

# SOBRE CARRIS



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**

**contribuírem, em 2021, 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](mailto:cecferro@gmail.com)):

**PT50 0033 0000 1488 0040 8384 7**

Também apelamos, naturalmente, ao pagamento das cotas de 2021 e atrasadas tendo em conta que o CEC vive **quase exclusivamente** desta fonte de financiamento.

**Augusto Sequeira**

## PORTALEGRE: A VER PASSAR COMBOIOS

O presente ano, 2021, é o ano europeu do transporte ferroviário, razão pela qual o governo português se compromete com a criação de um Plano Ferroviário Nacional, plano substancialmente idêntico ao que já é feito para a rede rodoviária desde meados do século XX, com o intuito de projetar e planear a meta de ligar todas as capitais de distrito via ferrovia e, também, potenciar o crescimento e a modernização da rede e a ligação à Europa. No ano anterior, período de grande relevo e importância para a ferrovia nacional, além do lançamento de concursos e do começo da execução de obras de eletrificação, modernização e construção (ênfase para a nova ligação Évora – Elvas), foi apresentado o novo Plano Nacional de Investimentos para a década 20-30, onde constam vários projetos da área ferroviária estruturantes para a rede e para o país, com destaque para o eixo Lisboa-Vigo. Não menos importantes, surgem outros projetos e obras menores, nomeadamente o que irei abordar – a eletrificação da Linha do Leste e a sua aproximação à cidade de Portalegre.

Ora bem, a Linha do Leste, ligação ferroviária que serve o distrito e a cidade de Portalegre, é, indubitavelmente, o eixo ferroviário português com os serviços menos atrativos para os seus utentes e Portalegre é a capital de distrito com os serviços ferroviários ativos mais deficientes – dois comboios Regionais, um em cada sentido, curiosamente apelidados de “Raiano”, com o material circulante mais antigo da empresa CP, que não atinge as velocidades máximas permitidas pela infraestrutura, desaproveitando as performances da linha, e, na cidade em questão, uma estação a mais de dez KMs do centro urbano.

Sendo utente sazonal da Linha do Leste - utilizo-a normalmente em período de férias ou épocas festivas - quase sempre me deparo com a velha automotora “Allan” a metade, ou até mais, da lotação máxima em lugares sentados, o que à primeira vista pode parecer pouco, mas é um sinal de que, mesmo com ligações rodoviárias substancialmente melhores, o comboio não é ignorado e mantém-se como a principal alternativa para muitos utentes (315 passageiros/mês utilizam

### 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](mailto:cecferro@gmail.com)

a estação de Portalegre, segundo o jornal Público – Ago. 2020) tendo a Linha do Leste potencial para desenvolver e catapultar a região, fixar novas empresas e pessoas e contrariar o êxodo para o litoral. Recentemente, num destes dias de inverno, em plena pandemia, com a CP a registar grandes perdas a nível de passageiros, volto a embarcar no comboio Regional 5500, cujo destino é o Entroncamento, e surpreendentemente deparome com um número considerável de ocupantes.

De forma a introduzir a reflexão sobre a necessidade de se executar a eletrificação e a “variante” ao traçado atual da Linha do Leste, é necessário primeiro abordar os investimentos efetuados até à presente data que potenciam esta ligação. O primeiro, ainda em construção, com data prevista para inauguração em 2023, é o novo eixo de altas performances (Corredor Internacional Sul) que estará preparado para velocidades na ordem dos 250km/h entre Évora e Elvas, que permitirá, nesta primeira fase, aproximar Espanha, Elvas e, subsequentemente, Portalegre do resto do país, tanto a nível de passageiros, como a nível de mercadorias. Em segundo, é importante referir que a Linha do Leste nos últimos anos tem recebido investimentos de beneficiação da infra e superestrutura que permitiram homogeneizar as velocidades ao longo da linha e capacitá-la para uma eventual migração de bitola, melhoria dos tempos de percurso e ampliação de estações para permitir cruzamentos de comboios de 750 metros.



Obras em execução – Dezembro 2020

Resumidamente, aproveitando a nova linha e os seus claros benefícios, o objetivo seria colocar comboios Lisboa – Évora – Portalegre, via Corredor Internacional Sul, entrando na Linha do Leste eletrificada em Elvas, e terminando na nova estação junto à cidade, edifício esse que

substituiria a atual. Relativamente a este último tópico, considera-se de extrema importância concretizar a variante ao traçado atual da linha, de forma a aproximá-la da cidade, construindo uma nova estação, que estaria ligada à rede de transportes urbanos de Portalegre (SMAT) – ideia inclusive já defendida pelo atual município.



