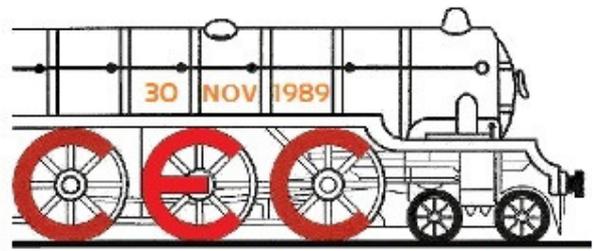


SOBRE CARRIS



FEVEREIRO 2020

BOLETIM DO CLUBE DE ENTUSIASTAS DOS CAMINHOS DE FERRO

REABERTURA DAS OFICINAS DE GUIFÕES

No dia 15 de Janeiro pelas 15:00 decorreu a cerimónia de reabertura do complexo oficial de Guifões e da fusão da EMEF com a CP - Comboios de Portugal, que contou com a presença do Primeiro-ministro António Costa, de Pedro Nuno Santos, Ministro das Infra-estruturas e da Habitação, e de Nuno Freitas Presidente da CP e demais convidados.



Nesta inauguração das oficinas de Guifões, esteve exposto diverso material circulante que está a ser intervencionado e/ou recuperado, como a CP 2601, que se encontra pronta a circular, uma carruagem SCHINDLER de primeira classe, a UDD 0469, assim como várias carruagens SOREFAME e restantes SCHINDLER.



Primeiramente, com a chegada do Primeiro-

ministro, foi efectuada uma visita às instalações de Guifões, ao material restaurado e aos progressos que estão a ser feitos naquele complexo.



De seguida e para acabar esta tarde em grande, depois da visita guiada à chaparia, à pintura e às maravilhas na mecânica e electrónica, foi apresentado um vídeo da CP, seguido de discursos de Nuno Freitas, Pedro Nuno Santos do Primeiro-ministro António Costa.



Nuno Freitas falou sobre os gastos e o mau investimento nas automotoras UTD 592, alugadas a Espanha desde 2010, e na péssima decisão de desmantelamento das automotoras UTD 0600, referindo que não havia motivo de queixas da mesma e que era material confortável, fiável, e que, tal como as locomotivas 2600, ficariam

FICHA TÉCNICA:

PROPRIEDADE:

CEC-Clube dos Entusiastas do Caminho-de-Ferro

EDIÇÃO:

Direcção do CEC

REDACÇÃO:

João Augusto, Rui Erasto Ferreira 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

óptimas com uma pequena modernização do tipo a que estão a ser submetidas as automotoras UDD 0450.



Referiu também que o custo do aluguer das automotoras UTD 592, ficou mais caro do que poderia custar a modernização da frota completa das UTD 0600 e de mais 150 carruagens SOREFAME.

De seguida Pedro Nuno Santos falou novamente sobre a má decisão de se abater as UTD 0600 e lamentou o encerramento de Guifões. Apresentou também os planos futuros da renovação de várias carruagens SOREFAME, SCHINDLER e da modernização das UDD 0450, sublinhando que Guifões tem muito trabalho até 2024. Por fim, o Primeiro-ministro António Costa lembrou o que já tinha sido referido anteriormente por Pedro Nuno Santos e Nuno Freitas, acrescentando que nas últimas décadas apenas se pensou na rodovia, em detrimento da ferrovia.

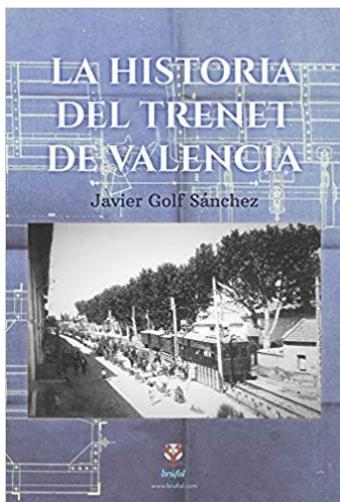


Aproveitou para afirmar que se conseguimos entrar no grupo de construtores de automóveis, queremos também entrar no grupo dos construtores ferroviários, e que tudo aos poucos se ia conseguindo, referindo que Guifões tinha um papel enorme na ferrovia.

O CEC esteve representado pelo sócio Rui Ferreira.

Rui Ferreira

AS NOSSAS SUGESTÕES



Foi publicado recentemente um livro sobre a história da linha ferroviária de via estreita valenciana conhecida como “El Tren”. O livro, intitulado “**La hitoria del Trenet de Valencia**”, foi escrito por **Javier Golf Sánchez**, baseando-se em documentação original, que nos propõe uma narrativa histórica original sem erros e inverdades, desde a criação como meio de transporte privilegiado que ligava Valencia às localidades em seu redor, até à integração parcial na rede do actual MetroValencia. É um trabalho de paciência, pesquisa e de visitas que se prolongou por mais de 20 anos. O livro pode ser encomendado através do correio electrónico pedidostrenetvalencia@gmail.com, por 29,00€ mais portes.

375 Páginas com 574 Fotografias

Mapas e diagramas

Editora **Brúfol**

João Augusto

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

ENERGIA A VAPOR – 3ª PARTE

(...) A máquina a vapor não era um invento totalmente novo. Como seu precursor no antigo Egipto, refere-se Héron, que inventou uma turbina a vapor para accionar as portas do templo.

