

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 cecferry@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 II

(...)

Nota 5

Variante do Cubal

O comboio chegou ao Cubal em Junho de 1908 passando por Benguela. Cedo se verificou que o traçado do troço Benguela-Cubal constituía um estrangulamento à capacidade do CFB (dado que no restante percurso tem um traçado bastante mais favorável), devido à existência de muitas curvas, algumas de raio mínimo de 100 m, e rampas acentuadas que obrigavam a “dar duplas” com todos os inconvenientes, nomeadamente a limitação da carga.

Apesar de ao longo do tempo, se ter procedido a todos os possíveis melhoramentos, como o abandono do sistema de cremalheiras em 1949, pela construção da variante do Lengue, construção de novas estações, desvios e rectificações de traçado, não seria possível dar escoamento ao tráfego esperado de 10.000.000 toneladas anuais. Depois de muito apurado estudo e trabalho de campo, decidiu-se o traçado da variante do Cubal e

a sua construção, que esteve integralmente a cargo do pessoal do CFB, (incluindo os trabalhos de Telecomunicações, à excepção das obras de arte), nas quais colaborou Elísio Santos Silva, engenheiro civil, que conheci como colega, em 1976, por ter ingressado nos quadros da CP, onde já me encontrava, e me facultou a título de curiosidade e interesse (sou electrotécnico) alguns elementos sobre a referida variante.

A variante do Cubal bifurca-se da linha existente (linha velha) no Km 15, onde foi criada a estação do Negrão (a seguir à de Catumbela), nas proximidades do Aeroporto Internacional da Catumbela, que tem uma estação ferroviária com o mesmo nome (na linha velha), inflectindo para Sudeste, seguindo os vales de rios, quando possível, contornando colinas, e atingindo a estação do Cubal ao Km 154. A variante tem 14 pontes e viadutos em betão pré-esforçado.

Esta Variante encurta o traçado Lobito/Cubal em 44 quilómetros e reduz o valor das inclinações dos traineis para metade, no sentido ascendente, e

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 cecferry@gmail.com

para um quarto no sentido descendente, ou seja, no sentido de maior incidência de tráfego. O raio mínimo das curvas aumenta de 100 para 350m, e o número de curvas reduz de 415 para 122.

Nos desvios desguarnecidos usaram-se aparelhos de mudança de via (agulhas) talonáveis.

Na variante, construíram-se 14 pontes e viadutos de betão pré-esforçado.

A exploração da Variante é controlada a partir do Lobito por um sistema de radiocomunicações UHF, VHF, e microondas, para o que todas as estações e veículos em circulação foram equipados com aparelhagem de rádio.

A construção desta Variante iniciou-se em 1973, e a primeira circulação de um comboio nesta via ocorreu a 20 de Outubro de 1974, utilizando já a tracção diesel-eléctrica, com as locomotivas "General Electric", tipo U20C.

Com a construção desta Variante, a capacidade anual de transporte da linha passou de 3.000.000 para 10.000.000 toneladas, como previsto, e portanto mais do triplo.

Em 1973 o material circulante era constituído por 107 locomotivas a vapor, 18 locomotivas diesel, 153 carruagens, salões, e furgões, e 1838 vagões.

O custo total da total da construção da Variante foi de aproximadamente 4.440.000 euros.



Novo material circulante

A Administração do Caminho de Ferro de Benguela pouco beneficiou da construção da Variante do Cubal. Pouco tempo depois, com a independência de Angola, em 1975, veio o colapso, a que se seguiu a agonia, o coma profundo, e a morte anunciada aos seus 99 anos, (28 de Novembro de 2001, fim do contrato de concessão).

O troço Lobito-Cubal, após muitos anos de inoperacionalidade, arrancou para o progresso em Julho de 2005, com a reabertura à circulação, e que

só com o programa de Reabilitação e Modernização a chegar ao Luau em 2015, se pode tirar as reais vantagens e capacidades da Variante do Cubal.

Nota 6

Caimbambo-Estação Velha/Estação Nova

A linha velha até ao Km 161 – Caimbambo (estação Velha) está operacional, com as estações principais: Km 1 - Lobito Estação Central Nova, Km 11 - Catumbela, Km 16 - Negrão, Km 17 - Bifurcação Linha ao Interior, Km 20 - Aeroporto de Catumbela, Km 29 - Universidade Jean Piaget; Km 33 - Benguela, Km 51 - São Pedro, Km 81 - Coruteva, Km 161 - Caimbambo (Estação Velha).

Há circulações entre Lobito e Benguela, havendo dúvidas sobre a suspensão ou não de circulação, para além de Benguela até Caimbambo (Estação Velha).

Na variante do Cubal surgiram novas estações, entre as quais Caimbambo (Estação Nova) ao Km 121, antes do Cubal ao Km 154.

