

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. 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 contribuir, 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):

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

VIAGEM LOBITO-DUNDO, 20 DE JUNHO DE 1955 NOTAS COMPLEMENTARES – PARTE I

Nota 1

CFB - Caminho de Ferro de Benguela

A política imperial portuguesa das últimas décadas do século XIX confronta-se com a corrida para África de outras potências europeias com interesses de toda a ordem, que reivindicavam que para justificar a posse dos territórios, teria de ser demonstrado que havia ocupação civil e militar dos mesmos, e desenvolvimento, o que não acontecia até àquela época, em que era suficiente a invocação dos direitos históricos, com a presença de uma prova material, tal como uma ruína.

Assim, surge a necessidade dum caminho-de-ferro de penetração para o Planalto Central, numa altura em que entra em cena Robert Williams, um especialista em minas, que descobre em 1897 os maiores jazigos de cobre em África situados no Copper Belt (actual Zâmbia) e no Katanga (Shaba) na República Democrática do Congo (ex-Congo Belga) conhecido como “escândalo geológico”.

Os jazigos distavam 2700 Km do porto da Beira, na costa oriental, não sendo viável, economicamente,

a utilização do Caminho de Ferro da Beira e por conseguinte a exploração do cobre, havendo que encontrar uma alternativa.

Assim, a via-férrea que Robert Williams se propõe construir, é a que oferece melhores condições para assegurar o escoamento do minério do Katanga, e havia a vantagem de vir a entroncar, em Tenke, com o Trans-Africano de Cecil Rhodes, o visionário inglês que imaginou e se bateu por um caminho-de-ferro do Cabo ao Cairo, e respectivo domínio britânico na voragem do qual se consumiu o Mapa Cor-de-rosa, e que foi parcialmente construído. Refira-se que os tempos áureos desses caminhos-de-ferro, principalmente para os de passageiros, já passaram, encontrando-se agora muitos deles inoperacionais, desactivados, com circulações suspensas, serviços degradados, restando uns laivos da Rovos com a exploração de comboios turísticos de luxo.

Entretanto, identificaram-se as condições naturais privilegiadas para a implantação de um porto, o do Lobito. No mar confinante, protegido por uma

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

restinga com 5 Km de extensão, havia uma vasta superfície em que os fundos profundos permitiam a manobra de navios de grande calado.

Em 28 de Novembro de 1902, o Governo Português assinou com Robert Williams o Contrato de Concessão por 99 anos para a construção e exploração da linha pelo CFB- Caminho de Ferro de Benguela, do Lobito ao Luau, na fronteira com ex-Congo Belga, em bitola africana, 1,067 m, na extensão de 1346 Km, após os quais todos os seus bens revertiam para o Estado, incluindo a exploração Florestal (era necessária lenha para as máquinas a vapor, entre as quais as célebres Garratt).

A linha construiu-se vagarosamente, e com imensos sacrifícios, em que morreram centenas de pessoas entre brancos e negros, tendo começado em 1903 e finalmente abriu ao tráfego até Luau em 10 de Julho 1929. Em 4 de Julho 1931, abriu-se ao tráfego internacional, inserindo o CFB na rede ferroviária africana com a ligação Luau, Dilolo, Tenke, com acesso, nomeadamente a Lubumbashi (ex Elizabethville), e entre outras melhorias, houve a construção de desvios e rectificação de traçados. Com o aumento de tráfego, houve necessidade de construir a variante de Lengue, com desactivação da cremalheira em 1949, e a extensa variante do Cubal (154 Km) construída entre 1973 e 1974.

A linha foi alvo de actos de sabotagem, quer na infra-estrutura, quer no material circulante, por parte dos movimentos de libertação e com a guerra civil em Angola, ficou inoperacional, com muitas pontes dinamitadas. Com a paz em 2002, deu-se a Reabilitação e Modernização com a adjudicação à China Railway-20, para terminar no Luau em 2015, destacando-se:

- Manutenção da bitola: 1.067 mm (mantem-se inalterada);
- Aumento do raio mínimo para 150 m, em substituição dos raios de 100 m;
- Pendente (inclinação) máxima: 17,5%0 em substituição dos 20%0;
- A adopção do carril de 50kg/m, em substituição dos carris de 30 kg/m; 40 kg/m e 45 kg/m;
- A introdução de travessas de betão armado, em substituição das travessas de madeira;
- O aumento de peso por eixo para 22T/eixo nas obras de arte (pontes e passagens hidráulicas);
- A implantação de novo sistema de comunicações e sinalização, com a introdução de cabo de fibra

óptica e sistema de telefone programado; (instalado, mas inoperacional);

- A implementação de novo sistema de controlo de circulações, com encravamento e gestão semiautomática e centralizada. (instalado, mas inoperacional).

