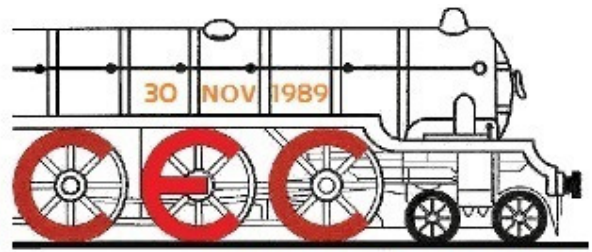


SOBRE CARRIS



MARÇO 2023

BOLETIM DO CLUBE DE ENTUSIASTAS DOS CAMINHOS DE FERRO

A LINHA DA BEIRA BAIXA E O PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL

Em novembro de 2022, veio a lume o tão ansiado Plano Ferroviário Nacional, PFN. Um plano ambicioso e pleno de quimeras, se tivermos em linha de conta o abandono a que o caminho-de-ferro foi votado, sobretudo no último quartel do século XX, para além do desinvestimento, foi o encerramento atabalhado de linhas e todo um desenrolar processual, remetendo este modo de transporte para um patamar muito abaixo do que seria desejável.

Lido e analisado com a máxima atenção o PFN não traz nada, ou muito pouco para a região da Beira Interior, mormente a Linha da Beira Baixa, LBB.

Para os mais atentos, tal não constitui novidade, logo que foi reaberta a linha no troço Covilhã Guarda, pela metodologia utilizada, e mediante os fins que se propunha atingir: renovar o existente, sem ter a ousadia de conferir a este troço, padrões de velocidades compassadas com os tempos atuais, onde os comboios de passageiros não ultrapassam nesse troço, velocidades para além dos 90 Km/hora.

Não deixa de causar perplexidade face a tamanho investimento, não ter havido a ousadia, refiro-me ao troço referido, de se ter procedido a rectificações de traçado, possíveis, desejadas e muito faladas, onde a grande novidade foram as novas pontes, uma inovação, mas o traçado ficou-se “ipsis verbis”, pelos moldes do século XIX. É um absurdo o que sucedeu entre a ponte de Corges e Caria, um serpenteado passível de ter sido todo corrigido, e não se lhe tocou 1 metro que fosse.

Refere o PFN: “Após a construção do novo eixo Aveiro-Vilar Formoso, deverá planear-se um conjunto de intervenções que permita reduzir o tempo de viagem a Lisboa e Covilhã. De facto, esta ligação não beneficia, no acesso a Lisboa, com a

construção de nenhuma das novas linhas previstas no Plano, PFN.

Desta forma, o objectivo deverá ser um tempo de viagem claramente inferior a 3 horas entre Lisboa e a Covilhã e inferior a 2h15 entre Lisboa e Castelo Branco num serviço Intercidades a funcionar em moldes semelhantes ao actual. Estes são os tempos máximos para que a ferrovia se torne competitiva com a rodovia.

Para obter tais ganhos, será provavelmente necessário construir algumas variantes ao actual traçado que permitam velocidades superiores e um encurtamento do trajecto em, pelo menos, 30 minutos.

No entender de **O 6 de Setembro, Grupo de Amigos do Caminho de Ferro da Beira Baixa** importa referir que não nos move qualquer tipo de competição com outros modos de transporte, mas sobretudo conferir à LBB um nível de modernização compatível com os padrões atuais da ferrovia e clarificar que variantes vão ser essas, para não se cometer o mesmo erro levado a cabo no troço Covilhã Guarda.

Algumas das concretizações poderão passar pela construção de um novo túnel sob a serra da Gardunha a partir do Fundão até Alpedrinha; só aqui se recuperaria na viagem um tempo bastante considerável. Até Ródão há toda uma série de correcções possíveis. Porém, o grande óbice é todo o trajecto desta localidade até ao patamar de Belver, o mais complexo mas não impossível de ultrapassar.

O reforço das barreiras, onde se tem gastado uma fortuna; os ditos sensores para agir em casos de desmoronamento, não passam de paliativos. Já o dissemos bastas vezes à então REFER, à IP, Infraestruturas de Portugal, provavelmente apelar à tutela governamental, para que esta questão seja encarada e resolvida de uma vez por todas.

