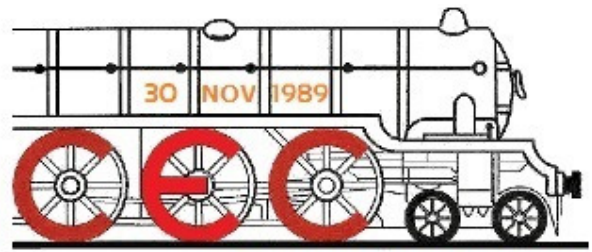


SOBRE CARRIS



JANEIRO 2023

BOLETIM DO CLUBE DE ENTUSIASTAS DOS CAMINHOS DE FERRO

MENSAGEM DE ANO NOVO 2023

Caros associados, simpatizantes e familiares,

Aqui estamos nós: mais um ano prestes a terminar. Um ano recheado de novidades, eventos e evoluções mas também, e a Direcção está consciente deste aspecto, de momentos de dúvidas e de pequenos desentendimentos. O mais importante é constatar qual foi o caminho que o Clube trilhou no decorrer do ano que agora acaba, o que correu bem e o que correu menos bem, para que em 2023 se poder continuar o rumo em defesa do Caminho-de-ferro e prestigiar a nossa colectividade. A Direcção está empenhada em recuperar o CEC o mais rápido possível deste período mais complicado da pandemia, recuperar as actividades, recuperar a estabilidade no funcionamento da associação e garantir uma sede acolhedora, decorada e da qual cada sócio se pode orgulhar. As actividades sendo um elemento fundamental para atrair e fidelizar sócios são uma prioridade. É vontade da Direcção disponibilizar, no mais curto espaço de tempo, uma maquete H0 funcional e retomar os Encontros de Modelismo que tanta gente trazia à nossa sede. Também é objectivo voltar a efectuar anualmente os passeios de Aniversário e de Natal nos moldes tradicionais. Também será desafio de 2023 desenvolver a área da presença em eventos, de modelismo e não só, para a qual pedimos desde já uma maior participação dos associados. Recuperar a estabilidade da associação consiste fundamentalmente em retomar o ritmo normal das assembleias gerais, local de expressão por excelência para os associados, das comunicação anuais (Actividades & Contas) e da comunicação externa do Clube. Por fim, é também prioridade acabar a organização e arrumação da sede. No entanto, a acção da Direcção já desde a sua eleição na primeira metade de 2022 tem sido

materializada em todas as facetas. Com o passado como exemplo mas sempre com o futuro no horizonte, a Direcção e os seus colaboradores arregaçaram as mangas e colocaram-se ao trabalho. No que toca às actividades, é de realçar o evento ENTRELINHAS em Ermesinde no qual o CEC marcou presença, as apresentações de livros que decorreram na sede e os diversos eventos de modelismo. No que toca à comunicação externa do CEC foram tomadas medidas no final do ano com a finalidade de voltar a ter uma informação aos sócios e ao público em geral regular, coordenada e com a devida antecedência. Em relação à sede, além da maquete ainda inacabada, todos os sócios poderão constatar o trabalho já executado marcando uma visita ao nosso Clube, em Braço de Prata, ao sábado à tarde. É também importante realçar a visita do Deputado José Carlos Barbosa à nossa sede em Novembro de 2022. Mas, no fundo, o que seria uma associação sem os seus sócios? Decerto, pouca coisa! Por consequente, agradecemos a todos, sócios e não sócios, que participaram nos nossos eventos, visitaram a nossa sede ou simplesmente interagiram com o Clube pelos seus canais de comunicação. E apelamos a uma redobrada participação e empenho de toda a comunidade CEC em 2023, sempre para o nosso objectivo máximo: a defesa e o prestígio do Caminho-de-ferro!

