

SOBRE CARRIS



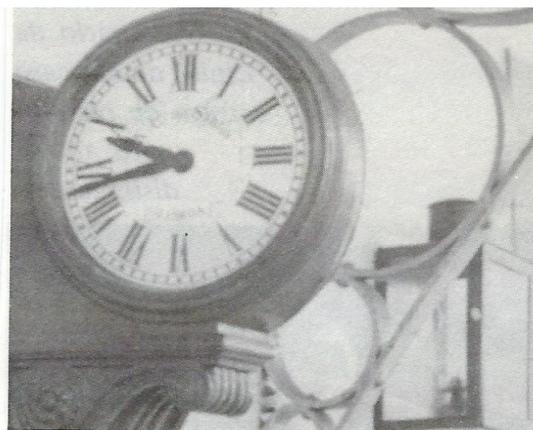
janeiro 2019

BOLETIM DO CLUBE DE ENTUSIASTAS DOS CAMINHOS DE FERRO

2019: ANO EM QUE O C.E.C. COMPLETA 30 ANOS

Fazer o balanço de uma entidade associativa como o C.E.C. para lá dos seus indicadores quantitativos implica uma reflexão, uma paragem breve para um relance aos votos e aos propósitos formulados desde o início da sua atividade e para ver o nosso coeficiente de satisfação face aos objetivos então anunciados. Elemento de uma cultura da temática ferroviária, sempre intentámos registar de uma forma viva os sinais dessa cultura, visando – que mais não seja – tornar esses eventos passíveis de apreciação futura. Poderá parecer que nos não tínhamos desafiado para uma “fasquia” muito alta. Não concordamos. Lançar um olhar fotográfico e interpretativo sobre a nossa Associação não é tarefa fácil. A gestão da nossa atividade exercida ao longo destes trinta anos e dos conteúdos de uma orientação impõe um rigor e uma ética que julgamos ter respeitado. Na intenção, na escrita, no olhar.

O nosso propósito foi-se sedimentando na cultura associativa e as suas práticas. Somos uma Associação aberta a afectividades críticas e apoiantes do desenvolvimento, enriquecendo a massa crítica geradora de novos rumos. Ao posicionarmo-nos – no tempo e no conteúdo – de formas díspares, de acordo com os princípios que nos regem, o programático “espírito associativo” não se esgota. Este nosso instante de reflexão já vai longo. Há caminhos a prosseguir, há melhorias a implementar. Urge passar o discurso associativo conciliando a ética com estética. De resto, é sabido que toda a comunicação é eficaz quando o seu conteúdo atinge os associados. O nosso voto para 2019 é o de conseguirmos auscultar junto de todos os associados se o nosso Boletim “SOBRE CARRIS” constitui o instrumento comunicacional – causa ou efeito – do nosso CLUBE desejado para o futuro.



VIAGEM AOS COMBOIOS

VIAGEM AO MUNDO DOS COMBOIOS — uma interessante exposição que esteve patente na Escola Secundária Professor Herculano de Carvalho, organizada pela Junta de Freguesia de Santa Maria dos Olivais e pelo CEC, Clube de Entusiastas dos Caminhos de Ferro.

Foi uma visão diferente do caminho de ferro que celebrou o 595º aniversário daquela Freguesia. Fotografia, colecionismo, mostrando a história dos caminhos de ferro, com visitas guiadas explicativas.

O CEC foi constituído em 1989 e, dizem os seus promotores, “nasceu do gosto comum que um grupo de pessoas nutria pelo caminho de ferro”. Procura sede própria, “um espaço de cultura e lazer, onde quem goste de comboios se sinta bem e possa mostrar o que tem para oferecer”.

O Novo Ano é o momento adequado para votos firmes.

Valdemar Tomás, sócio nº1

FICHA TÉCNICA:

PROPRIEDADE:

CEC-Clube dos Entusiastas do Caminho-de-ferro
Os sócios do CEC interessados em receber o Sobre Carris digital deverão fazer o pedido para o email cecferro@gmail.com

EDIÇÃO: Direcção do CEC

DISTRIBUIÇÃO: Sócios do CEC

REDACÇÃO: João Augusto, Rui Erasto Ferreira e Rui Ribeiro

EDIÇÃO DIGITAL: João Augusto (Ficheiro em formato PDF)

A AUTOMATIZAÇÃO NO METROPOLITANO DE PARIS (2ª PARTE)

A automatização das tarefas de condução do material circulante nos sistemas de metropolitano só chegou ao público em geral com a inauguração das primeiras linhas completamente automatizadas, como a Linha 14 do Metro de Paris em 1998. No entanto, já há várias décadas que engenheiros, técnicos e pessoal operacional trabalhavam para introduzir gradualmente a automatização dessas tarefas. Um dos sistemas pioneiros e que muito contribuiu para que hoje comboios circulassem sem ninguém a bordo foi o de Paris, e o seu operador, a RATP – Régie Autonome des Transports Parisiens, criada em 1949 com a fusão das redes de superfície e subterrâneas.

