerca de 2 Km de Marvão-Beirã, pelas 02h45. Este foi causado pela presença de gado bovino na via, contra o qual a composição embateu. Não houve feridos a lamentar, mas os passageiros tiveram de seguir a pé pela linha até à estação de Marvão, onde continuaram viagem na composição vinda de Madrid que, ao estar a via interdita, retornou à origem. Os passageiros destinados a Lisboa continuaram a viagem por via rodoviária.

01.02.2011: com a supressão dos serviços regionais entre Torre das Vargens e Marvão-Beirã, o Lusitânia passa a ser a única circulação de passageiros no ramal de Cáceres (existia também uma circulação de mercadorias).

Ao fim de algum tempo a velocidade no Ramal de Cáceres será reduzida para 50 Km/h e a tração do Lusitânia, onde este circula com locomotivas diesel, passará das 1900 para as 1400.

De referir que do lado espanhol, além do Lusitânia (e numa fase anterior o Talgo Luís de Camões e o Lusitânia com material convencional), há muito tempo que não operavam serviços de passageiros locais entre Cáceres e Valencia de Alcántara, sendo que o último destes, além de não figurar no horário publicado da Renfe, era um comboio curioso, constituído por um locomotor, uma carruagem de passageiros e vagões de mercadorias.

10.2011: é apresentado em Portugal o Plano estratégico de Transportes (PET), no qual se prevê a supressão, a partir de 01.10.2012, do serviço ferroviário em diversas linhas, estando incluído neste lote o Ramal de Cáceres, e ainda a linha do Leste, mas neste último caso será mantido o transporte de mercadorias. Face a esta decisão, surgem protestos dos dois lados da fronteira.

05.02.2012; a circulação de mercadorias que utilizava o ramal de Cáceres, é definitivamente desviada pela linha do Leste, ficando a penas o Lusitânia, operando à *vertiginosa* velocidade de 50 Km/h.

28.02.2012: surgem informações na Imprensa portuguesa, constando que afinal o encerramento do ramal de Cáceres estaria a ser repensado.

05.2012: surgem diversas notícias na imprensa espanhola dando conta de que o Lusitânia deixará de circular pela linha direta entre Lisboa e Madrid a partir de 17.06, sendo desviado ela linha da Beira Alta.

23.06.2012: o Lusitânia com destino a Lisboa atropela uma manada de Vacas entre Naval Moral de la Mata e Casatejada, sem que haja vítimas, graças à perícia do maquinista que frenando de emergência consegue reduzir a velocidade de circulação para cerca de 50 Km/h. Porém, a locomotiva, da série 334, sofre alguns danos, seguindo até Cáceres com dificuldades, onde é substituída.

08.2012: a CP anuncia o desvio do Lusitânia pelo seu novo itinerário via linha da Beira Alta e Salamanca, deixando assim de haver circulações no ramal de Cáceres.

14.08.2012: último dia de circulação do Lusitânia via Cáceres. No sentido Lisboa-Madrid, a composição Talgo 4C4 chega a Valencia de Alcántara rebocada pela venerável 1408, onde se dá a troca de testemunho entre esta e a 334-020 da Renfe.

15.08.2012: com o encerramento do Ramal de Cáceres em território português, o Lusitânia passa a circular via linha da Beira Alta, Salamanca e Ávila, com um substancial aumento de percurso.

03.10.2012: os comboios hotel Lusitânia e Sud Express passam a circular em composição única desde Lisboa a Medina del Campo, pelo que se regista mais uma alteração de percurso, já que deixa de utilizar a linha que une diretamente Salamanca com Avila. Este comboio passa a ser identificado informalmente como *Suditânia*.

02.06.2013: em território espanhol, o Lusitânia, passa a circular com uma carruagem acoplada à sua composição, entre Medina del Campo e Madrid, destinando-se esta ao serviço local.

01.12.2013: eliminado o serviço de Restaurante dos Lusitânia e Sud Expresso.

23.05 e 24.05.2014: a final da Champions League em Lisboa, entre Real e Atlético de Madrid, está na origem de um inusitado número de circulações entre Lisboa e Madrid. São efetuados 6 comboios especiais por sentido, assegurados com material Talgo Pendular de diversas gerações, com 3 terminando/iniciando a sua marcha em Lisboa Oriente (adeptos do Atlético) e outros três terminado/partindo de Lisboa-Santa Apolónia. Em simultâneo, nesses dias o *Suditânia* circulou com uma composição substancialmente reforçada, com 3 ramos Talgo acoplados.

25.09.2015: na linha do Leste é reintroduzido, a título experimental, um serviço de passageiros entre o Entroncamento e Portalegre, com periodicidade semanal.

07.10.2017: devido a danos na catenária provocados por um mercadorias na zona de Valladolid, o comboio hotel Sud Express, proveniente de Irun ficou bloqueado em plena via, sendo necessária prestação de socorro. Para esse efeito foi enviada a locomotiva diesel s334 que deveria assegurar a tração dos Sud e Lusitânia combinados desde Medina del Campo a Vilar Formoso. Com todas estas manobras, o maquinista acabou por exceder o seu tempo de serviço, pelo que foi necessário chamar o seu colega de reserva em Salamanca. Enquanto tudo isto

decorria, o Lusitânia chegado de Madrid esperava pacientemente. À chegada do *Suditânia* a Medina, procedente de Lisboa e à tabela, foi decidido enviar os passageiros de Hendaye em autocarro, e os destinados a Lisboa foram forçados, cerca das 05h30 a trocar para a composição chegada de Lisboa (e os do Lusitânia com destino a Madrid, embarcaram na composição que de lá procedeu e que regressou à base). O comboio com destino a Lisboa reiniciou a marcha pelas 06h28 (hora espanhola). No entanto, ao chegar a Mangualde, os cerca de 160 passageiros que seguiam a bordo, foram informados de que seria necessário fazer transbordo rodoviário na paragem seguinte – Santa Comba Dão -, já que devido a trabalhos de manutenção na infra-estrutura a linha desde esse ponto até Pampilhosa estava interrompida. Deste modo, os passageiros tiveram de seguir em autocarro até Coimbra B, onde uma automotora elétrica da série 2240, em marcha especial, os trouxe até Lisboa, onde chegaram às 13h10. Por este mesmo motivo o *Suditânia* 311/335 deste dia com destino a Madrid e Hendaye, teve também direito a transbordo rodoviário.

16.10.2017: devido a incêndios na zona de Mortágua, a circulação do *Suditânia* não se realizou nos dois sentidos no percurso português, sendo os passageiros transportados em autocarro até à fronteira luso-espanhola.



Devido aos incêndios de 08.10.2017, o *Suditânia*, neste dia, terminou a marcha em Santa Comba Dão. Foto de João Pedro Tavares