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 cecferro@gmail.com

A solução terá obviamente que passar pelo afastamento da via do leito do rio. Nos pontos mais vulneráveis, recorrer à construção de túneis embutidos nas encostas mais instáveis e problemáticas, os denominados túneis cegos, com abertura para o rio. Assim, os deslizamentos, não causam quaisquer impedimentos à circulação de comboios. Este procedimento constitui prática comum nos países vizinhos, Espanha e França, mesmo Itália, tanto na ferrovia como rodovia, e são os mais seguros e eficazes. A eliminação de algumas pontes e substituição por viadutos são inevitáveis. Só nesse trajecto, e após essas requalificações, as velocidades praticadas, poderiam passar para níveis francamente na casa dos 100 a 120 Km/h.

Só nos resta vaticinar que o PFN não nos passe ao lado acentuando ainda mais esta interioridade tão

cara, teimando em persistir. É tempo de todas as estruturas da região se unirem em torno desta realidade, olhando para a rede prevista no PFN considerada como algo realista no horizonte de 2050, de modo a assumir um ritmo de investimento plausível com a realidade e as exigências que se colocam de modo a ser inscrito no PNI 2030, Plano Nacional de Investimentos, e assim acautelar devidamente as intervenções a efectuar na infra-estrutura ferroviária, já que a alta velocidade nos vai de novo passar ao lado, embora não seja esse o óbice da questão e nos preocupe de momento.

António Pinto Pires

Membro de O 6 de Setembro, Grupo de Amigos do Caminho de Ferro da Beira Baixa

1959 – 2022 METROPOLITANO DE LISBOA: 63 ANOS AO SERVIÇO DA CIDADE

Em 29 de dezembro de 1959 Lisboa, orgulhosa, pôde, finalmente, experimentar o seu metropolitano. Cerca de 100 anos depois de Londres e Nova Iorque, e 60 após Berlim e Paris. A cidade orgulhava-se, assim, de possuir o mais rápido meio de transporte de passageiros.

No dia 07 de janeiro de 1948, a Câmara Municipal de Lisboa informara a imprensa que aprovara a constituição da sociedade Metropolitano de Lisboa, S.A.R.L., as bases dos respetivos Estatutos e do seu Caderno de Encargos e que esta Sociedade seria constituída pela própria CML, com capital maioritário (40%), pela Carris (13,3%), pelas entidades que requereram o privilégio dos estudos ou a concessão dos serviços (6,6%) e público (26,6%). Em 21 de janeiro de 1948 são aprovados pelo Governo os Estatutos de uma sociedade anónima de responsabilidade limitada, denominada “Metropolitano de Lisboa, S.A.R.L.”. No dia 26 de janeiro de 1948 é lavrada a escritura de constituição da nova sociedade “Metropolitano de Lisboa, S.A.R.L.”, bem como a escritura de concessão à Sociedade do exclusivo do estudo técnico e económico do Metropolitano.

Nasceu assim a 26 de Janeiro de 1948 o Metropolitano de Lisboa.

Os estudos da Rede inicial do ML basearam-se no Plano Diretor de Urbanização de Lisboa e no Plano

de Coordenação de Transportes Urbanos e Suburbanos. A 26 de maio de 1949 a Câmara Municipal de Lisboa aprovou o Caderno de Encargos do Metro para a instalação e exploração do Metropolitano de Lisboa e, no dia 01 de julho de 1949, é assinada a escritura de concessão para a instalação e exploração, em regime de exclusividade, desse serviço público.

No início de 1955, sete anos decorridos desde os estudos preliminares foram, então, assinados os contratos referentes à execução do 1º escalão da rede. As obras de construção tiveram início no mês de agosto desse ano, tendo ficado praticamente concluídas em outubro de 1959. De outubro a dezembro foram realizados testes e ensaios de via até à data da sua abertura ao público.



Em 29 de dezembro de 1959 assiste-se à sua

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

inauguração oficial. Esse dia foi assinalado com uma viagem inaugural entre as estações Restauradores e Rotunda (hoje denominada Marquês de Pombal) com honras do Chefe de Estado, do Cardeal Patriarca, entre outras individualidades governamentais, religiosas e culturais. A 30 de dezembro, procedeu-se à abertura ao público do serviço de transporte do Metropolitano de Lisboa. Foi um acontecimento memorável para a cidade e muitos foram os lisboetas que quiseram experimentar o novo meio de transporte, sinónimo de rapidez e de modernidade, formando filas à entrada das estações desde a madrugada desse dia.

À data da inauguração, a rede do Metropolitano de Lisboa era constituída por uma linha em “Y” com 6,5 quilómetros de extensão, 11 estações com terminos em Sete Rios (hoje Jardim Zoológico), Entre Campos e Restauradores, e bifurcação das duas linhas na estação Rotunda (M. Pombal). Desde então, o Metropolitano de Lisboa foi alargando a sua rede.