Depois de explicado o início da pilotagem programada e a sua instalação numa primeira linha, vamos agora analisar a primeira vaga de generalização desse sistema.

Escolha das linhas

Depois da instalação bem-sucedida do PA BF na linha 11, a RATP analisa, naturalmente, a automatização de mais linhas. A escolha recai nas linhas mais carregadas da rede: linhas 1, 4 e 3. Dessas três, logicamente seria a 1, a primeira a receber o PA, no entanto, para testar ainda mais o sistema, foi a linha 4 (segunda linha mais carregada) que foi a protagonista. A instalação decorreu sem incidentes entre 1969 e 1971. A RATP passa à velocidade superior, ao pôr em funcionamento a pilotagem programada na linha 1 em 1972 e na linha 3 em 1973.

A instalação na linha 4

A linha 4 foi a segunda linha, depois da 11, a receber a pilotagem programada. É preciso lembrar que no início dos anos 70 esta linha já transportava mais de 100 milhões de passageiros por ano, número significativo mesmo se a linha 1 tinha um tráfego bastante superior. Para comparar, 100 milhões/ano representa cerca de $\frac{2}{3}$ do tráfego de toda a rede do Metro de Lisboa em 2017, ano no qual foram transportados 161 milhões de passageiros nas suas quatro linhas. A linha 1 não terá sido a primeira a receber o PA nesta vaga de generalização porque a empresa queria testar, mais ainda, o sistema antes de o aplicar na linha mais

noticiada nos órgãos de comunicação social, na maior parte das vezes, por más razões. A linha 4 foi então equipada entre 1969 e 1970 com a pilotagem programada, que entrou ao serviço em Fevereiro de 1971. Foi instalada uma versão melhorada, que pode ser qualificada de “segunda versão” da pilotagem programada no Metropolitano de Paris. Entre as melhorias, destaca-se o aumento da precisão da paragem que passa a ser de 50cm (em vez dos 1-2 metros da versão inicial) e uma maior fiabilidade. Isto tudo foi possível devido a generalização da electrónica no sistema, nomeadamente nos equipamentos embarcados.

Versão do PA	PA BF (1ª versão)	PA BF (2ª versão)
Frequências máximas	105 segundos	105 segundos
Fiabilidade	1 incidente por cada 2000 interestações	1 Incidente por cada 5000 a 10000 interestações
Precisão de paragem	1 a 2 metros	50 cm
Linhas equipadas (ano)	<i>Voie Navette</i> (1951) Linha 11 (1967-1969)	Linha 4 (1969-1970) Linha 1 (1972) Linha 3 (1973)

Comparação entre a primeira e a segunda versão do PA

Mais duas linhas...

A instalação do sistema na linha 1 era um verdadeiro desafio, era uma linha extremamente saturada e carregada. Para dar uma ideia, no início dos anos 70 as composições desta linha chegava a atingir 160% de carga em hora de ponta, mesmo com a pneumatização e a passagem de 5 para 6 carruagens nos anos 60. Se já estava em construção a linha A do RER (rede expresso de comboios suburbanos), único projeto que terá sido capaz de dessaturar a linha 1, a RATP procurava sempre ganhar um pouco de capacidade para “aguentar” até 1977 (ano em que a linha A do RER entrou em funcionamento). A instalação do PA enquadrava-se em pleno nessa necessidade com a possibilidade de reduzir os intervalos de passagem de 120 segundos para 105 segundos. Mesmo com a experiência da automatização de duas linhas no passado, a RATP estava com algum receio, no entanto tudo correu

Contactos

Site: <http://www.cecferro.com>

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

Flickr: <http://flickr.com/photos/cecferro>

Youtube: <https://www.youtube.com/user/cecferro>

Facebook: <http://facebook.com/cec.clube>

e-mail: cecferro@gmail.com

bem e eis que em 1972 começam a circular os primeiros comboios equipados da pilotagem programada. Se esta novidade permitiu diminuir os níveis de carga para patamares mais aceitáveis, a exploração continuou sob extrema tensão até 1977. Isto demonstra bem que ao contrário do que certas pessoas dizem (nomeadamente o presidente de um certo metropolitano deste país) **não é necessário** cantonamento móvel e CBTC (Communication Based Train Control) para alcançar intervalos inferiores a 3min50, aliás a RATP em sinalização

convencional com velocidades máximas de 45-50 km/h consegue sem problemas intervalos de 120 segundos (2 minutos), 105 segundos com a pilotagem programada. Depois das linhas 1 e 4, foi a vez da linha 3 receber o PA BF em 1973.