Aproveite esta época festiva que agora começa para rever familiares, amigos, mesmo distantes. Um clube é vivo, quando os sócios colaboram activamente na sua vida, por isso, em jeito de conclusão:

**Participem e Feliz Ano Novo para todos!
A Direcção do CEC**

FICHA TÉCNICA:

PROPRIEDADE:

CEC-Clube dos Entusiastas do Caminho-de-Ferro

EDIÇÃO: Direcção do CEC

DISTRIBUIÇÃO: Sócios do CEC

REDACÇÃO: João Augusto, Rafael Machado, António Gonçalves

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 cecferr@gmail.com

O PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL: IDEIAS CONCRETAS OU ÚTÓPICAS? (2)

- 1 – Espírito geral do plano e Áreas Metropolitanas
- 2 – Longo Curso e tráfego regional
- 3 – Transporte de Mercadorias

2 – Longo Curso e tráfego regional

Sobre esta categoria de serviços ferroviários podemos dividir o Plano Ferroviário Nacional em quatro partes: modernização da rede atual, eixo atlântico, nova «linha da beira alta» e outros projetos mais hipotéticos dos quais só irei detalhar os principais objetivos.

Modernização da rede atual

Como é sabido, o plano Ferrovia 2020 foi concebido com uma prioridade clara ao transporte de mercadorias, por conseguinte, os projectos foram concebidos sem realmente pensar no serviço de passageiros e muito menos em propostas da CP, operador natural dessas infraestruturas. O PNF corrige esta falha mas, devendo adaptar-se aos projetos à posteriori, acaba por não ser muito disruptivo. De lembrar que os principais projetos do Ferrovia 2020 são a nova linha entre Evora e Elvas preparada para 250 km/h, a modernização da Linha da Beira Alta e as eletrificações das linhas do Minho, Douro, Oeste e Algarve.

No que toca ao Alentejo, o PFN propõe portanto o prolongamento dos atuais Intercidades (IC) Lisboa – Evora até Elvas mantendo a oferta atual (cinco idas e voltas diárias aos dias úteis e três ao fim de semana) e contando com um tempo de percurso de 2h15. No que toca aos serviços internacionais entre Lisboa e Madrid o tempo de percurso total, cerca de 6h, no cenário da nova linha Evora – Elvas e da linha de alta velocidade espanhola entre Badajoz e Plasencia, não é muito atractivo. No entanto, o PFN propõe quatro ou menos idas e voltas diárias. Eventuais passageiros entre as cidades intermédias podem permitir captar uma procura suficiente e assegurar uma parte da viabilidade do serviço.

Tabela 3. Tempos de viagem estimados para serviços de Intercidades após modernização da Linha da Beira Alta e construção da Concordância da Mealhada.

Serviços Intercidades	Tempo de Viagem	
	Atual	Com modernização da L. Beira Alta e Concordância da Mealhada
Porto Campanhã - Guarda, 13 paragens		2h55
Lisboa Santa Apolónia - Guarda, 18 paragens	4h25	4h10

Na Beira Alta, a única proposta é a criação de um serviço IC entre Porto e Guarda, aproveitando a nova

concordância da Mealhada, de três comboios por dia que com os atuais IC Lisboa – Guarda permitiram um cadenciamento às duas horas entre Pampilhosa e Guarda.

No que toca à Linha do Oeste, o plano baseia-se na conclusão do projeto de electrificação entre Mira Sintra Meleças e Caldas da Rainha. A ideia é de criar um verdadeiro serviço Interregional (IR) entre Lisboa e as Caldas da Rainha, a prolongar no futuro a Leiria. Entre Meleças e Torres Vedras o serviço local seria assegurado pelos suburbanos (primeira parte do artigo). Para a inserção em Lisboa existem duas possibilidades: Linha de Cintura (preferencial) ou a Estação do Rossio.

Tabela 4. Tempos de viagem estimados para serviços de Inter-Regionais após eletrificação da Linha do Oeste entre Mira Sintra-Meleças e Caldas da Rainha, considerando o padrão de serviço da Figura 8.

Serviços Inter-Regionais	Tempo de Viagem	
	Atual	Com eletrificação da L. Oeste
Lisboa Sete Rios - Torres Vedras, 13 paragens	1h13	57 min
Lisboa Sete Rios - Caldas da Rainha, 13 paragens	1h52	1h35

Na Linha do Algarve depois da eletrificação o objetivo principal é prolongar parte dos atuais IC Lisboa – Faro até Vila Real de Santo António e reestruturar o serviço regional introduzindo serviços rápidos IR que percorrem toda a linha e comboios regionais sem transbordo em Faro.