Nota 2

- Albertville-

O autor do texto refere-se ao pacote Albertville, (no qual participou numa aventura), advindo o nome da cidade ex-Albertville do ex-Congo Belga, actual Kalemie da R.D.C. (República Democrática do Congo), situada na margem ocidental do lago Tanganica.

Nota 3

CFB/CFB

Quando em 1971 entrei para os CFM, Caminhos de Ferro de Moçambique, no qual o CFB, Caminho de Ferro da Beira se tinha integrado, contava-se a história (verdadeira ou falsa), de que haveriam vagões CFB trocados/perdidos nas redes dos Caminhos de Ferro de Benguela e Caminhos de Ferro da Beira, dada a igualdade da sigla CFB para ambos e a interligação da malha ferroviária da África Central através de Bulawayo.

Nota 4

Lobito

Embora já nos tenhamos referido ao seu porto, transcrevo o seguinte anúncio de uma revista do Governo Provincial de Benguela em 2014:

Um porto natural de águas profundas, balizagem Internacional, autonomia energética, atracação simultânea de (8) embarcações de longo curso, silos para cereais a granel para perecíveis e congelados, um moderno terminal de contentores frigoríficos e para abastecimento de água potável à navegação, um moderno complexo de dessalinização.

O porto começou por uma ponte-cais, iniciando-se a sua história com o arranque dos trabalhos de construção do CFB em 1903.

Em 1928 foram abertos à exploração os primeiros 225 m da muralha-cais e em 1943 ficou com 850 m, e por contrato de 24 Março de 1954 ficou a dispor de 2 cais acostáveis dispostos em L, crescendo o seu tráfego anualmente até que chegaram as perturbações da guerra.

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

Quando foi restabelecida a paz em 2002, o CFB estava praticamente destruído e o porto do Lobito funcionava com graves deficiências a todos os níveis. O projecto de Ampliação e Reabilitação por fases, a partir de 2008, tendo já sido feitos os trabalhos de reabilitação do cais existente com 1120 m, pavimentação de terraplenos, a substituição dos carris, um Terminal de Contentores com 414 m de cais, a construção do Terminal de Minérios num cais de 310 m, que surge como uma necessidade de exportar minério proveniente do interior do país, assim como servir os países vizinhos, como a RDC e a Zâmbia, com capacidade operacional de 3.600.000 toneladas por ano.

Foi também construído um Terminal Intermodal terrestre ligado por estrada e via-férrea ao porto do Lobito com ligação ferroviária ao CFB. (Porto Seco). Note-se que devido à economia, a componente importadora é muito superior à exportadora.

As últimas fases consistirão na construção dum Terminal de Contentores para Minérios, num Terminal de Cruzeiros numa Marina, tornando assim o Lobito num destino turístico de referência. Depois da conclusão do projecto, o porto do Lobito ficará com 7,8 km de cais acostável, no qual

poderão atracar 20 navios de longo curso em simultâneo.



Estação do Lobito (Estação Central Nova)

A “conurbação” Lobito Catumbela Benguela, com a dinâmica das suas gentes, e as infra-estruturas existentes (como o porto do Lobito, a estação Central Nova do CFB, inaugurada em 2012, o novo Aeroporto Internacional da Catumbela, inaugurado em 2012, para aviões de grande porte, a turística e universitária Benguela) é já um dos polos de desenvolvimento da região, para não dizer de Angola e de África.

(Continua)
Fausto Bento

EFEMÉRIDE EM JUNHO

16 de Junho de 1853

O Governo aprova um projecto de construção de uma via férrea entre Lisboa e o Porto.

Rafael Machado

A LINHA DO SABOR, NA MEMÓRIA DO TEMPO

E assim a deixaram abandonada à grande e pavorosa noite da montanha [...] o passado deixou ali tanta gente perdida, que até mesmo as ladainhas da Primavera se desviam e passam de longo largo.

Miguel Torga

A Linha do Sabor é uma via-férrea extinta, que ligava a Estação do Pocinho (linha do Douro) à Estação de Duas Igrejas (Dues Igrejas, em mirandês), no concelho de Miranda do Douro, distrito de Bragança.

*“O comboio vai a subir a serra,
Parece que vai mas não vai parar,
Sempre a assobiar vai de terra em terra,
Dê para onde der quero lá chegar!”*

*O comboio vai subir a serra,
Parece que vai mas não vai cair,
Sempre a assobiar vai de terra em terra,
Como a perguntar onde quero ir.”*

Nada melhor que estas quadras de cariz popular para caracterizar os primeiros quilómetros de rara beleza e que fazem parte da conhecida canção “Eu vou a Miranda ver os pauliteiros”. Com efeito, a Linha do Sabor possui a maior rampa ferroviária contínua em Portugal, sendo que nos doze quilómetros que distam entre as estações ferroviárias do Pocinho e de Torre de Moncorvo se vencem duzentos e oitenta metros de desnível, num traçado sinuoso, sendo que a meio deste percurso era mesmo necessária uma paragem técnica na popularmente chamada “estação da Gricha”, para

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

que as locomotivas a vapor pudessem recuperar pressão e continuar a íngreme subida. De Moncorvo (Torre de) até Felgar a rampa continuava, sendo que nestes treze quilómetros, venciam-se duzentos e sessenta metros de desnível; perfazendo assim vinte e cinco quilómetros de rampa contínua e quinhentos e quarenta metros de desnível para que as composições subissem do Douro, contornassem a Serra do Reboredo, e pudessem entrar no longo planalto mirandês.

