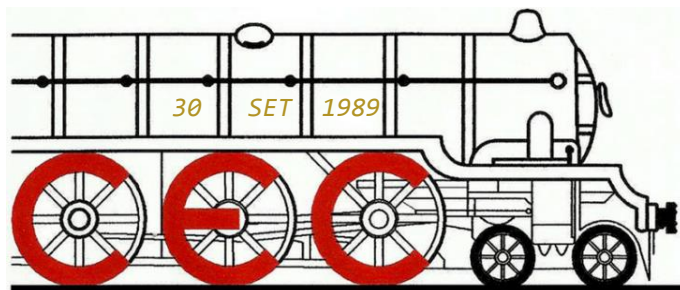


SOBRE CARRIS



ORGÃO OFICIAL DO **CLUBE DE ENTUSIASTAS DO CAMINHO-DE-FERRO**

CEC - NOTÍCIAS



www.youtube.com/user/cecferrro
<http://www.flickr.com/photos/cecferrro/>

MARÇO / 2016

Apartado 21495 – 1134-001 Lisboa

e-mail: cecferrro@gmail.com

<http://www.facebook.com/pages/Clube-de-Entusiastas-do-Caminho-de-Ferro/246535805399808?fref=ts>

• **CEC – clube** •

PASSEIO FERROVIÁRIO A LAGOS

O Clube de Entusiastas do Caminho de Ferro vai abrir a sua temporada de passeios 2016 com uma iniciativa do seu associado e presidente da mesa da Assembleia Geral, Pedro Flora Ferreira. Trata-se de um passeio a Lagos a realizar no feriado do dia **25 de Abril, segunda-feira**. O programa consta do seguinte:

Partida de Lisboa Oriente às 8.23 em Alfa Pendular. Chegada a Tunes às 10.52. Transbordo para o serviço Regional Algarve e chegada a Lagos às 12.08.

Tempo livre para passear na cidade. Almoço livre.

Regresso pelas 17.05 em Regional Algarve até Tunes. Transbordo para o Intercidades das 18.25 com destino a Lisboa Oriente. Chegada pelas 21.26.

Custos: **Inteiros 32 € Meios 16 €**

Notas: o preço indicado é só para as viagens (bilhete de grupo). **Não haverá almoço organizado**, cada um é livre de ir almoçar onde quiser!

Informações e inscrições **apenas e só para João Paulo Ferreira**, tel: 937314732 ou 219134649 ou e-mail: joaopauloferreira66@sapo.pt impreterivelmente até **14 de Abril!**

Pagamento a efectuar até à data limite para inscrições preferencialmente por transferência bancária para o IBAN do C.E.C.:

PT 50 0033 0000 148800 4083847

QUOTIZAÇÃO DO C.E.C.

Informa-mos os nossos associados, que se encontram a pagamento na nossa sede as quotas de 2016, nos seguintes montantes:

Adultos -- € 25,00 ou € 12,50 por semestre

Menores de 18 anos ou adultos mais de 65 anos:

€ 23,00 ou 11,50 por semestre

Se não poder passar pela nossa sede e lhe for mais conveniente, pode fazer uma transferência bancária para a conta do CEC, com o seguinte NIB:

PT 50 0033 0000 148800 4083847

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.

**DIA DO EX-BATALHÃO DE SAPADORES DOS CAMINHOS DE FERRO
09 DE MARÇO**

texto – Rui Ribeiro

fotos – José Fiães



O regimento de Engenharia 1, sediado em Tancos, assinalou no dia 9 de Março o dia do ex-Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro. Estiveram presentes antigos militares da unidade, altas patentes das forças armadas, e como convidado de honra, o Clube de Entusiastas dos Caminhos de Ferro, única entidade civil presente na cerimónia.

