

SOBRE CARRIS



NOVEMBRO 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 foi entregues à IP e muito brevemente será assinado o novo contrato para o edifício da Estação de Braço de Prata. Na nova sede continua a fase de selecção e arrumação dos artigos, e finalização de obras de reabilitação e adaptação. **Por isso, vem a Direcção renovar o apelo aos sócios que tenham disponibilidade para contribuir, 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 início de Outubro será decidido quando será possível a sua reabertura em face dos últimos desenvolvimentos da pandemia de COVID-19.

Augusto Sequeira

TRÊS OVELHAS NEGRAS

O Governo elaborou um Plano Ferroviário na proposta de Orçamento de Estado para 2021, com um objectivo ambicioso: ligar todas as capitais de distrito. Um objectivo não só lúcido, como exequível, e justo. Três capitais de distrito não têm serviço ferroviário: Viseu – perdeu as Linhas do Vouga e do Dão em 1990; Bragança – perdeu a do Tua em 1991/92; e Vila Real – perdeu a do Corgo em 2009.

De Viseu à Linha da Beira Alta em Mangualde vão uns meros 10 km. Se é discutível reabrir a Linha do Dão ou a do Vouga, já se torna mais difícil compreender porque uma concordância em Mangualde para servir Viseu ainda não foi construída. Veja-se o caso do serviço ferroviário de Saragoça a Canfranc, que liga Huesca através de uma concordância de 6 km.

Já Vila Real, elaborei um estudo de reabertura, disponível no YouTube, ao qual nem a autarquia nem a CIM Douro se têm mostrado interessados, que aponta um custo de reabertura de 11 milhões de euros; apenas 1,6 milhões a serem suportados pelo Estado. A autarquia vai investir um milhão na enésima ponte pedonal da cidade, portanto é um investimento que até uma câmara municipal conseguiria suportar. São 25 km

até à Régua e suas interfaces ferroviária e fluvial, num tempo de viagem igual ao da rodovia, só que mais próximo, barato, e sustentável.

Bragança é a que maior investimento requer. O canal da Linha do Tua permanece lá – alvo de uma tentativa, felizmente frustrada, de transformação numa ecopista de 80 km até Mirandela. Mas este não é o trajecto dos fragedos do Baixo Tua: a correcção do traçado é aqui fácil de efectuar, e até a reconexão com a Linha do Douro na foz do Tua é possível através de um novo canal de 16 km a partir de São Lourenço, e uma descida ou em ziguezague – como a ferrovia peruana do Nariz del Diablo – ou em sucessivos cotovelos – como a ligação italo-helvética de Tirano a Saint Moritz – até à estação do Tua.

Tem ainda a proximidade da linha de Alta Velocidade Madrid – Corunha, com o seu aeródromo de permeio. Uma nova via por Montesinho e entrando no canal da linha convencional em Pedralba de la Pradería até à Sanábria poria um passageiro – e mercadorias – em Bragança em meia hora – em Madrid em menos de duas horas, o mesmo tempo de viagem até ao Porto. A intenção avançada pelo Primeiro-Ministro de construir

FICHA TÉCNICA:

PROPRIEDADE:

CEC-Clube dos Entusiastas do Caminho-de-Ferro

EDIÇÃO:

Direcção do CEC

REDACÇÃO:

João Augusto, Rafael Machado e Rui Ribeiro

DISTRIBUIÇÃO:

Sócios do CEC

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 ligação rodoviária de Bragança à fronteira não chega: não se sabe quando essa estrada avançará, nem está garantida a sua extensão do lado espanhol – e lembrando o atraso de décadas do prolongamento do IP4/A4 até à Autovia de la Plata, não auspicia muito de bom.

Que fique bem claro: as verbas existem, e tanto a coesão territorial como a mobilidade sustentável defendem de forma categórica a reconexão histórica destas cidades à rede ferroviária nacional. Resta que as

autoridades políticas locais tenham lucidez e coragem para o reivindicar, sem pequenez ou megalomanias, e que o Poder Central aja de forma coordenada e decisiva. Enquanto cidadão trasmontano, não espero menos que isso.

