

SOBRE CARRIS



SETEMBRO 2020

BOLETIM DO CLUBE DE ENTUSIASTAS DOS CAMINHOS DE FERRO

COVID 19 – A SEDE CONTINUA ENCERRADA ATÉ AVISO EM CONTRÁRIO

A sede continua oficialmente encerrada, contudo, os sócios poderão visitar as novas instalações se assim o desejarem, aos sábados e com as devidas precauções devido à pandemia. A sede antiga já está quase vazia e limpa. As chaves serão entregues à IP muito brevemente. A nova sede está numa fase de selecção e arrumação dos artigos, e finalização de obras de reabilitação e adaptação como novas portas, pinturas, etc. **Por isso, vem a Direcção repetir o apelo aos sócios que tenham disponibilidade para contribuírem, em 2020, com um valor que acharem justo**

para financiar esta mudança de localização. Esta contribuição pode ser efectuada por transferência bancária para o IBAN do CEC (comprovativo de pagamento a enviar para cecferro@gmail.com):

PT50 0033 0000 1488 0040 8384 7

Também apelamos, naturalmente, ao pagamento das cotas de 2020 e atrasadas tendo em conta que o CEC vive **quase exclusivamente** desta fonte de financiamento. No final de Setembro será decidido se será possível a sua reabertura em Outubro.

Augusto Sequeira

LUZES E SOMBRAS DO “COMBOIO DO ORIENTE”



Um excelente trabalho, executado através de uma investigação profunda e rigorosa que é relatado num livro fácil de ler e muito equilibrado. Neste livro, que os privilegiados leitores poderão apreciar, é contada

a história de um outro “Comboio do Oriente”, descobrindo uma história praticamente esquecida que, para além de ser a história de caminho-de-ferro, é também a história de um povo.

Javier Fernández López

Director do Museu Ferroviário das Astúrias

FICHA TÉCNICA:

PROPRIEDADE:

CEC-Clube dos Entusiastas do Caminho-de-Ferro

EDIÇÃO: Direcção do CEC

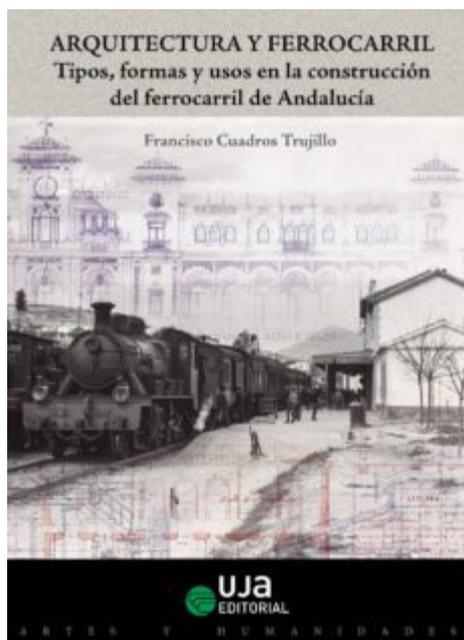
DISTRIBUIÇÃO: Sócios do CEC

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

OUTRAS RECOMENDAÇÕES



ARQUITECTURA Y FERROCARRIL

Mies van der Rohe costumava dizer que "*a arquitectura é a vontade de uma época transferida para o espaço*".

Foi o que aconteceu com muitos dos tipos de edificações que surgiram no século XIX, inclusive as vinculadas à ferrovia, que fizeram parte da resposta às novas necessidades da época. Procurou-se explicar a arquitectura ferroviária como um "sistema arquitectónico", superando o estudo tradicional do edifício individual e isolado, e destacando a importância dos espaços que se criam em torno do seu eixo viário principal, bem como da interdependência entre edifícios e entre estações, até configurar a complexa estrutura de rede que a caracteriza. É também analisada a evolução das tipologias e estilos arquitectónicos que foram utilizados nas diferentes etapas da construção da via-férrea da Andaluzia.

Autor: Francisco Cuadros Trujillo

334 páginas

Edição: Universidad de Jaen – 2019

FERROCARRILES EN EUSKADI

O trabalho do professor Ormaechea, "Railways in Euskadi (1855-1936)", é o resultado de pesquisas desenvolvidas ao longo de quatro décadas, que abordam a história interna de todas as empresas ferroviárias que operaram no País Basco no período mencionado.

A monografia está organizada em dois volumes, dedicados respectivamente às ferrovias de bitola ibérica e bitola estreita. Dado o papel estratégico desempenhado pelo transporte ferroviário, esta monografia constitui uma contribuição relevante para o conhecimento do processo de industrialização nesta região ibérica. Além disso, constitui uma análise detalhada da história da empresa, dos seus promotores e primeiros assinantes.