Obras em execução – Dezembro 2020

O projeto do Corredor Internacional Sul, nesta primeira fase em execução, foi concebido para aproximar o porto de Sines da Europa, beneficiando de todos os contributos que trará à economia portuguesa e à sua competitividade, mas também para serviços de passageiros, estando prevista a concretização da segunda fase entre 2020 e 2030, com a ligação à Linha de Alta Velocidade (LAV) da Extremadura (Madrid-Badajoz), a modernização do troço Poceirão-Bombel e a construção da linha Sines-Grândola, a par da execução de outros projetos nos quais consta a Terceira Travessia do Tejo, que aí sim, permitirá uma diminuição considerável e relevante dos tempos de percurso e potenciar ainda mais as ligações ferroviárias de passageiros entre Lisboa, o Alto Alentejo e Espanha.

Reladón		2016	2023	2025
Madrid	Talavera	1:29	1:27	1:27
Madrid	Navalmoral	2:08	2:01	2:01
Madrid	Plasencia	2:52	2:44	2:25
Madrid	Cáceres	3:44	3:04	2:45
Madrid	Mérida	4:43	3:32	3:13
Madrid	Badajoz	5:28	4:21	4:01
Madrid	Lisboa	no usa el corredor		5:52

Tempos de viagem Madrid a Lisboa - ADIF

De facto, apenas com a primeira fase do projeto concluída, verifica-se que os tempos de percurso já serão competitivos com o transporte rodoviário e a viagem Lisboa – Elvas (Badajoz) será feita em

**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](mailto:cecferro@gmail.com)

**Correspondência:** Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

menos de duas horas. Analisando os atuais horários da Linha do Leste, conseguimos extrair o tempo que a automotora Allan (com velocidade máxima inferior à que a linha permite, conforme supra explicado) demora a percorrer o troço Elvas-Portalegre, parando em todas as estações e apeadeiros – aproximadamente 45 minutos – e podemos, também, concluir que a duração da viagem nestes cinquenta KMs consegue facilmente ser reduzida a metade com comboios elétricos rápidos, sem paragens intermédias, totalizando a viagem Lisboa-Portalegre pouco mais de duas horas, o que comparando com a atual oferta de autocarros de longo curso, cujos tempos de viagem se situam perto das três e quatro horas, é muitíssimo mais apelativo. De igual modo, com a perspetiva de se implementar tudo o que foi proposto e avançado pelo governo, discutido e aprovado na Assembleia da República, também é possível fazer uma previsão dos tempos de viagem entre Lisboa – Elvas (Badajoz) – Portalegre em 2030, data limite para a conclusão de todos estes planos em vigor. É sabido que atualmente a oferta InterCidades e Alfa Pendular para sul está limitada e prejudicada pela não existência de trajetos alternativos à Linha de Cintura e Eixo Norte-Sul (Ponte 25 de Abril), este último logicamente projetado para oferta suburbana, o que faz com que a viagem Lisboa – Pinhal Novo seja de aproximadamente quarenta minutos (tempo quase equivalente ao de um comboio suburbano da Fertagus entre as mesmas estações). Por outro lado, no caso da oferta para Évora/Beja e, futuramente, Elvas, o troço Poceirão – Bombel, com uma infraestrutura degradada e limitada a velocidades bastante inferiores à restante linha do Alentejo e Évora entre Bombel e Évora, prejudica a competitividade do transporte de passageiros para estas cidades, já que a duração da viagem poderia ser francamente inferior. Assim, estando a Terceira Travessia operacional e o troço Poceirão-Bombel modernizado, seguramente iríamos assistir a reduções de trinta minutos, de acordo com

relatórios do LNEC sobre a TTT, diminuindo os números apresentados em cima para aproximadamente, 1h e 30 minutos (Lisboa-Elvas), 1h e 50 minutos (Lisboa-Portalegre), entre outros. Paralelamente, também é importante referir que, existindo uma previsão de aumento significativo do fluxo de mercadorias por este corredor e um rápido acesso a Espanha e aos portos nacionais, a aproximação da linha à cidade de Portalegre permitiria criar um terminal logístico rodoferroviário de mercadorias ou infraestruturas equivalentes na sua área industrial, formando ali um incentivo e um impulsionador para a criação e fixação de novas empresas e indústrias, constituindo consequentemente um ativo importante para o fortalecimento da economia local e regional, como também nacional, para a valorização do interior, criação de novos postos de trabalho e subsequente reversão do êxodo para o litoral.