Daniel Conde

Vila Real, 26 de Outubro de 2020

AS CROCODILOS BRANCAS MÄRKLIN EM H0 (2)

2009: a Crocodilo “New York Central Lines” em H0, para os 150 anos da Märklin

Para comemorar os 150 anos da Märklin, cumpridos em 2009, a casa de Göppingen utilizou o seu “velho” molde da crocodilo referência 3015, para decorar de branco (um branco mais escuro que da anterior 3352 – ou seja um “branco creme”) numa reedição da famosa Croco “NYCL” dos anos ’30. Integrada num set especial de 3 locomotivas (com uma versão réplica da 3015 verde - dos anos ’60 e parte dos ’70 - e uma castanha no molde actual), tinha uma referência muito sugestiva: 31859, sendo que 3 => número de locomotivas do set e 1859 => o ano de fundação da Märklin. Nesta edição limitada de 1859 unidades, a Croco branca era sem dúvida a “estrela” de conjunto e tinha a numeração - na lateral – 31859:



Em Agosto desse ano saiu um outro set, ainda mais limitado – 500 unidades – com a referência 31860. As mesmas locomotivas, mas agora com a numeração – na lateral - “1859”. A este set “baptizou-se” de “Edição Deco”). Num espaço de tempo muito curto, as Croco brancas tornaram-se num dos produtos mais procurados dos últimos anos. O seu preço subiu rapidamente para valores perfeitamente assombrosos: de um preço inicial médio de 500 euros por unidade (o set tinha um preço de aproximadamente 1.500 euros), as “brancas” agora chegam a comercializar-se sozinhas a mais de 1.500 euros!

Comparação entre a versão “Henry Dunant” e a versão “NYCL”:

São sem dúvida duas belíssimas locomotivas. Edições especiais, possuem decoração de fantasia. Mesmo entre

elas, têm “personalidades” distintas... a “NYCL” tem por origem a 3015 e a “Henry Dunant” o molde da 3352, já em escala H0 (recordamos que a 3015 não tinha uma escala precisa – situava-se numa escala aproximada de 1:80). Na foto seguinte podemos ver as suas diferenças:



A sua cotação actual

Como é lógico imaginar, estamos a falar de edições especiais, limitadas e obviamente, muito procuradas por coleccionadores. Neste caso, é o próprio mercado que estabelece as suas próprias regras e cotações. Para a “Henry Dunant”, não existe uma cotação “oficial”, refira-se que inclusive o Koll’s Katalog e outras bases de dados (como Mikado Handbuch) não fazem referência a esta versão, pelo que podemos dizer que esta se encontra cotada (com base nas últimas saídas pela internet) à volta de 1.000 euros. No entanto, volto a insistir que esta não constitui de forma alguma uma cotação oficial.

As “NYCL” brancas integradas nos “sets” 31859 e 31860 (e aqui o interessante é que o set principal – 31859 – não é o mais cotado pelo mercado... não deixa de ser curioso), estão actualmente cotadas (vendidas fora do set e sem caixa) por mais de 1.500 euros. Isto dá seguramente que pensar! Em relação ao modelo dos anos ’30 (em escala “0”), não existem dados fiáveis, no entanto e tendo em atenção a sua (extrema) raridade e a sua história, não é difícil imaginar que o seu valor é mesmo incalculável.

João Corte-Real

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

COTTINELLI TELMO

A 13 de Novembro de 1897, nascia em Lisboa, José Ângelo Cottinelli Telmo (1897-1948) foi o mais importante dos arquitectos da CP, tendo entrado para a companhia em 1923, numa altura em que o caminho-de-ferro vivia tempos de modernização.



(Foto-Arquivo RTP)

Projectou edifícios de passageiros tais como Alcântara-Mar, Azambuja, Vila Real de Sto. António, Carregado, Curia e a estação Sul e Sueste do Terreiro do Paço, também, a colónia de férias da CP da Praia das Maçãs, bem como o bairro ferroviário Camões, no Entroncamento (1927).



Figura multifacetada, foi autor da famosa Torre de sinalização e controlo ferroviário do Pinhal Novo, classificada como imóvel de interesse municipal pela Câmara de Palmela, e a torre de sinalização de Campolide (1938). É também ele, o arquitecto responsável pela remodelação da estação do Rossio nos anos 40.

