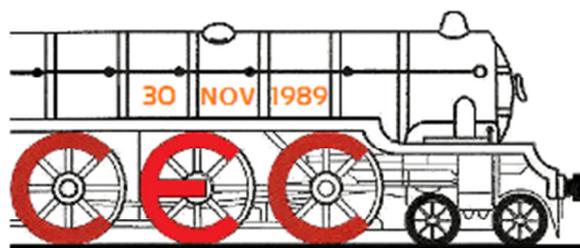


SOBRE CARRIS



MAIO 2020

BOLETIM DO CLUBE DE ENTUSIASTAS DOS CAMINHOS DE FERRO

COVID 19 – A SEDE CONTINUA ENCERRADA ATÉ AVISO EM CONTRÁRIO

COVID-19: “TGV MEDICALIZADOS” EM FRANÇA

Com o alastrar da pandemia de COVID-19, a França começou a registar uma saturação cada vez mais pronunciada dos seus hospitais na região Grand-Est (Lorraine e Alsace). No início a solução foi o transporte aéreo com os meios das Forças Armadas mas progressivamente esta solução revelou-se insuficiente. Além disso, o transporte rodoviário, por ambulância, não era uma solução viável nestas longas distâncias tendo em conta a situação dos doentes transportados e a falta de estabilidade no interior do veículo. Relembra-se que os doentes transportados estavam em coma artificial. O meio de transporte tinha de estar preparado para a eventualidade de ser necessário efetuar intervenções médicas profundas e delicadas nos doentes.



1 - Preparação do 1º TGV medicalizado na Gare de l'Est em Paris. Vemos agentes da *Suveillance Générale* (SUGE) a carregar botijas de oxigénio. Foto: SNCF

Foi então accionado o dispositivo dito "TGV medicalizado", ou seja concretamente um hospital sobre carris. Este sistema tinha sido concebido e testado pela SNCF e pelas autoridades de saúde da Região de Paris em 2019. São usados TGV Duplex (de dois pisos) totalmente normais com os mesmos interiores do que em serviço comercial, o que permite uma capacidade de resposta extremamente rápida. Todavia, como é natural, são feitas algumas alterações. A parte superior de um certo número de assentos é retirada para permitir a instalação das macas com os doentes. Estas últimas são

colocadas e fixadas por cima da estrutura inferior dos bancos. Já os equipamentos hospitalares que asseguram o coma artificial são instalados nas bagageiras junto ao teto. Os doentes são todos colocados no piso inferior do comboio por razões práticas nas entradas e saídas.



2 - Interior do piso superior do 1º TGV medicalizado após preparação, ainda em Paris. Foto: SNCF

No dia do transporte, os doentes são transferidos de manhã cedo dos hospitais em ambulância até à estação. Depois as macas com os doentes são instaladas por cima dos assentos na horizontal, obviamente com uma série de fixações no caso de haver vibrações importantes. Por fim, no destino repete-se o mesmo procedimento em direcção aos hospitais.

Cada circulação é assegurada por uma unidade múltipla, na primeira unidade seguem equipas técnicas da SNCF para intervir imediatamente no caso de haver um problema, nomeadamente no que diz respeito à alimentação eléctrica visto que se tratam de doentes em cuidados intensivos, na última seguem os doentes (cerca de 5 por carruagem) e as equipas médicas. A carruagem bar da segunda unidade foi organizada de modo a poder servir de local a eventuais intervenções médicas profundas no caso do estado de saúde de um doente se deteriorar. As unidades múltiplas também permitem proteger a unidade que transporta doentes de eventuais choques com gado ou em passagens de nível (fora das linhas de Alta Velocidade).

A SNCF mobilizou um número considerável de meios

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

para garantir que a viagem seja feita sem nenhuma perturbação. O objetivo foi duplicar ou triplicar as reservas em todos os processos críticos da produção de modo a que haja sempre um plano B ou C. Assim, a condução é assegurada por 2 maquinistas (rendidos a meio do percurso) e por um inspetor de tração. Novamente na ótica do plano B, o comboio é chefiado por dois revisores. Todos os Postos de Sinalização foram guarnecidos no mínimo com dois operadores de circulação e um técnico de sinalização no caso de haver uma falha ou avaria. Na mesma lógica, foram localizadas equipas de manutenção (da Via, Catenária e Sinalização) em pontos estratégicos para evitar qualquer falha prolongada da infra-estrutura. Por fim, a SUGE (*Surveillance Générale*), a “polícia dos caminhos-de-ferro” da SNCF, organizou e executou um dispositivo de vigilância significativo para, primeiro, evitar qualquer intrusão nas estações onde se efetua a entrada e saída de doentes, evitar intrusões nos parques e nas oficinas onde estão baseados os TGV medicalizados e por fim garantir a impossibilidade de acidentes nas passagens de nível.



3 - Equipa de Manutenção da via à passagem de um TGV Medicalizado. Foto: Daniel Gardieux/SNCF

Assim, foram mobilizadas equipas da SUGE de vários pontos do país a fim de tornar “invioláveis” as estações e as oficinas inseridas no dispositivo. Também foram mobilizados efetivos da SUGE e da Polícia em todas as passagens de nível por onde iria passar o TGV.

A primeira circulação que podemos qualificar de "ensaio" aconteceu na quinta-feira, 26 de Março, quatro dias depois do pedido formal das autoridades na segunda-feira, 23 de Março. Foram transportados 20 doentes de Strasbourg e Mulhouse até aos hospitais da região *Pays de la Loire* (Nantes, Angers, Le Mans, La Roche-sur-Yon).