Passados 63 anos de serviço público, o Metropolitano de Lisboa continua a expandir-se e a modernizar-se, operando com elevados padrões de sustentabilidade económico-financeira, social e ambiental. Através do projeto de expansão e de modernização da rede em curso, o Metropolitano de Lisboa garantirá uma melhoria da acessibilidade e da conectividade em transporte público, contribuindo ativamente para a

melhoria da competitividade e reforçando o seu papel enquanto modo de transporte estruturante na mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa.



63 anos a servir diariamente Lisboa.

O eixo central da mobilidade de Lisboa.

António Gonçalves

EFEMÉRIDE EM MARÇO

11 de Março de 1969

Aprovado o projecto de construção da 3ª via entre as estações do Porto Campanhã e Contumil.

Rafael Machado

COMBOIO HISTÓRICO DO VOUGA ESPECIAL DE NATAL

Podemos dizer que o Natal em Águeda tem qualquer coisa de espetacular e única. O maior e o menor Pai Natal do Mundo, os chapéus-de-chuva, as bicicletas em cada esquina, a decoração da estação de caminhos-de-ferro e a doçaria tradicional são fatores que não deixam ninguém indiferente e atraem todos os anos milhares de turistas a uma das cidades mais carismáticas da região do Vale do Vouga.

Águeda é servida pela centenária Linha do Vouga, que liga Aveiro a Espinho via Sernada do Vouga e Oliveira de Azeméis. Por aqui passam diariamente as automotoras UDD da série 9630, revestidas da sua cor vermelho-vivo. Inicialmente estas automotoras faziam serviços de passageiros na antiga Linha - Porto à Póvoa e Famalicão no norte do país, mas devido à reconversão do respetivo traçado para o Metro do Porto, estas acabaram por serem transferidas para a Linha do Vouga, onde ainda hoje circulam.



Para além do habitual material circulante quotidiano existe ainda um comboio especial que apenas circula em épocas festivas e leva-nos a “viajar no tempo”, revivendo os primórdios dos caminhos-de-ferro de via

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

estreita. Falo precisamente do Comboio Histórico do Vouga, com a locomotiva a vapor E214 e as suas carruagens de madeira e napolitanas, datadas décadas de 1920, 1930 e 1940. Mesmo com o passar dos tempos, o modo de funcionamento desta locomotiva continua a atrair dezenas de curiosos, espalhando a fragância do vapor por onde quer que passe e preenchendo a paisagem com o fumo que vai largando pelo caminho.



Este comboio especial partiu de Aveiro depois de almoço, pelas 13h35. Às 14h38 efetuou uma paragem de 15 minutos em Águeda para o reabastecimento de água, ao mesmo tempo em que permitiu aos seus passageiros captarem as fotografias da praxe e apreciarem a beleza ímpar da estação, recuperada pela Infraestruturas de Portugal em parceria com a respetiva autarquia local. Por fim, pelas 15h25 os passageiros desembarcaram em Macinhata para visitarem o museu ferroviário anexo à estação, enquanto o “Vouguinha” dirigiu-se para Sernada do Vouga, a fim de fazer as manobras necessárias.

Embora tenham sido feitas obras em Sernada do Vouga para colocação de uma placa giratória, a verdade é que a mesma não se encontra funcional, o que implica que na viagem de regresso a locomotiva 9004, de cor azul, tenha de encabeçar a composição deste comboio especial, indo a E214 em segundo plano



Durante a viagem de regresso a Aveiro repetiu-se o ritual. O comboio foi buscar os passageiros ao museu de Macinhata pelas 16h33 e deixou-os em Águeda entre as 17h04 e as 19h14, o que proporcionou tempo suficiente para se partir à descoberta das ruas da cidade “vestidas a rigor” com as suas típicas decorações natalícias.



Por fim, pouco passava das 20h12 em Aveiro quando se ouviu a buzina da 9004. O Comboio Histórico do Vouga estava a finalizar a sua viagem, metendo um ponto final num passeio que fez as delícias dos participantes, que daí trouxeram 1001 peripécias de que certamente se irão recordar por muitos anos.

Texto: Rúben Ramalho

Fotos: Rúben Ramalho e Rui Sousa

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**

- Março de 2023: 4, 11, 18, 25
- Abril de 2023: 8, 15, 22, 29
- Maio de 2023: 6, 13, 20, 27

• **Eventos do clube em Março**

- Dia: **A definir**

• **Eventos do clube em Abril**

- Dia 22: EXPOTRANS

• **Eventos do clube em Maio**

- 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