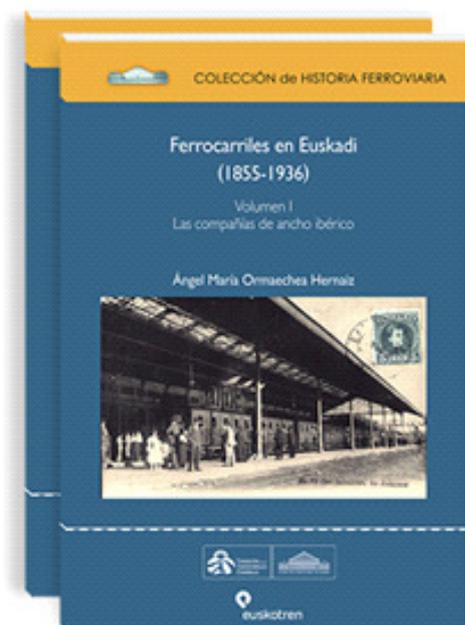
O autor, Ángel María Ormaechea Hernaiz (Ibarranguelua, Bizkaia, 1949), é Professor Emérito na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade de Deusto, Doutor e Graduado em Filosofia e Letras da referida Universidade. Desde que publicou em 1989 "Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936", uma das primeiras monografias da historiografia ferroviária espanhola, contribuiu para a história ferroviária do País Basco com numerosos ensaios.

Ferrovias em Euskadi (1855.1936):

Volume I: As companhias de bitola ibérica

Volume II: As companhias de bitola estreita

Edição da Fundación de los Ferrocarriles Españoles - 2019



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

O TEMPO E O MODO

AMADORA E O TRANSPORTE PÚBLICO

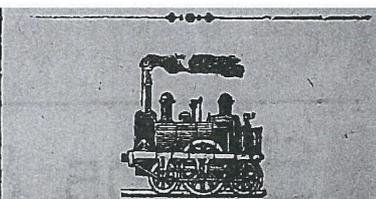
Na década de 20 do século passado, com o crescimento da povoação, o meio de transporte público que já se tinha firmado como o mais importante elo de ligação com Lisboa, o comboio, revelava-se insuficiente sendo frequentes as queixas relacionadas, em especial, com os horários das circulações em vigor que pouco serviam a população. A alteração dos horários dos comboios iria ser, ao longo da referida década, uma reivindicação constante da comunidade amadorenses. Contudo, só em casos muito pontuais é que a Companhia procedeu a alguns ajustes, como viria a acontecer em Abril de 1923, altura em que foi adiada a hora do último comboio que partia de Lisboa, por forma a permitir o regresso à Amadora a quem quisesse assistir a espetáculos noturnos na capital. Ainda em maio desse ano, a Companhia aumentou o número de comboios em circulação. Não seriam contudo suficientes, uma vez que, em 1929, havia períodos durante a manhã e a tarde em que os comboios chegavam quase a ter duas horas de intervalo. Havia um horário de Inverno e um de Verão, este último com mais comboios em circulação. Há alguns aspetos curiosos ligados a este meio de transporte. Em Agosto de 1922, o jornal *A Vinteira* reclama contra o facto da travessia do túnel do Rocio se fazer, muitas vezes às escuras. “E não basta a travessia do túnel ser feita com as carruagens iluminadas com lamparinas de azeite, mas ainda estas estarem por vezes apagadas, deixando os passageiros imersos nas mais densas trevas. Um leitor escreve-nos muito arreliado, porque ao atravessar o túnel, lhe sucede frequentemente não poder continuar vendo os rostos formosos das damas que animam a viagem e a fazem tornar mais curta da Amadora para Lisboa. Aqui fica o seu protesto e que vai ser enviado à Direcção da Companhia, para providenciar e fazer com que os faroleiros cumpram com os seus deveres na Estação de Campolide”.

O fim dos impostos sobre o consumo na cidade de Lisboa, e consequente desativação das barreiras da cidade, foi acolhido com entusiasmo pelos utentes da linha de Sintra, que até então eram obrigados a mostrar as pequenas coisas que transportavam diariamente no comboio. Os impostos sobre o consumo em Lisboa incidiam sobre vários géneros, mas eram particularmente pesados no tocante às bebidas alcoólicas, sendo frequentes os incidentes de contrabando nas barreiras. Era, portanto, natural que fossem revistados os embrulhos e sacos dos passageiros dos comboios que se dirigiam para a cidade.

Já no final da década de 20, surgiu uma associação denominada “Por uma moral maior”, formada, inicialmente, por passageiros do comboio ascendente do meio-dia, que vinham almoçar a casa. Os seus membros instituíram multas para os sócios que proferissem palavrões durante a viagem e, com as receitas obtidas, promoviam jantares de convívio. Foram também efetuadas algumas doações para fins de assistência social.