Eixo Atlântico

O Eixo Atlântico (Faro – Lisboa – Porto – Vigo), onde será construída a nova Linha de Alta Velocidade (LAV) entre Lisboa e Vigo passando pelo Porto, é provavelmente o projeto mais significativo e disruptivo no PNF e no Plano Nacional de Infraestruturas 2030. Numa primeira fase será construída a LAV entre o Carregado e Porto Campanhã com ligação às estações atuais de Leiria, Coimbra e Aveiro e uma nova estação em Vila Nova de Gaia chamada Gaia AV. Contrariamente aos planos “do TGV” dos últimos trinta anos, esta linha será construída em bitola ibérica e não em bitola UIC, o que não deixa de provocar uma certa polémica no setor dos transportes e nos atores políticos. A linha deverá ficar logo pronta para a migração em bitola UIC, no entanto é sabido que é um processo moroso e complexo sobretudo em linhas muito utilizadas. Portanto, esta potencial migração é pouco provável ocorrer a curto prazo e fica a questão da ligação à rede de alta velocidade espanhola colocada. A

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

principal revolução é a introdução de serviços de Alta Velocidade que irão substituir o atual serviço Alfa Pendular. O padrão base seria de dois serviços por hora e por sentido entre Lisboa e Porto. Os serviços diretos (sem paragens intermédias entre Lisboa e Porto) seriam prolongados até Braga e Guimarães e os serviços com paragens intermédias teriam como destino o aeroporto Francisco Sá Carneiro assim que esse ramal fosse construído.

Tabela 5. Tempos de viagem estimados para serviços de Alta Velocidade após construção da LAV entre o Porto e o Carregado, com prolongamentos a Braga, Guimarães e ao Aeroporto de Porto.

Serviços de Alta Velocidade	Tempo de Viagem	
	Atual	Com LAV Porto - Lisboa
Lisboa Oriente - Porto Campanhã, sem paragens	2h50	1h20
Lisboa Oriente - Porto Campanhã, paragem em Leiria, Coimbra, Aveiro e Gaia AV		1h45
Lisboa Oriente - Aeroporto Sá Carneiro, 5 paragens	—	1h55
Lisboa Oriente - Braga, sem paragens	3h28	2h00
Lisboa Oriente - Guimarães, sem paragens	3h45	2h15

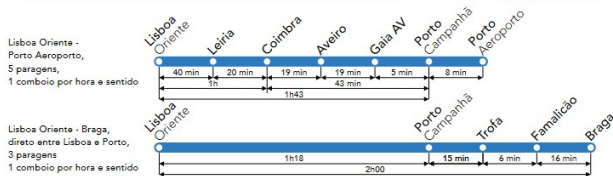


Figura 9. Exemplo de padrão de serviços de Alta Velocidade possível com a LAV Porto - Lisboa, e respetivos tempos de viagem totais e parciais. Neste exemplo, existem 2 comboios por hora e sentido entre o Porto e Lisboa e as cidades de Leiria, Coimbra e Aveiro têm, pelo menos, 1 comboio por hora em ambos os sentidos.

Os serviços Intercidades continuariam a circular pela Linha do Norte mas a grande maioria seria redirecionada para a Linha do Minho e Valença visto que Guimarães e Braga seriam servidas pelos serviços de Alta Velocidade. No caso dos Intercidades Lisboa – Guarda, passariam a circular pela LAV até Coimbra permitindo uma redução de tempo de percurso de cerca de 35 minutos (mais os 15 minutos obtidos com a modernização da Linha da Beira Alta). Também está prevista a criação de um serviço Intercidades entre Lisboa e a Figueira da Foz com uma circulação pela LAV até Leiria e um tempo de viagem competitivo de cerca de 1h45.

Tabela 6. Tempos de viagem estimados para serviços Intercidades que poderão utilizar a LAV após a sua construção entre o Porto e o Carregado. O serviço Lisboa - Figueira da Foz utilizaria a LAV entre Lisboa e Leiria, e o serviço Lisboa - Guarda utilizá-la-ia até Coimbra.