O programa iniciou-se da parte da manhã e prologou-se até meio da tarde. A Cerimónia oficial para as entidades convidadas que se deslocaram a Tancos começou na messe de Sargentos, onde se aguardou pela Alta Entidade que presidiu à cerimónia.

A homenagem prosseguiu com o evocar da memória dos militares falecidos em combate. Junto ao monumento evocativo da memória dos militares, herdeiros das tradições de engenharia do Exército português, foram lembrados aqueles que serviram no Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro. A unidade, criada como companhia do primeiro regimento de engenharia, em 1884 por Fontes Pereira de Melo, combateu no cenário europeu da primeira grande guerra. As unidades ficaram sob o comando do Corpo Expedicionário Português, mas também às ordens do contingente inglês.

O dia do Batalhão (este extinto em 1977 na sequência do 25 de Abril de 1974) seguiu com uma conferência no grande auditório da unidade. Intervieram João Manuel Pires, Comandante do Regimento de Engenharia n1. A unidade herdou o património e as tradições do antigo batalhão, o responsável máximo do Regimento agradeceu a presença dos militares do antigo batalhão.

Seguiu-se o Tenente General Director Honorário da Arma de Engenharia José António Carneiro Rodrigues da Costa. Também agradeceu a presença dos militares e do CEC.

A esse propósito lembrou a importância de colaborar com as entidades civis.

Intervieram ainda na sessão José Pinheiro por parte do Clube de Entusiastas dos Caminhos de Ferro, e o Coronel de Infantaria Américo Henriques. O antigo presidente do Clube emprestou à cerimónia um ponto de vista civil da ferrovia. Abordou os primeiros tempos do caminho de ferro, a introdução do meio de transporte em Portugal, o transporte de material militar e a evolução do material de tracção na ferrovia portuguesa.

A presença e participação de Portugal no Teatro de operações da I guerra mundial, fechou a cerimónia no grande auditório do regimento de engenharia. A palestra de encerramento esteve a cargo do Coronel de Infantaria Américo Henriques. A abordagem do militar aproximou ao presente várias dimensões da participação portuguesa no primeiro grande conflito mundial. Antes da declaração de guerra da Alemanha, em África, nas antigas colónias de Angola e Moçambique. Depois no teatro de guerra europeu. Sempre equilibrando a intervenção militar no contexto político nacional e conjuntura internacional. No entanto, o militar não deixou de alertar para a falta de textura que esta época da nossa história tem nossa cultura actual.



Antes do almoço, já perto das três da tarde, as entidades presentes alinharam-se para uma fotografia de grupo.

O dia terminou com o almoço convívio. Houve oportunidade para reencontro de companheiros e retomar velhas conversas entre militares de engenharia.

A cerimónia decorreu no dia em que se assinalaram 100 anos da declaração de guerra alemã a Portugal, e que marcou a entrada oficial de tropas portuguesas na primeira grande guerra”.



É sabido que em Portugal, de há uns anos a esta parte, o investimento na ferrovia tem sido praticamente nulo, e o pouco que foi feito destina-se a manutenção e reparação de alguns troços que, pelos mais variados motivos, necessitaram de obras inadiáveis.

Ao contrário de outros países europeus e não só, não se renova o material circulante nem as próprias infraestruturas, embora estas façam parte de um rosário à parte, por se encontrarem integradas numa empresa diferente. Até mesmo a manutenção do material circulante não é feita com a frequência desejada pela impossibilidade de o material poder parar – nem que seja apenas por um ou dois dias – resumindo-se esta ao mínimo para que a segurança dos passageiros não fique em causa. Exemplo flagrante desta afirmação é o caso dos “alfas pendulares” (série 4000), cuja manutenção profunda deveria ter sido efectuada há já dois ou três anos, até para que a sua vida útil tivesse algum prolongamento no tempo; contudo as dez composições existentes não chegam para assegurarem todas as viagens entre Porto/Lisboa e Braga/Faro e volta. Para fazer face a este constrangimento a empresa ferroviária (CP-Comboios de Portugal) pensa alugar à sua homóloga espanhola (Renfe) algum material excedentário. Como cidadão português utilizador dos comboios e entusiasta ferroviário penso que esta deverá ser uma solução temporária e apenas para suprir a falta de material enquanto este estiver aparcado para as inspecções e reparações obrigatórias. Fazer desta situação a resolução dos nossos problemas não deverá ser sequer idealizada.