Não menos importante é o troço norte da Linha do Leste, pois este eixo fronteiro permitirá a ligação da LAV Madrid-Lisboa à Linha do Norte e subsequentemente à LAV Lisboa-Porto-Vigo, sendo largamente relevante para o tráfego de mercadorias e de passageiros para norte (já que Lisboa seria efetuado via Elvas-Évora, com os benefícios claros associados), nomeadamente para as ligações a Coimbra e Porto, que estiveram também na origem do restabelecimento dos serviços regionais nesta linha em 2015.

Desta forma, já se torna credível e sustentada a defesa da eletrificação e construção da variante, importante investimento para a região e para a cidade de Portalegre, cuja situação demográfica se avizinha cada vez pior. É com este tipo de apostas no interior que se combatem as assimetrias e se aproxima o país, fomentando a coesão nacional, indo ao encontro dos objetivos delineados pelo governo e pela Europa – a aposta na Ferrovia como meio de transporte para o futuro.

**Gonçalo Ferreira Borges, Janeiro 2021**

## EFEMÉRIDE EM FEVEREIRO

**15 de Fevereiro de 1864**

Abertura do troço Casa Branca a Beja, com 63,5 km, na Linha do Sul (desde 30-07-1997 Linha do Alentejo).

**Rafael Machado**

**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](mailto:cecferro@gmail.com)

## OS PRIMEIROS PASSOS DA ALTA VELOCIDADE

O desenvolvimento das ligações ferroviárias entre as principais cidades europeias levantou a questão da velocidade dos comboios. A sua lentidão não era um atractivo e, assim, as empresas responsáveis por estas ligações cedo começaram a tentar melhorar os tempos de percurso, dotando-se de motores mais rápidos.



Em 1937, uma automotora do construtor de automóveis Bugatti aproxima-se da velocidade de 200 km/h e, dois anos mais tarde, uma automotora alemã supera esta velocidade no percurso entre Berlim e Hamburgo. A velocidade dos comboios tornava-se um argumento publicitário de impacto e as tentativas vão prosseguir com as Pacific transformadas de André Chapelon e, em seguida, na Grã-Bretanha, com as locomotivas a vapor tipo A4. Uma delas irá tornar-se célebre, a *Mallard*, ao estabelecer um recorde de velocidade de 202 km/h num ensaio. Diversas redes possuem comboios a circular a 140 km/h e sobretudo a 160 km/h.

Se em 1964, no Japão, e no ano seguinte, na Europa, os comboios circulam a 200 km/h, será preciso esperar por 1972 para que um motor experimental ultrapasse os 300 km/h. É o TGV 001 da SNCF, de turbina a gás, que ultrapassa os 318 km/h. Fica demonstrado que os caminhos-de-ferro podem de novo regenerar-se, sob condição de oferecerem à sua clientela comboios cada vez mais rápidos e seguros.



A entrada em circulação, em França, dos primeiros comboios de alta velocidade, em 1981, abre caminho e demonstra às redes europeias que o século XXI ferroviário deve desenvolver ligações de alta velocidade. Em 2007, o famoso TGV francês bateu o seu anterior recorde mundial de velocidade, fixando a marca em 574,8 km/h. No mercado global dos comboios de alta velocidade são rivais do ICE da Siemens e do japonês Comboio Bala. Comboios Alta Velocidade actuais:

**França:** TGV, 574,8 km/h (anterior recorde de velocidade: 515km/h)

**Japão:** Comboio Bala, sustentação magnética, 581 km/h

**Alemanha:** ICE, 408 km/h

**Europa Eurostar:** 334 km/h

**Itália:** Pendolini, 300 km/h

**Espanha:** AVE, 300 km/h

**Suécia:** X2000, 275 km/h

**Reino Unido:** Inter City 225, 260 km/h

**EUA:** Metroliner, 200 km/h

António Gonçalves

### QUOTIZAÇÃO DO C.E.C.

Informamos os nossos associados, que se encontram a pagamento na nossa sede, as quotas de **2021** 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 2021

- Fevereiro: **ENCERRADA**
- Março: **a definir**
- Abril: **a definir**

#### • Eventos do clube em Fevereiro

- Dia: **ENCERRADA**

#### • Eventos do clube em Março

- Dia: **A definir**

#### • Eventos do clube em Abril

- 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](mailto:cecferro@gmail.com)

**Correspondência:** Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal