

SOBRE CARRIS



JUNHO 2020

BOLETIM DO CLUBE DE ENTUSIASTAS DOS CAMINHOS DE FERRO

COVID 19 – A SEDE CONTINUA ENCERRADA ATÉ AVISO EM CONTRÁRIO

IMPORTANCIA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO COMBATE À PANDEMIA

Em tempos de pandemia, o transporte ferroviário de mercadorias ganha relevo e mostra as suas potencialidades. O transporte ferroviário assume um papel essencial na atualidade. É uma maneira de contribuir para o transporte de equipamentos sanitários, como medicamentos, material de proteção, equipamentos para hospitais, entre muitos outros.

Por exemplo, no caso da empresa espanhola *Transfesa Logistics* que faz parte do grupo alemão DB (Deutsche Bahn), um comboio pode substituir cerca de 30 camiões nas estradas. São inúmeras as vantagens de capacidade, segurança, eficiência e rapidez que tornam esta a melhor opção. No contexto que vivemos, a fiabilidade e qualidade do serviço também aumenta: devido à diminuição do tráfego ferroviário, a pontualidade aumenta para quase 100%.

Já para o transporte internacional, a ferrovia torna-se também uma alternativa muito adequada para emergências de saúde. Pois a sua eficiência é elevada tanto a nível de recursos humanos como materiais: uma tripulação com apenas um ou dois

trabalhadores pode transportar cargas muito elevadas com fiabilidade, pontualidade e segurança.

A sustentabilidade também é um fator que influencia muito a escolha do transporte ferroviário de mercadorias, visto que é o modo de transporte mais amigo do ambiente, possibilitando transporte de mercadorias necessárias para a pandemia da forma mais ecológica.

Em suma, a ferrovia torna-se muito útil para o transporte, pois tem várias vantagens como segurança e rapidez e ser uma locomoção sustentável.

Em contexto de pandemia, estas vantagens são ainda acrescidas. A grande capacidade de transporte aliada aos poucos contactos necessários entre o pessoal no terreno, torna a ferrovia num dos meios de transporte onde os trabalhadores estão mais protegidos em relação a possíveis infeções.

Leonardo Alves

HÁ CEM ANOS... Notas à Margem

Quando terminou a I Guerra Mundial, a antiga Jugoslávia, também hoje desaparecida, estava com os seus caminhos-de-ferro destruídos, segundo uma estatística oficial por ocasião do armistício. Havia em todo o território 1.620 locomotivas, 3.200 carruagens e 36.000 vagões de mercadorias.

Entretanto, o governo, cinco anos após, recompôs o património ferroviário adquirindo 2.230 locomotivas, 4.700 carruagens e 39.000 vagões.

Valdemar Tomás

FICHA TÉCNICA:

PROPRIEDADE:

CEC-Clube dos Entusiastas do Caminho-de-Ferro

EDIÇÃO: Direcção do CEC

DISTRIBUIÇÃO: Sócios do CEC

REDACÇÃO: João Augusto, Rafael Machado e Rui Ribeiro

EDIÇÃO DIGITAL: João Augusto (Ficheiro em formato PDF)

Os sócios do CEC interessados em receber o Sobre Carris digital deverão fazer o pedido para o correio electrónico cecferro@gmail.com

UMA NOVA MALET PARA O TRAIN DES PIGNES (COMBOIO DAS PINHAS)

O comboio histórico a vapor *Train des Pignes* (Comboio das Pinhas) é operado por o grupo de voluntários GECP na linha de via métrica Nice – Digne, dos Caminhos-de-Ferro da Provença (uma outra CP!) no Sul da França desde 19 de Julho de 1980, há 40 anos. Em 1986 a associação comprou à CP, estacionada na Régua, a locomotiva Mallet E211, cuja potência é muito apreciada para subir as rampas de 30 milímetros por metro desta linha dos Alpes que sobe aos 1022 metros de altitude.

Pouco antes do encerramento das fronteiras por causa da epidemia, o GECP recebeu na sua oficina de Puget-Théniers, a 60 Km de Nice, uma nova locomotiva de vapor vinda de Espanha. Trata-se da Mallet E182, portuguesa, construída no ano 1923 pela Henschel na Alemanha, para a companhia Porto – Pova – Famalicão (PPF), cuja via foi naquele tempo em bitola de 90 cm, e depois transformada em bitola métrica por a companhia do Norte de Portugal em 1930.