Atente-se no caso do aluguer de longa duração das UTD'S (unidades triplas a diesel) das duas séries 592 que foi feita à operadora espanhola. Nunca foi tornado público o montante desse aluguer, daí os portugueses estarem completamente alheios à delapidação dos dinheiros públicos. Note-se que no que respeita à primeira série, o material já se encontraria encostado por ser considerado caduco. São automotoras com mais de vinte anos, imensamente barulhentas e que em tração provocam um cheiro muito forte a gásóleo; mesmo o espaço interior (com bancos duplos em ambos os lados) deixa muito a desejar, com a agravante de ponta a ponta estas unidades possuírem quarenta portas que com malas de viagem e sacos são difíceis de transpor. Estas unidades estão adstritas às linhas do Douro, Minho e Oeste, assegurando, também, o comboio “Celta”, internacional que em Valença dá ligação para Vigo. A segunda série destas composições serão mais novas em idade, mas os defeitos são os mesmos.

O segredo na divulgação dos valores envolvidos presta-se a conjecturas nada dignas para nós, Portugueses, que nos sentimos prejudicados pelo material que nos é colocado à disposição e que terá ultrapassado o prazo de vida útil!

A empresa ferroviária coloca ao serviço o material que possui, algum do qual não consegue atingir uma velocidade compatível com a actualidade, nomeadamente as USD (unidades simples a diesel) da série 0350 que resultaram já da modernização das antigas automotoras da série 0300 (as Allans) e que é material dos anos cinquenta do século passado e que circulam pelas linhas da Beira Baixa e do Alentejo. Tive oportunidade de, ainda há muito pouco tempo – menos de meio ano – fazer uma viagem a bordo destas automotoras que me provocaram algum desconforto pelas dores de costas devido ao seu balanceamento e posso garantir que não ultrapassam os 75 quilómetros/hora em troços que permitem os 120!

Será tempo (e já iremos atrasados em relação ao futuro) de se começar a pensar em dar à ferrovia portuguesas todas as condições que ela precisa para o seu desenvolvimento, nomeadamente colocar os comboios ao serviço dos passageiros com horários compatíveis às necessidades, evitar-se os incómodos transbordos e proceder a rectificações nas vias e obras de arte que possibilitem velocidades comerciais na ordem dos cem quilómetros e superior. Caso concreto a Linha da Beira Alta onde os incidentes vão acontecendo e onde se tomou como certo a diminuição da velocidade e o consequente ajuste de horários, em detrimento de obras profundas que possibilitassem a velocidade de cento e cinquenta quilómetros/hora para as composições de mercadorias e a duplicação da via. Apenas lembrar que esta Linha é internacional ligando-se a Espanha na fronteira de Vilar Formoso e nela circulam além de enormes composições de mercadorias (nomeadamente TECO'S), as de passageiros “Sud e Lusitânia Express”, interciudades até à Guarda e os regionais provenientes do Entroncamento e de Lisboa.

Em termos de material de passageiros, gostaria de estar equivocado, mas julgo que as últimas composições adquiridas em estado novo, foram as UME'S (unidades múltiplas eléctricas) da série 3400 utilizadas pelos “Comboios Suburbanos do Porto” até às Estações de Aveiro (linha do Norte), Caíde (linha do Douro), Braga (Ramal homónimo) e Guimarães (linha homónima).