Mas a RATP não ficou por aqui... na próxima parte veremos a segunda vaga de generalização do PA, e a sua terceira versão.

Rafael Machado

CLUBE DE ENTUSIASTAS DO CAMINHO DE FERRO

Comunicado aos sócios

Assembleia Geral Eleitoral

Vem o Presidente da Mesa de Assembleia Geral comunicar a todos os sócios que está aberto, a partir desta data e até ao dia **10 de Fevereiro de 2019**, o período de recepção das inscrições das listas concorrentes às eleições para os Corpos Gerentes para o biénio **2019/2020** do C.E.C. a **realizar no dia 16 de Fevereiro de 2019** na sede do clube na área da estação de C.F. de Braço de Prata

As inscrições deverão conter:

Lista dos candidatos que compõem os Corpos Gerentes para o **biénio 2019-2020**. Nesta Lista deverá estar designado o cargo respeitante a cada membro.

A Mesa de Assembleia Geral atribuirá uma letra a cada Lista concorrente por ordem de recepção formalizando o processo de inscrições.

A entrega das Listas poderá ser combinada através do telefone ou enviada para a seguinte morada:

Pedro Manuel Flora Ferreira
Pcta Gustavo Matos Sequeira, 1 – 3º C
2745-786 Massamá
Tlm 914118702
Email pfloraf@gmail.com

Com os melhores cumprimentos aos associados,

Braço de Prata 20 de Dezembro de 2018
Presidente da Mesa de Assembleia Geral

Pedro M Flora Ferreira

OUTROS EVENTOS

Exposição temporária de Postais e Bilhetes de Vitor Marques

Museu Ferroviário do Lousado
Até dia 03.02.2019
Entrada gratuita

Mais info :
https://www.fmnf.pt/info_como_chegar_ao_museu

ENCONTROS DE MODELISMO

Iniciámos o ano de 2019 com mais uma programação de *encontros de modelismo temáticos* mensais em que alteramos alguns dos temas, tornando-os mais generalistas e abertos a todos, aproveitando sugestões dos participantes durante 2018. Para Fevereiro, recuperamos o tema de Comboios Lendários, que não se realizou em 2018, sendo em 2017 um dos mais concorridos naquela altura.

A partir das 15:30 do dia 2 de Fevereiro de 2019, esperamos pela presença de sócios, não sócios e seus convidados, com os seus modelos para mais uma tarde animada. Não esquecer de identificar os modelos para poderem circular na maquete.

João Augusto



sábado
2 de fevereiro
de 2019

comboios lendários
sede - estação de braço de prata - 15:30 -> 18:30

• QUOTIZAÇÃO DO C.E.C.

Informamos os nossos associados, que se encontram a pagamento na nossa sede, as quotas de **2019** nos seguintes montantes:

- Adultos: €25,00/ano ou €12,50/semestre
- Menores de 18 anos: €23,00/ano ou €11,50/semestre
- Maiores de 65 anos: €23,00/ano ou €11,50/semestre

Se não puder passar pela nossa sede e lhe for mais conveniente, pode fazer uma transferência bancária para a conta do CEC, com o seguinte IBAN:

PT50 0033 0000 1488 0040 8384 7

Nota: caso opte por esta via, agradecemos que nos informe, via *e-mail* ou postal, do ato da transferência, sobretudo se o titular da conta não for o próprio associado. Facilita-se assim o trabalho do nosso tesoureiro.

• Abertura da sede **2019**

- Janeiro: **5**, 12, 19, 26
- Fevereiro: **2**, 9, **16**, 23
- Março: **2**, 9, 16, 23, 30

• Eventos do clube do mês Janeiro

- **Dia 5:** Encontros de modelismo – 52 anos das locomotivas EE 1400

• Eventos do clube do mês Fevereiro

- **Dia 2:** Encontros de modelismo – Comboios Lendários
- **Dia 16:** **Assembleia Geral 2019 e Assembleia Eleitoral para o biénio 2019-2021**

• Eventos do clube do mês Março

- **Dia 2:** Encontros de modelismo – Comboios de Mercadorias

Contactos

Site: <http://www.cecferro.com>

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

Flickr: <http://flickr.com/photos/cecferro>

Youtube: <https://www.youtube.com/user/cecferro>

Facebook: <http://facebook.com/cec.clube>

e-mail: cecferro@gmail.com