A E182 foi comprada em 1985 por um apaixonado espanhol e ficou estacionada durante 35 anos na



As Mallet portuguesas E211 e E182 no depósito do GECP de Puget-Théniers, em 14 de Março 2020. Foto José Banaudo

oficina do caminho-de-ferro regional valenciano FGV em Torrent, ao sul da grande cidade de Valencia.

Como foi colocada à venda pelo seu proprietário, um membro do GECP ofereceu-se para a adquirir e cedê-la em empréstimo exclusivo à associação. O carregamento num camião de uma empresa italiana, foi feito no dia 4 de março de 2020, tendo a entrega da locomotiva em França ocorrido dois dias depois. Como nos tempos gloriosos em Sernada ou Porto Boavista, as E182 e E211 encontram-se de novo em Puget-Théniers! Esta nova Mallet será objecto de revisão dentro de alguns anos para ter uma segunda locomotiva potente. A principal prioridade da associação é agora colocar em serviço, já no próximo ano, a 2-3-0T Fives-Lille E327 em revisão geral numa oficina especializada em Itália.

José Banaudo

*Grpe d'études pour les
Chemins de Fer de Provence*



CURIOSIDADES

METRO DE MECA

Meca (ou Makkah) é uma cidade e berço do Islamismo da região Hejazi, Arábia Saudita. Tem 2 milhões de habitantes e durante a época de peregrinação este número triplica.

O Metro Al Mashaer Al Mugaddassah, também conhecido como Meca Mass Rail Transit Company (MMRTC), inaugurado em 2010, consiste em uma única linha de 18 km (linha verde), que foi

planeada para servir os peregrinos através dos diferentes locais sagrados da cidade. As estações foram especialmente concebidas para facilitar o fluxo de passageiros durante a peregrinação, proporcionando 7 saídas em cada direcção.

Trata-se de um sistema de metro planeado de cinco linhas, construído (com as outras 4 linhas ainda por completar), pela China Railway Construction Corporation.

Contactos

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

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

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

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

e-mail: cecferro@gmail.com

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

A projecção completa dos planos prevê um comprimento total de 188 km (117 milhas) e 81 estações (hoje em dia estão apenas 9 estações operacionais). O material circulante: CNR Changchun Railway Vehicles - 17 comboios do tipo A compostos por 12 veículos.



VIENA U-BAHN

Viena (em alemão Wien) é a capital, a maior cidade e um dos nove estados da Áustria. A cidade famosa por ser a capital da música clássica, tem uma população de 1,9 milhões de habitantes (2,6 milhões dentro da área metropolitana, quase um terço da população do país). A rede subterrânea de Viena remonta, na verdade, ao século XIX, quando foi construído um sistema de linhas ferroviárias a vapor urbanas para ligar os vários caminhos-de-ferro principais que serviam o outrora grande Império Austro-Húngaro. O moderno UBahn foi inaugurado em 1978. U-Bahn é uma abreviatura do termo alemão Untergrundbahn (em português: caminho-de-ferro subterrâneo). Tem 5 linhas, designadas como U1, U2, U3, U4 e U6. Foi anunciado em 2014 a construção de uma nova linha, a U5, que deverá estar operacional em 2023. Com um comprimento de sistema de 83,3 km (51,8

milhas) e 98 estações, chega diariamente à vida de 1,3 milhões de passageiros e anualmente a 452 milhões de pessoas.



O material circulante que podemos encontrar inclui o tipo U/U1/U2 (introduzido em 1972), o tipo T/T1 (introduzido em 1993) e o tipo V (introduzido em 2002).

METRO E ELÉCTRICO DE PYONGYANG

Pyongyang é a capital e maior cidade da Coreia do Norte, localizada no leito do rio Taedong, a cerca de 109 quilómetros a montante da sua foz no Mar Amarelo. Tem uma população estimada em 3 milhões de pessoas.

A construção do metro começou no final da década de 1960 e iniciou operações em 1973, consistindo numa linha com 6 estações e 7,5 km de extensão, de nome Chollima Line (Vermelha).