Tendo esta circulação sido perfeitamente bem-sucedida, a operação repetiu-se no fim-de-semana seguinte com duas composições que transportaram 36 doentes de Nancy e Mulhouse para a região *Nouvelle-Aquitaine* (Bordeaux). Em Março e Abril terão sido transportados mais de 200 doentes críticos por TGV sem qualquer incidente. O dispositivo acabou por ser suspenso a partir de meados de Abril tendo em conta a redução da pressão nos serviços de cuidados intensivos, consequência do confinamento drástico que o governo implementou a partir do dia 16 de Março.



4 - Chegada dos doentes a Nantes, no oeste da França. Foto: SNCF/Min. Saúde

Rafael Machado

EM FOCO...

- O C.E.C. agradece e regista o gesto benemérito do sócio honorário Sr. Gérard de Santos (Nice, França), traduzido na concessão do donativo de €60 [sessenta euros]. Bem-haja!
- ♦ Organizada pela Comissão para a Defesa da Linha do Oeste, a exposição “*Linha do Oeste: Passado, Presente e Futuro*”, esteve patente ao público no Museu do Ciclismo, nas Caldas da Rainha, no período de 22 de Fevereiro a 8 de Março p.p. Esta exposição teve como principal objetivo demonstrar a importância que a ferrovia tem e poderá contribuir para o desenvolvimento e valorização da região do Oeste e, também para a coesão social e económica do país. Apresentou um conjunto de documentos, fotografias, objetos e modelos, organizados em secções distintas, sendo de destacar: um conjunto

de alargado de estações e apeadeiros da Linha do Oeste; comboios ao serviço naquela linha (modelos recentes que estiveram e/ou estão em circulação; notícias na imprensa sobre a linha; modelismo: recriação de troço da linha, incluindo a antiga estação do Bouro e a ponte de Salir do Porto, e modelos de composições em circulação; equipamentos e peças históricas da estação ferroviária e maquete da estação ferroviária de Leiria. Como já é do conhecimento de todos os entusiastas e amigos do caminho-de-ferro, a linha do Oeste sofreu ao longo das últimas décadas, um desmembramento no capítulo da exploração, em toda a sua extensão do percurso, ainda não devidamente esclarecido convenientemente, levando-nos a considerar esta avassaladora

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

metamorfose que se abateu sobre um dos mais importantes corredores ferroviários do país, como um acto virulento da classe dirigente. Há que reformular o procedimento que continua a estrangular este importante eixo ferroviário, restituindo-lhe o seu peso maior no transporte de mercadorias e pessoas, permitindo, assim, integrar as áreas metropolitanas de elevada dimensão e economicamente dinâmicas de Portugal num contínuo territorial. Este quase fatal pendor para o “irrealismo” está a contribuir para uma falência no “progresso” do desenvolvimento, lamentando-o, característico de uma sociedade quase marginal em relação aos padrões europeus. Esta linha, ora fragmentada, convertida em troços que pretendem

mascarar não o mero fim da linha que marcou várias gerações, mas o esgotamento de soluções, não apenas na cabeça e na sensibilidade de uma elite (?) despejada de consenso, mas no coração e na matriz do cidadão comum. Assim se foi desenhando o perfil do estranho teatro de segunda mão, sempre em atraso de uma peça, e que constitui, hoje, uma crítica aos procedimentos de uma casta mais ou menos anacrónica e ignara. Esta exposição viria a terminar com um debate bastante alargado e muito dinâmico, explorando-o na aceção da criação de valor em todos os setores da atividade humana.

Valdemar Tomás

A LINHA DO VOUGA

A linha do vale do Vouga foi aberta em 1908. Primeiro ligava Espinho a Oliveira de Azeméis. A ligação a Viseu foi concluída em 1914. O ramal de Aveiro foi inaugurado em 1911.



Placa comemorativa na Estação de Oliveira de Azeméis



O Estado da “estação” de Espinho-Vouga

O problema seria facilmente resolvido com a construção de uma interface em Silvalde.



Azulejo comemorativo na Estação de Águeda



Aviso na estação de Albergaria-a-Velha



A interface em Aveiro

O troço entre Sernada do Vouga e Viseu foi encerrado em 1990. Em 2013 foi encerrado o troço entre Sernada do Vouga e Oliveira de Azeméis, e instaurado um serviço de táxi. O troço apenas é usado para as automotoras afectas á Linha do Vouga se deslocarem às oficinas de Sernada.

A linha tem muitos problemas actualmente. O facto de ser a última linha de bitola estreita é um benefício, visto que trouxe o comboio histórico, mas um problema, devido ao enterramento da estação de Espinho em 2005, que separou a “estação” de Espinho-Vouga da Estação de Espinho.

Mas não é esse o único problema da Linha. Estações degradadas e vandalizadas, horários desadequados. Não há comboios á noite, numa linha que passa por zonas industriais onde os trabalhadores trabalham por turnos... A linha do Vouga continua sem estar integrada na rede de Urbanos do Porto, sem motivo aparente.



A “Estação” do Couto de Cucujães

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

Exemplos de estações vandalizadas:



No entanto, a Linha não é só coisas más, temos o Museu Ferroviário em Macinhata do Vouga:



E claro, o comboio histórico:



Mário Pereira

EFEMÉRIDE EM MAIO

19 de Maio de 1998

Inauguração da Gare do Oriente em Lisboa, projecto de arquitectura de Santiago Calatrava

Rafael Machado

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

- Maio: **encerrada**
- Junho: **a definir**
- Julho: **a definir**

• Eventos do clube em Maio

- Dia: **encerrada**

• Eventos do clube em Junho

- Dia: **A definir**

• Eventos do clube em Julho

- Dia: **A definir**

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