O troço da Linha do Douro até ao Pocinho foi aberto à circulação no dia 10 de janeiro de 1887.

Planeado desde o ano de 1877, o projeto da Linha do Sabor tinha como principal objetivo fornecer uma ligação ferroviária ao Planalto de Miranda e aos importantes recursos naturais naquela região, nomeadamente as minas de ferro em Torre de Moncorvo e os depósitos de mármore e alabastro de Santo Adrião e também servir o tráfego internacional na província espanhola de Zamora. Os planos iniciais defendiam a utilização de bitola ibérica em toda a extensão, de forma a evitar os transbordos no Pocinho, tendo assim, sido estabelecida na classificação de 1898. No entanto, surgiu uma nova corrente de opinião, que preferia a via estreita (métrica), devido à extrema dificuldade que a construção iria trazer, pelo fato de se considerar que as previsões de tráfego eram – na altura – demasiado otimistas. Este movimento foi apoiado por militares, devido à proximidade do traçado em relação à fronteira. Assim, chegou-se a uma solução intermédia, que preconizava a bitola ibérica entre Pocinho e o Reboredo, e métrica no restante traçado. O Ministério das Obras Públicas e Indústria (MOPCI) encarregou o conselho de administração da companhia Caminhos de “Ferro do Estado” de preparar e abrir o concurso para a construção da Ponte do Pocinho. Uma portaria de 1 de dezembro de 1902 (ainda não era feriado) abriu um novo concurso para a construção daquela Ponte, utilizando a bitola ibérica.

Porém a utilização de duas bitolas distintas revelou-se desnecessária, devido à facilidade com que os transbordos seriam efetuados no Pocinho, pelo que nova portaria, agora datada de março de 1903 ordenou a execução e gestão desta linha à iniciativa particular,

com uma garantia de juro de 5,5%. Esta iniciativa falhou, sendo a concessão atribuída ao Estado Português, segundo uma carta de lei de 1 de julho de 1903, Ainda assim, no dia 15 do mesmo mês, novo decreto veio a estabelecer que a Ponte do Pocinho deveria ser construída em via larga, com um ponto de transbordo na margem norte do Rio Douro; e, em 11 de novembro do mesmo ano (1903), mais outra portaria voltou a estabelecer a via métrica (reduzida) – o parto estava difícil, pois quando é para construir... demora-se uma eternidade, ao invés, para destruir é de um dia para o outro – em toda a extensão, embora a ponte ficasse alargada (isto é, com via larga e via estreita). Os projetos para a linha e para a ponte foram, finalmente, regulados, respetivamente pelas portarias de 20 de junho e de 08 outubro, e um decreto de 21 de outubro voltou a estabelecer os subsídios para a construção.

As obras da Ponte do Pocinho iniciaram-se, com pompa, em 15 de novembro de 1903, tendo terminado em 1906; o primeiro troço – Pocinho/Carviçais – foi inaugurado em 17 de agosto de 1917; o troço imediato – Carviçais/Lagoaça – entra ao serviço efetivo em 06 de julho de 1927; o terceiro troço – Lagoaça/Mogadouro – ficou pronto 01 de julho de 1930, ficando a linha concluída – Mogadouro/Duas Igrejas – em 22 de maio de 1938; uma vez que a mesma nunca chegou ao destino inicialmente traçado, pois jamais seguiu além.

Esta ligação (a Linha do Sabor, na totalidade) foi arrendada pelo governo à Companhia dos Caminhos-de-Ferro Portugueses no dia 27 de março de 1927, que por sua vez a subarrendou à Companhia Nacional de Caminhos-de-Ferro (CN) por um contrato datado de 11 de março do ano seguinte (1918). Além do natural serviço de passageiros, a ferrovia também foi utilizada para efetuar o transporte de adubos para esta região e escoar a produção agrícola, que à época, aqui se praticava em grande escala.

Nos nossos dias encontra-se totalmente extinta, após haver sido desativada, sendo a linha onde mais tempo esteve em circulação a tração a vapor.

Valdemar Tomás

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**

- Junho: **ENCERRADA**
- Julho: **a definir**
- Agosto: **a definir**

• **Eventos do clube em Junho**

- Dia: **ENCERRADA**

• **Eventos do clube em Julho**

- Dia: **A definir**

• **Eventos do clube em Agosto**

- 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