Propositadamente não me refiro à Linha do Vouga e ao Ramal de Aveiro (únicas que subsistem como via métrica)

→ *continua*

por já terem sido objecto de um estudo aprofundado por outros com maiores capacidades do que a minha pessoa.

Para terminar gostaria de deixar algumas questões pendentes a aguardar possíveis respostas por quem de direito:

- Para quando a internacionalização da Linha do Douro, quer no serviço de passageiros, quer no de mercadorias e ainda no turismo, via fronteira de Barca d'Alva?
- Para quando a duplicação da Linha do Douro até ao Peso da Régua, com a consequente electrificação?
- Para quando a rectificação da Linha do Norte no trecho entre as estações de Vila Nova de Gaia (Devesas) e Ovar, para que as composições de longo curso (intercidades e alfas e as de mercadorias) não sejam obrigadas a uma circulação de 80 quilómetros?
- Para quando a aquisição de locomotivas eléctricas? e diesel?
- Para quando a substituição das UDD'S (unidades duplas a diesel) da série 0450 que ainda asseguram a Linha do Algarve?
- Para quando a reposição de linhas que sirvam as capitais de distrito (Bragança, Viseu, Vila Real)?
- O mesmo relativamente a alguns ramais que serviam populações do interior e cujo encerramento provocou a desertificação?
- A manutenção de linhas, com horários e percursos reformulados (exemplo Linha de Leixões) e que possibilitem o uso de outros transportes alternativos (nomeadamente Metro do Porto, Serviço de Transportes Coletivos do Porto e operadores privados)?

Gondomar, Janeiro 2016

• CEC - diversos •

ASSOCIADOS NÃO IDENTIFICADOS

A pedido do nosso tesoureiro, informamos que recebemos as seguintes transferências/depósitos bancários, que carecem de identificação dos respectivos depositantes:

- Transferência no valor de € 23,00, com a data de 08 de Dezembro de 2015, por ordem de **MARIA AIDA SILVA FERNANDES**, que não consta nos nossos registos.
Agradecemos e aguardamos que nos informem o nome do associado relacionado com a citada transferência.
- Depósito no valor de € 23,00, com data de 29 de Janeiro de 2016, efectuado em máquina de multibanco, **SEM IDENTIFICAÇÃO DO AUTOR**.
Agradecemos que nos seja indicado o nome do ASSOCIADO.

FLECHA DE PRATA

A NOSSA REVISTA "FLECHA DE PRATA"

Estimado consócio

Apesar de continuarmos sem qualquer apoio financeiro, para a realização da nossa revista Flecha de Prata, a Direcção do CEC e apesar do esforço financeiro que irá acarretar para a tesouraria do Clube, decidi produzir pelo menos um número durante o corrente ano de 2016, que terá como tema principal, o Museu Nacional Ferroviário

Para tal, convidamo-lo/a a participar na elaboração da mesma, enviando os seus textos e fotografias sobre assunto ligados ao tema e não só. Os textos e fotografias devem ser acompanhados da respectiva identificação do autor para posterior aprovação e publicação.





O envio deverá ser feito para o endereço de e-mail do Clube: cecferro@gmail.com, via postal, ou entregue na nossa sede.

Contamos com a sua participação.

Obrigado

Ficha Técnica

Propriedade: CEC – Clube de Entusiastas do Caminho-de-Ferro **Edição:** Direcção do CEC **Redacção:** António Gonçalves; Valdemar Tomás
Tiragem: 150 exemplares **Dobragem:** José Pinheiro; Valdemar Tomás **Publicação Periódica:** 12 números/ano;

Distribuição:  sócios do CEC; ;  REFER; EMEF;  Fertagus;  Metropolitano de Lisboa; Hemeroteca de Lisboa; Transportes em Revista; **Edição Digital:** ficheiro em formato PDF. Os sócios do CEC interessados em receber o Sobre Carris digital, deverão fazer o pedido para os e-mails: cecferro@gmail.com ou lometro@nelcabo.pt