Nota 7

Nome de estações / povoações / cidades, que mudaram ao longo do tempo, não sendo o quadro rígido:

NATIVO	ADM PORTUGUESA	PÓS INDEPENDENCIA
Caála	Robert Williams	Caála
Huambo	Nova Lisboa	Huambo
Kuito/Bié	Silva Porto/Bié	Kuito
Luena	Luso	Luena
Maputo	Lourenço Marques	Maputo
Luau	Teixeira de Sousa* /Luau	Luau

*Ministro da Marinha e Ultramar que elaborou o projecto de contracto de concessão ao CFB.

Nota 8

Com a publicação do relato da viagem Lobito-Dundo, o sócio Manuel Luna, fez-nos chegar duas fotografias da sua autoria, tiradas em 1963, na zona de Vila Luso, quando vivia em Angola.

Para aqueles que gostam especialmente do tema, este entusiasta enviou-nos também uma tabela com uma lista das principais locomotivas do CFB, durante o período colonial.

Na nova sede do **C.E.C.**, está-se a arrumar e a catalogar toda a informação do espólio do **C.E.C.**,

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

onde fazem parte fotografias e literatura sobre os caminhos-de-ferro de Angola e Moçambique e também das roças em São Tomé.



Locomotiva 203

Construída em 1924 por North British Locomotive Works, na sua Fábrica de Glasgow (Escócia). A disposição de rodados é 2-4-0 (Mastodon). O combustível utilizado era lenha.

O comboio vinha de Teixeira de Sousa, fronteira com o Katanga, tendo a foto sido tirada, em Janeiro ou Fevereiro de 1963, a cerca de 20 Km a Leste de Vila Luso.



Locomotiva Garrat

Foi Beyer Peacock (BP) quem construiu todas as Garratt do CFB, embora quase todas tivessem a montagem final em Benguela. A foto não permite identificar claramente a locomotiva, será talvez a numero 347. Pelo *design*, seguramente que não é da série de 1956. Mas como apresenta já o *design* introduzido por BP após a 2ª Grande Guerra, estou certo tratar-se de uma das locomotivas construídas em 1952. A disposição de rodados é 4-8-2+2-8-4

(Locomotiva articulada tipo Garratt). O combustível utilizado era lenha.

Foto tirada em Março ou Abril de 1963, na estação de Vila Luso.

CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

Locomotivas a Vapor

Nº	Qtd	Constructor	País	Ano
1-3	2	The Hunslet Engine	UK	1905 1906
2	1	Hudswell Clark	UK	1906
11-12 14-15	4	Maschinenfabric Esslingen	Alemanha	1906 1907
22	1	Neilson	UK	1903
26-27- 28-30	5	North British		1909
201-202	2	North British	UK	1924
203-208 210-212	9	North British	UK	1924
215-216	2	Baldwin	EUA	1921
221-238	18	North British	UK	1930
301-306	6	Beyer Peacock	UK	1927
311-324	14	Beyer Peacock	UK	1930
331-344 346-348	17	Beyer Peacock	UK	1952
361-370	10	Beyer Peacock	UK	1956
381-388	7	Beyer Peacock	UK	1965 1966
401-403 405-406	5	North British	UK	1951

Bibliografia

- Rumo ao Cazombo com o C.F.B. - Edição CHÁ DE CAXINDE
- Bastão Piloto Nº 249 - Um Transcontinental Africano, pág. 52
- Companhia do Caminho de Ferro de Benguela - Uma história sucinta da sua formação e desenvolvimento - LISBOA 2008
([CFB Uma historia sucinta \(google.com\)](http://www.google.com))

Fausto Bento
com notas de Manuel Luna

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

EFEMÉRIDE EM JULHO

24 de Julho de 1854

Contracto entre o Governo e os Pares do Reino Marquês de Ficalho e José Maria Eugénio de Almeida em representação de uma sociedade, para a construção do Caminho de Ferro do Montijo a Vendas Nova e outras linhas com as quais pode entroncar.

Rafael Machado

ÚLTIMA EDIÇÃO



Uma obra-prima da literatura juvenil da escritora e poetisa inglesa Edith Nesbit.

Uma série de aventuras emocionantes em que o comboio é o principal personagem, narrado com mestria e fantasia. Uma narrativa repleta de lições preciosas intemporais, estabelecendo pontes entre o nosso quotidiano e um mundo onde reina a fantasia.

Este livro foi adoptado para o cinema duas vezes, e para a televisão, para quatro séries diversas. Um livro estrelar nas nossas bibliotecas

Os Meninos do Caminho de Ferro de [E. Nesbit](#)

Edição: 01-2021

Editor: Editora Minotauro

Idioma: Português

Dimensões: 138 x 219 x 19 mm

Encadernação: Capa mole

Páginas: 218

1Valdemar 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**

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

- **Eventos do clube em Julho**

- Dia: **ENCERRADA**

- **Eventos do clube em Agosto**

- Dia: **A definir**

- **Eventos do clube em Setembro**

- 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