Para fazer face à falta de comboios, a população da Amadora apelava ao prolongamento da linha dos eléctricos de Benfica até à Amadora. Fizeram-se várias diligências para o prolongamento da referida linha e

são frequentes os artigos no jornal *A Vinteira* referentes a este assunto. Era de tal forma conhecida esta ambição da população da Amadora que, em 1925, serviu de pretexto para as habituais brincadeiras do 1 de Abril no jornal *O Debate*. Num artigo de Aleixo Baptista Ribeiro publicado neste jornal, faz alusão a esta questão. “No “Bairro da Mina”, ponto naturalmente indicado para estação terminos dos eléctricos, fui encontrar uma grande multidão, divagando sobre o caso, dando indicações, apresentando alvitres enquanto o “30” distribuía copinhos de água fresca e atribuía a iniciativa ao patrão Lopes, agora investido na presidência do senado municipal. Meia hora depois já se ouvia o -



HORARIO DOS COMBOIOS

Desde 1 de Novembro de 1926

CINTRA Partida	LISBOA Chegada	LISBOA Partida	CINTRA Chegada
0,15	1,13	1,00	2,07
6,00	7,04	6,00	7,10
7,10 (a)	8,08	7,56 (d)	8,43
8,24 (b)	9,20	10,00	11,21
8,58 (e)	—	11,00 (c)	11,39
9,52 (c)	10,26	12,05	13,12
10,25	11,20	13,55 (d)	14,44
12,17 (d)	13,00	15,40	16,44
12,50	13,48	17,20 (c)	17,59
15,20 (d)	16,00	18,15 (b)	19,11
17,02	17,59	19,15 (a)	20,20
18,33 (c)	19,07	20,15	21,25
19,42	20,40	21,38 (d)	22,29
21,03	22,00	23,00	0,12
22,50 (d)	23,32		

a) Não se efectua aos domingos e feriados; b) Semi-directos, todas as classes; c) directo; d) semi-directos, 1.ª e 2.ª classes; e) directo até Cacem a ligar com o comboio nº 200, regressando às 9,18, chegando a Cintra às 9,32.

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

“tlim, tlim, tlim” - dos eléctricos e aparecia um carro lindamente engalanado. O condutor gritou: Amadora, Amadora! Subitamente surgiu do solo uma linda marquise e num poste apareceu uma grande tabuleta com a seguinte inscrição em grandes letras vermelhas sobre fundo de prata: C.M.O. – Paragem – ZONA – 1 de Abril de 25. Na estação do caminho-de-ferro aguardando o comboio que o levará a Lisboa, o inteligente correspondente do “Notícias”, vendo ao longe a massa negra da multidão sentiu-se sarcasticamente. E durante esta viagem o nosso amigo Lopes, que veste casaca e chapéu alto para ir presidir à sessão da noite, tem esta frase que ficou histórica: *Foi um grande melhoramento para a Amadora.*”

No final de 1927, por iniciativa de um súbdito britânico residente em Sintra, o jornal *O Século*, com o apoio da CP, Câmara de Lisboa e outras entidades, lançou o concurso da Estação Florida na Linha de Sintra. Na Amadora, a Companhia dos Caminhos de Ferro apoiou a iniciativa promovendo o abate do eucaliptal existente junto à estação. Neste espaço foi construído um jardim “constituído por 16 canteiros de diferentes feitios, tendo o do centro desenhado dois aeroplanos e o nome da estação”. O júri do concurso reunia-se em Maio, percorria de comboios as estações e atribuía vários prémios pecuniários. Em 1930 a estação da Amadora obteria o quarto lugar.

Valdemar Tomás

SITE DE ESTAÇÕES DE ESPANHA E PORTUGAL

Está a ser desenvolvido por Jordi Martí Henneberg, um site com informação da evolução histórica das estações ferroviárias urbanas de Espanha e Portugal, que pode ser acedido através do link www.ciudadyferrocarril.com. Segundo o autor, o objectivo é didáctico e de investigação além de ser uma plataforma onde se pode partilhar informação. Por isso é pedido a todos que disponham de informação sobre qualquer estação ferroviária da Península ibérica, que enviem essa informação e documentação para o correio electrónico

carto@ciudadyferrocarril.com, para ser avaliada e introduzida na plataforma, com a devida citação de quem cede a informação e/ou da respectiva autoria. Todas as actualizações e novidades da plataforma podem ser consultadas no Twitter (@ciudadtren) ou no Instagram (ciudad_ferrocarril). O investigador Jordi Martí Henneberg é Catedrático de Geografia Humana na Universidade de Lérida e director do projecto da Fundação BBVA.

João Augusto

EFEMÉRIDE EM SETEMBRO

24 de Setembro de 1928

Abertura à exploração do Ramal de Tomar

Rafael Machado

QUOTIZAÇÃO DO C.E.C.

Informamos os nossos associados, que se encontram a pagamento na nossa sede, as quotas de **2020 e 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

- Setembro: **ENCERRADA**
- Outubro: **a definir**
- Novembro: **a definir**

• Eventos do clube em Setembro

- Dia: **ENCERRADA**

• Eventos do clube em Outubro

- Dia: **A definir**

• Eventos do clube em Novembro

- 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