Augusto Sequeira
(Fotografias Augusto Sequeira)

BREVES APONTAMENTOS HISTÓRICOS DA REGIÃO SUL DA DÉCADA DE 70 DO SÉCULO XX

A história do Caminho-de-ferro para o Sul está ligada ao ano de 1855, quando se iniciou, a cargo da Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, a construção da primeira linha entre Barreiro e Vendas Novas. Recordamos aqui a primeira linha férrea inaugurada em Portugal, entre Santa Apolónia e Carregado, que se iniciou em 1853 e foi inaugurada em 1856 pelo rei D. Pedro V. Entretanto, fora adjudicada a outra Companhia, a do Sueste, também conhecida pela “Companhia Inglesa”, a construção do troço entre Vendas Novas – Beja, cuja abertura à exploração comercial se verificou em 15 de Fevereiro de 1864. Um pormenor curioso: as bitolas da via destes dois terços eram diferentes: enquanto a do troço Berreiro – Vendas Novas era de 1,44 m, a de Vendas Novas – Barreiro era

de 1,67 m (igual à da linha férrea espanhola). Tal facto, obrigava a fazer transbordo na estação de Vendas Novas. Este inconveniente foi, no entanto, resolvido com a uniformização da bitola para 1,67 m. Estava-se muito longe das técnicas actuais, rodas com afastamento variável, ou mudança de bugies que permitem aos passageiros transportarem-se em vias com bitolas diferentes, sem mudarem de carruagem. Também na linha do Sado, a inexistência duma ponte ferroviária (apenas inaugurada em 01-06-1925) obrigou durante alguns anos ao transbordo entre as duas margens do rio Sado, na vila de Alcácer do Sal. Refira-se que o troço Setúbal – Alcácer do Sul foi inaugurado em 25 de Maio de 1920, e o de Garvão - Alcácer do Sal em 14 de Julho de 1918...

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

Indicam-se, a seguir, outros marcos na caminhada encetada no sentido de se romper o Sul do país com o ca-caminho-de-ferro:

- Em 01-02-1861 o troço de Pinhal Novo a Setúbal;
- Em 14-09-1863 a linha de Vendas Novas a Évora;
- Em 22-12-1873 a linha de Évora a Estremoz;
- Em 01-07-1889 é inaugurada a linha de Beja a Faro;
- Em 15-02-1903 e 30-07-1922 os troços de Tunes a Portimão e daqui até Lagos, respectivamente;
- Em 01-08-1905 a linha de Estremoz a Vila Viçosa;
- Em 14-04-1906 concluiu-se a Linha do Sul, com a inauguração do troço Faro – Vila Real de Santo António.
- Em 04-10-1908 o ramal do Montijo (Aldeia Galega);
- Em 11-07-1908 a linha de Mora;
- Em 02-09-1909 o ramal de Montemor.

Dentro de uma perspectiva de organização, a actual Região Sul foi criada em 1966, seguindo-se à 3ª.Zona instituída em 1956, que por sua vez, se tinha formado a partir das várias Circunscricções da Exploração, Via e Obras e Tracção, criadas em 1927, ano em que se constituiu a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Após alguns anos de letargia, com reflexos negativos, no estado das instalações fixas, do material de tracção e rebocado, procedeu-se à renovação das Linhas do Sul e Sado que, acompanhada de renovação no parque de locomotivas e carruagens, permitiu aos utentes do

caminho-de-ferro uma maior comodidade e segurança, regularidade e velocidade de acordo com os padrões da época. Através de uma frota de sete barcos, a Região Sul, assegurou, ainda, o tráfego fluvial entre as Estações do Terreiro do Paço e Barreiro.

A extensão da linha ferroviária desta Região era de 1.011,914 km ao longo dos quais se encontravam 133 estações (107 guarnecidas, e 26 desguarnecidas).

O material motor estava distribuído como segue:

Locomotivas	54
Automotoras	21
Tractores	19

Diariamente, nas zonas suburbanas do Barreiro - Setúbal e do Algarve, circulavam respectivamente, 56 e 24 composições. No trajecto considerado de longo Curso Lisboa – Algarve e Lisboa - Alentejo, movimentavam-se por dia, respectivamente, 12 e 10 comboios. O parque de carruagens estimava-se em 110 unidades. Os recursos humanos dedicados às actividades Operacional (Serviço de Transportes), e Instalações Fixas contavam com 1.538 do movimento, e 204 da tracção para o quadro primeiro; para o segundo, na via e obras com 1.206, e na electrotecnia 68. (Indicadores recolhidos respeitantes aos anos 70 do século XX)

Valdemar Tomás

EFEMÉRIDE EM NOVEMBRO

10 de Novembro de 1992

Entrada ao serviço do Sistema de Controlo Automático de velocidade de comboios, CONVEL, nas Linhas de Sintra e Cintura.

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 2020/2021**
 - Novembro: **ENCERRADA**
 - Dezembro: **a definir**
 - Janeiro 2021: **a definir**
- **Eventos do clube em Novembro**
 - Dia: **ENCERRADA**
- **Eventos do clube em Dezembro**
 - Dia: **A definir**
- **Eventos do clube em Janeiro 2021**
 - Dia: **A definir**