Serviços Intercidades	Tempo de Viagem	
	Atual	Com LAV Porto - Lisboa
Lisboa Santa Apolónia - Figueira da Foz, 8 paragens	2h35 (com transbordo)	1h45
Lisboa Santa Apolónia - Guarda, 14 paragens	4h25	3h35

A ligação de alta velocidade ao Minho e à Galiza deverá comportar três troços: Porto – Aeroporto e Braga – Valença (programados para o horizonte 2030) e depois o troço em falta Aeroporto – Braga. O objetivo do PFN é ter um padrão de serviços de alta

velocidade com frequências de duas horas entre Porto e Vigo em parte com o prolongamento de serviços vindos de Lisboa.

Tabela 7. Tempos de viagem estimados para serviços de Alta Velocidade após construção da LAV entre Braga e Vigo.

Serviços de Alta Velocidade	Tempo de Viagem	
	Atual	Com LAV Braga - Vigo
Porto Campanhã - Vigo Urzáiz, paragem em Braga AV	2h22	1h05
Porto Campanhã - Vigo Urzáiz, paragem em Trofa, Famalicão, Níne, Braga AV e Valença AV		1h15

Juntamente com estas mudanças profundas está planeada a eletrificação da linha entre Casa Branca e Beja no alentejo e a reposição de um serviço Intercidades direto entre Lisboa e Beja complementar ao atual entre Lisboa e Evora (no futuro Elvas ou Portalegre).

Nova linha Aveiro – Vilar Formoso

Esta nova linha insere-se no princípio de separação de tráfegos ficando a atual Linha da Beira Alta dedicada ao tráfego de mercadorias e regional. Além disso, a nova linha permitirá resolver definitivamente a incongruência de ter a cidade de Viseu fora da rede ferroviária nacional. A velocidade máxima de projeto é de 250 km/h e, além da nova estação em Viseu, estão previstas ligações à Linha da Beira Alta na zona de Mangualde e do Celorico da Beira. A construção da linha seria dividida em três fases para repartir o investimento necessário. A maioria dos serviços Intercidades seriam portanto desviados para a nova linha com ganhos de tempo assinaláveis. Também seria possível introduzir serviços Internacionais Porto – Madrid em cerca de três horas. Para compensar, seria criado um serviço interregional na Linha da Beira Alta.

Tabela 8. Tempos de viagem estimados para serviços Intercidades entre Lisboa e Porto e destinos na Beira Alta e Espanha após construção da nova LAV entre Aveiro e Mangualde.

Serviços Intercidades	Com LAV Porto - Lisboa	Com LAV Aveiro - Mangualde
Lisboa Santa Apolónia - Viseu, 9 paragens	—	2h10
Lisboa Santa Apolónia - Guarda, 10 paragens	3h35	3h20
Porto Campanhã - Viseu, paragens em Gaia AV e Aveiro AV	—	45 min
Porto Campanhã - Guarda, 4 paragens	2h45	1h55

Tabela 9. Tempos de viagem estimados para serviços de Alta Velocidade e Intercidades entre Lisboa e Porto e destinos na Beira Alta e Espanha após construção da nova LAV entre Aveiro e Vilar Formoso e modernização entre Vilar Formoso e Medina del Campo.

Serviços de Alta Velocidade	Tempos de Viagem
	Com LAV Aveiro - V. Formoso
Porto Campanhã - Vilar Formoso, paragem em Gaia AV, Aveiro AV e Viseu	1h10
Porto Campanhã - Madrid Chamartin, 5 paragens	3h15
Serviços Intercidades	Com LAV Aveiro - Celorico
Lisboa Santa Apolónia - Vilar Formoso, 8 paragens	3h20
Lisboa Santa Apolónia - Salamanca, 11 paragens	4h30

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

Outros projetos

Nesta categoria, temos o projeto de uma nova linha para Trás-os-Montes com vista a quebrar o isolamento a que foi condenada esta região em 1990/92 e 2008/2009 com o encerramento das linhas do Tamega, Corgo, Tua e Sabor. A velocidade de projeto é pouco ambiciosa sendo de 160 a 200 km/h, ou seja, uma linha convencional normal. A linha passaria por Vila Real e Bragança. Os serviços propostos são Intercidades com um tempo de percurso entre o Porto e Bragança de duas horas. O segundo projeto é a Terceira Travessia do Tejo que permitiria “fechar” o anel ferroviário da Área Metropolitana de Lisboa. É, grosso modo, o projecto previsto pelo governo Sócrates nos anos 2008. Juntamente com esta nova travessia seriam construídas as linhas de alta velocidade para o Algarve e para Espanha. O plano propõe duas

soluções de traçados. Por fim, propõe-se uma nova entrada da Linha do Oeste na região de Lisboa na zona da Malveira.

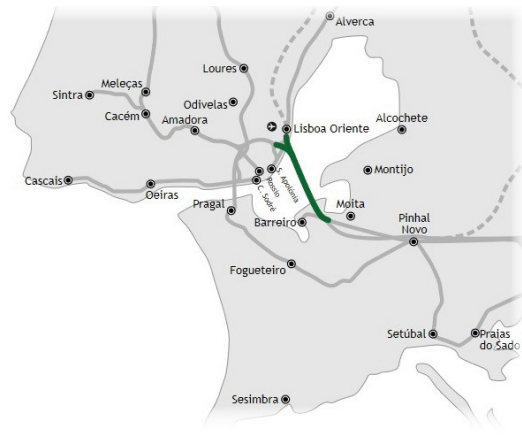


Figura 11. Localização prevista para uma nova Travessia Ferroviária do Tejo, ligando as duas margens da Área Metropolitana de Lisboa.

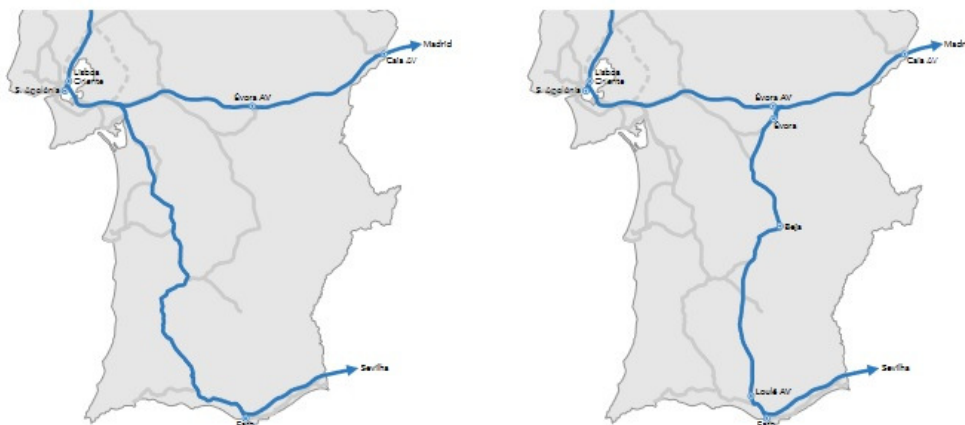


Figura 12. Ilustração das soluções alternativas para o futuro da ligação entre Lisboa e o Algarve: utilização da linha atual (mapa da esquerda) e construção de nova ligação com passagem em Beja e Évora (mapa da direita).

Rafael Machado

EFEMÉRIDE EM JANEIRO

5 de Janeiro de 1875

Início da construção da Ponte Maria Pia sobre o rio Douro, na Linha do Norte.

Rafael Machado

QUOTIZAÇÃO DO C.E.C.

Informamos os nossos associados, que se encontram a pagamento na nossa sede, as quotas de **2023 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 correio electrónico 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 2023**
 - Janeiro de 2022: 7, 14, 21, 28
 - Fevereiro de 2023: 4, 11, 18, 25
 - Março de 2023: 4, 11, 18, 25
- **Eventos do clube em Janeiro**
 - Dia: **A definir**
- **Eventos do clube em Fevereiro**
 - Dia: **A definir**
- **Eventos do clube em Março**
 - 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