Mas seria preciso esperar pelo século XVIII para serem inventadas as máquinas de Newcomen (1712), de Denis Papin e, por fim de James Watt. Em 1769, Watt acrescentou um condensador para recuperar o vapor e as suas calorias e, em 1787, inventou o regulador centrífugo, que era um verdadeiro programa de controlo automático da máquina a vapor. A máquina de Watt pôde, assim, auto-regular-se e funcionar automaticamente. Ficava transformada numa máquina motora universal e seria a peça fundamental do desenvolvimento industrial e agrícola.

Entretanto, a primeira **locomotiva a vapor** surgiria no ano de 1803 quando **Trevithick** construiu uma máquina a vapor de alta pressão. Contudo, a primeira máquina que funcionou com vantagem foi construída por J. Stephenson (1811).

A variedade de máquinas a vapor é muito grande. Não existe uma moderna classificação das máquinas. Ainda hoje serve a classificação de Erwing dos finais do século XIX.

As máquinas a vapor, instaladas, em edifícios apropriados, quando se tratava de accionarem as fábricas, ou ligadas às máquinas-operadoras e às máquinas-ferramentas, foram fabricadas em ferro e em aço, podendo inicialmente ser envolvidas em madeira. A importância que veio a adquirir o volante das “centrais energéticas” a vapor está directamente relacionado com a potência em C/V ou HP. Durante muito tempo, a máquina a vapor, foi vista também como auxiliar da máquina para pequenas indústrias, sendo célebre a máquina a vapor de mesa Musdock, Trevithick e Maudslay.

A aplicação da máquina a vapor à indústria foi variada. Aplicou-se a minas para bombagem,

perfuração e accionamento dos elevadores dos poços, à indústria de moagem (1º. Exemplo Albion Mills – Watt), à tecelagem, (a máquina a vapor de efeito duplo colocou em rotação o eixo de comando do tear automático revolucionando a indústria dos têxteis e permitindo a concentração mais rápida entre a fiação e tecelagem).

Aplicada, também, por extensão a outras indústrias (sobretudo no fabrico de máquinas-ferramentas), à navegação, **transportes (caminhos-de-ferro)**, serviços (abastecimento de água), aos portos (guindastes), e, ainda à agricultura para a debulha de cereais (locomóvel), lavra e ceifa (locomotora) e indústrias agrícolas (moagem de azeitona, serração de madeira, etc.).

A aplicação da caldeira à máquina a vapor resultou do facto de que deveria haver o maior aproveitamento da água aquecida numa determinada superfície para obtenção de grandes quantidades de vapor, necessárias ao consumo vertiginoso das máquinas (quer motoras, quer, por seu intermédio, as operadoras). Por isso, se passou da caldeira simples (tipo panela – como aconteceu com os primeiros sistemas de aproveitamento) à caldeira de tubos. As caldeiras de tubos são, contudo, contemporâneas da máquina a vapor de Watt, existindo desde 1766 (William Blakey). O seu desenvolvimento depois de 1788 (tentativa de uma caldeira de grande superfície de aquecimento de James Rumsay) foi no sentido de organizar o espaço da caldeira, onde se dispunha da fornalha, do lar para aquecimento dos tubos e, da forma e complexidade desses tubos. A este tipo de caldeiras deu-se o nome de caldeiras tubulares, tendo sido o seu inventor o francês Marc Seguin.

(continua)

Valdemar Tomás

NOVIDADES NO SITE

O site do CEC permanece um “local” onde muita informação das actividades do clube, e não só, é regularmente divulgada e actualizada.

Recentemente foi adicionada mais uma área dedicada aos investimentos ferroviários em Portugal. Nesta área pretende-se manter um registo dos principais projectos no país, desde o lançamento dos concursos, caderno de encargos e resultado, com datas para servirem de referência a todos quantos se interessam pelo tema em Portugal.

Proximamente irá ser estreada uma área onde são listados os filmes onde o comboio é um tema presente e parte da história. Nesta área, sempre que possível, estarão disponíveis *links* para *sites* onde será possível visualizar estas obras, muitas vezes de referência artística e histórica.

OUTROS EVENTOS

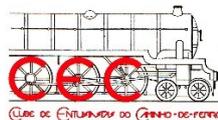
Exposição
“RETRATOS FERROVIÁRIOS - PANORÂMICAS”
 sobre as carruagens *Schindler* da CP.



Organização APAC-NRN

Decorre na sua sede, na estação ferroviária de Porto – Campanhã, junto ao bar dos ferroviários. Até 28 de Março de 2020.

ENCONTROS DE MODELISMO



encontros de modelismo
7 de março de 2020
 sede
estação de braço de prata
15:30 -> 18:30



pequenas locomotivas

Para Março, na sequência do tema de Fevereiro, e por contraponto, propomos a estreia de um tema novo, nos encontros do CEC: **Pequenas Locomotivas**.

Este encontro e os seguintes encontram-se sujeitos a confirmação, pois estará dependente das datas que o clube terá de cumprir na mudança de instalações e da montagem da maquete, que se pretende em novos moldes, agora também com um circuito a sério para as composições de corrente alterna.

Mas, se for possível a sua realização e como de costume, a partir das 15:30 do dia **7 de Março de 2020**, 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

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

- Fevereiro: **1**, 8, 15, 22, 29
- Março: **7**, 14, 21, 28
- Abril: **4**, 11, 18, 25

• Eventos do clube em Fevereiro

- **Dia 1:** Encontros de modelismo – **Locomotivas Gigantes**

• Eventos do clube em Março

- **Dia 7:** Encontros de modelismo – **Pequenas Locomotivas**
- **Dia X:** Assembleia Geral – **A confirmar**

• Eventos do clube em Abril

- **Dia 4:** Encontros de modelismo – **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