A segunda linha, baptizada Hyoksin Line (Verde) foi inaugurada em 1978 e atingiu o seu comprimento actual em 1985. A linha vermelha atingiu a sua extensão actual em 1987. O sistema utiliza comboios de 3-4 veículos (5-6 durante as horas de ponta).

O comprimento total é actualmente de 22,5 km, com 17 estações (16 operacionais), todas subterrâneas. As estações são muito profundas

(até 100m), a uma distância média de 1500m entre si, como na Rússia, foram planeadas como palácios subterrâneos.

Um facto curioso é que o metro de Pyongyang é o único no mundo onde os nomes das estações não fazem referência à sua localização geográfica, mas sim baptizadas com vocabulário da revolução socialista, por exemplo Renovação, Vitória, Unidade, etc.

Estima-se que o número de passageiros diários seja entre 300.000 e 700.000 pessoas e é de facto o metro mais barato do mundo, o bilhete custa apenas 0,40€.

O material circulante é principalmente "fabricado" na Kim Chong-t'ae Electric Locomotive Works (maior fabricante norte-coreano de equipamentos ferroviários). São essencialmente veículos da classe D alemães, renovados.

Contactos

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

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

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

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

e-mail: cecferro@gmail.com

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal



O sistema de eléctricos existia muito antes da Guerra da Coreia, com quatro linhas, 1, 2, 3 e linha Kumsusan, tem um comprimento de 53,5 km e duas medidas de carris diferentes: 1.435 mm e 1.000 mm (apenas usado na linha Kumsusan). O material circulante inclui: CKD Praha Tatra T6B5 e KT8D5K em vermelho/branco usual na Europa e VBZ Be 4/4 Tipo Ib apenas na linha Kumsusan. Ambos os sistemas são geridos pelo Comité de Transportes e das Comunicações.

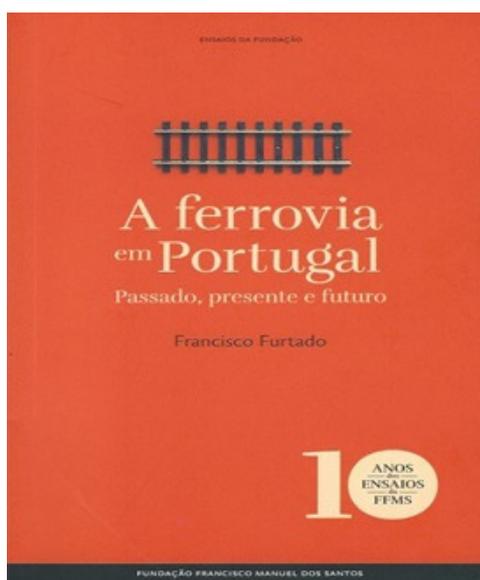
Pedro Martins

EFEMÉRIDE EM JUNHO

24 de Junho de 1991 É inaugurada a nova travessia ferroviária do Douro pela Ponte de S. João

Rafael Machado

AS NOSSAS SUGESTÕES



Um ensaio que analisa e explica a evolução do Caminho-de-ferro em Portugal.

Um estudo de larga amplitude que contribui muito elucidativamente para a problemática deste sistema de transporte em todas as suas valências no contexto actual (pré-pandemia), que domina este sector vital da economia, que não poderá ser marginalizado sob pena de causar gravíssimos desvios da sua função numa sociedade em constante transformação, tanto a nível social como tecnológica.

Autor: Francisco Furtado

Páginas: 120

Edição: Fundação Francisco Manuel dos Santos

Valdemar Tomás

QUOTIZAÇÃO DO C.E.C.

Informamos os nossos associados, que se encontram a pagamento na nossa sede, as quotas de 2020 as atrasadas, 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 acto da transferência, sobretudo se o titular da conta não for o próprio associado. Facilita-se assim o trabalho do nosso tesoureiro.

• Abertura da sede em 2020

- Junho: **ENCERRADA**
- Julho: **a definir**
- Agosto: **a definir**

• Eventos do clube em Junho

- Dia: **ENCERRADA**

• Eventos do clube em Julho

- Dia: **A definir**

• Eventos do clube em Agosto

- Dia: **A definir**

Contactos

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

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

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

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

e-mail: cecferro@gmail.com

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal