

## LINHA DA BEIRA ALTA ACERTA O PASSO PELA EUROPA

• centrais

## TUDO A POSTOS PARA MODERNIZAR LINHA DO MINHO

• pág. 8

## PREPARA-SE “REVOLUÇÃO” NA LINHA DO NORTE

• pág. 2



FOTO M. RIBEIRO

## ATRAVESSAMENTO DO TEJO PRÉ-CONCURSO ESTÁ FEITO

O concurso de pré-qualificação dos futuros concorrentes, para a escolha dos consórcios com vista à concepção, construção e concessão do atravessamento ferroviário do Tejo, na Ponte 25 de Abril, encerrou a 1 de Fevereiro. Apresentaram-se três candidaturas: um consórcio integrando Siemens, Gec-Alsthom, HLC e Bento Pedroso, outro consórcio luso-sueco ABB, Somague e Somec e um terceiro consórcio, formado por SPIE — Batignoles.

As três propostas devem agora ser analisadas, até Abril, por uma comissão, integrando elementos do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ministério das Finanças e presidido pelo Dr. Braancamp Sobral, Administrador da CP e Presidente do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa. Nessa oportunidade, a mesma comissão apresenta um programa final com as regras definitivas do concurso a ser lançado ainda este ano.

As obras começam em 1994, prevendo-se que em finais de 1997, o comboio esteja a circular na ponte.

## UM ACORDO HISTÓRICO REGIME DE CARREIRAS DE PRESTAÇÃO DE TRABALHO DE ACTIVIDADE SINDICAL

• pág. 3

## LISBOA RECEBE CONGRESSO MUNDIAL EM SETEMBRO

• pág. 7

# BOLETIM

## FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 14 — 20-2-1993



## DUAS CULTURAS EM DIÁLOGO

**E**m Setembro deste ano decorrerá em Lisboa o Congresso Ferroviário Mundial — XXVI sessão da Associação Internacional dos Congressos dos Caminhos de Ferro — subordinado ao tema “Métodos avançados de gestão e aplicação de tecnologias de ponta num mercado de concorrência”.

Este evento ocorre de quatro em quatro anos e a Comissão Organizadora Portuguesa, da CP, divulgou recentemente o respectivo Programa. Num breve intróito pode ler-se: “(...) Neste ano de 1993, inicia-se o grande mercado único europeu. A última década do século XX vê a consagração das tecnologias de ponta e dos métodos avançados de gestão. No dealbar do século XXI, a livre circulação das pessoas, dos bens e dos conhecimentos intensifica o papel importante a desempenhar pelos Caminhos de Ferro nessas trocas. (...)”

Consideramos que a CP constitui um cenário de enquadramento ajustado aos objectivos deste Congresso. O crescente esforço no campo da intervenção comercial, quer de passageiros, quer de mercadorias, a melhoria na qualidade e na segurança decorrente de progressos na formação e nas tecnologias, o ajustamento das infra-estruturas aos novos desafios da Empresa, a aquisição de material circulante de reconhecida valia técnica, etc., são disso provas irrefutáveis.

Mas 1993 também mereceu da Administração da Empresa outro tipo de atenções: consolidação de uma Fundação dos Caminhos de Ferro, a edição de um estudo sobre a Azulejaria Ferroviária, de outro sobre a História do Caminho de Ferro em Portugal, etc.. Por outras palavras, a cultura do passado em diálogo com a nova cultura da Empresa.

**Américo da Silva Ramalho**

Chefe do Gabinete de Relações Públicas ■



FOTO M. RIBEIRO

## PREPARA-SE RENOVAÇÃO DA LINHA DO NORTE

**A**provado pelo Governo em Maio de 1991, o Plano de Modernização da Linha do Norte, tendente a permitir que, dentro de seis anos, a ligação Lisboa — Porto se concretize em 2:15 H entrou em fase decisiva com o lançamento do pré-concurso público internacional para adjudicação das obras.

Orçados em 120 milhões de contos para uma extensão de via de 300 Km, os trabalhos são iniciados ainda este ano: incluem a renovação integral de via, a quadruplicação de alguns troços, a substituição ou reforço de obras de arte, pontes e viadutos, remodelação de estações, sinalização e telecomunicações, eliminação de passagens de nível.

Após este pré-concurso, lançado em 1 de Fevereiro, segue-se a selecção dos concorrentes para o concurso final. Em 1999, espera-se, a grande resolução na Linha do Norte (parte fundamental da rede geral portuguesa) estará concluída.

### Aveiro: mais três PN's a eliminar

Entretanto, foi firmado novo protocolo entre a CP e a Câmara Municipal de Aveiro para a construção, ainda este ano, de mais três passagens rodoviárias superiores à Linha do Norte: em Quintãs, Nossa Senhora de Fátima e Rua Ernesto Paiva.

Recorde-se que, em Julho, Câmara e CP assinaram um primeiro protocolo para a supressão de sete PN's. Pretende-se suprimir 17 PN's, em três anos, permitindo melhor segurança e velocidade à circulação.

### Linha da Azambuja

Um dos troços mais sobrecarregados por tráfego na Linha do Norte é o troço entre Santa Apolónia e Azambuja. A circulação, em simultâneo, de tráfegos suburbanos e de longo-curso, de passageiros e de mercadorias, obriga a cuidadosa gestão de via. A modernização da Linha do Norte, implica, necessariamente, a modernização deste troço.

A médio prazo, a quadruplicação de via é a solução. Por agora, pretende-se uma melhor compatibilização de tráfegos, com maior oferta de comboios nos suburbanos e aceleramento da circulação do longo curso.

Para o efeito, serão instalados semi-terminus em Alverca e Azambuja. Em Alverca, as obras iniciaram-se em Novembro. Setil e Alhandra são estações que vão ser também beneficiadas até 1995. Depois dessa data, será a vez de Vila Franca de Xira.

Na via, realizam-se trabalhos que aumentam de forma drástica as condições de segurança de circulação, com ressinalização do troço, introdução de sistemas de televigilância, controlo automático de velocidade e de comunicação rádio-solo-comboio.

Procede-se, também, à reclassificação de passagens de nível que vai permitir definir as metodologias para a sua desejada supressão. Para já, estão em execução as obras de construção de uma passagem superior rodoviária e outra para peões em Alhandra, em fase de concurso a construção de passagens superiores em Alverca e Vila Franca de Xira, e adjudicada a construção de outra passagem superior na Póvoa de Santa Iria. ■



**A**pós um longo e complexo processo negocial, a Empresa e um número significativo de sindicatos subscreveram, em Janeiro deste ano, um acordo verdadeiramente histórico na longa vida do caminho de ferro português. De facto, mais uma vez os representantes dos trabalhadores compreenderam a extensa e profunda mudança necessária à sobrevivência da Empresa, que não pode nunca mais manter o modelo e os défices das gigantescas e ineficazes redes estatais, devendo antes — se quer sobreviver e cumprir um novo papel no futuro — flexibilizar-se, procurar novas formas de relacionamento com os mercados e o próprio Estado, reduzir a sua dependência em relação aos contribuintes e melhorar os seus resultados.

Neste contexto, é necessário sublinhar a importância das novas disposições sobre prestação e suspensão do trabalho sujeito a escalas (que não entrarão em aplicação antes do Verão de 1994), as quais representam o primeiro passo na constituição de um sistema de regras adequado ao transporte ferroviário. Com a criteriosa e sensata aplicação destas novas disposições faremos todos, trabalhadores e Empresa, a aprendizagem de uma nova forma de organizar o trabalho que visa permitir melhorar a qualidade de vida por redução das horas totais de trabalho e melhorar a produtividade por redução de elevado número de horas desperdiçadas.

Outro aspecto que merece destaque é o da redução substancial do peso da antiguidade nas mudanças de nível e nas promoções para novas categorias. Todos os trabalhadores competentes, com sentido da responsabilidade e brio pessoal sentiam-se chocados porque o acesso aos concursos se fazia pela ordenação da lista de antiguidade, o mesmo sucedendo com as mudan-

# UM ACORDO HISTÓRICO

## NOVAS REGRAS DE CARREIRAS DE PRESTAÇÃO DE TRABALHO E DE ACTIVIDADE SINDICAL

ças de nível. Ninguém, com seriedade profissional, pode aceitar um procedimento como este, que durante anos desmotivou os mais capazes e premiou a falta de merecimento, desresponsabilizando, ao mesmo tempo, as chefias. Pelo contrário, a partir de agora, haverá um leque salarial mais aberto, maior

número de níveis de remuneração para cada categoria e a garantia de que o mérito — e não apenas a antiguidade — permitirá gradualmente aos mais qualificados candidatar-se vários anos mais cedo aos concursos para promoção e, dentro de cada categoria, aceder aos níveis de remuneração mais elevados.

É igualmente necessário sublinhar a importância, para todos os trabalhadores, de que se reveste a alteração substancial do regime da actividade sindical. Pode, de facto, compreender-se que as características de dimensão e dispersão geográfica da CP justifiquem algumas facilidades adicionais às da lei geral para a actividade sindical. Tais facilidades vão existir. Mas acaba o excesso das centenas de pessoas total ou parcialmente dispensadas do trabalho sem produzir qualquer benefício para a Empresa (e eventualmente para os trabalhadores) e recebendo por inteiro os seus ordenados.

Deve sublinhar-se o seguinte: a melhoria das condições gerais de remuneração que o novo Acordo veio trazer (e que não tem nenhuma relação com a actualização salarial anual, que se verificará apenas com a entrada em vigor do AE/93) só foi possível graças ao sentido da responsabilidade dos sindicatos que compreenderam que, no futuro, apenas poderão defender eficazmente os interesses dos trabalhadores aqueles que estiverem em condições de dialogar com a Empresa sobre as transformações indispensáveis à sua sobrevivência.

Os defensores do imobilismo, aqueles para quem tudo o que se faz está sempre mal feito, vão continuar sem nada para assinar, sem quaisquer alternativas para oferecer aos seus associados.

O Director de Pessoal ■



# LINHA DA BEIRA ALTA

## 34 MILHÕES DE CONTOS PARA MODERNIZAR

FOTO M. RIBEIRO

**A** modernização está a chegar à linha da Beira Alta, a nossa primeira linha internacional, a ligar o País ao coração da Europa. A estar concluídos em fins de 1996, os trabalhos custam 34 milhões de contos (preços actuais).

Decorrem, neste momento, obras de rectificação de via e preparação da sua renovação integral nos troços de Mortágua ao Carregal e do Baraçal à Guarda, cujos projectos são da responsabilidade da Ferbritas. A Ferbritas encarrega-se também do projecto para o troço entre Pampilhosa e o Luso — com duplicação de via. Os projectos para os troços entre Carregal e Fornos de Algodres e entre Guarda e Vilar Formoso estão a cargo de uma outra empresa — a Coba.

Está concluída a remodelação de algumas das estações, com renovação do respectivo *lay-out*, de modo a permitir o cruzamento sem delongas das composições: Nelas, Mangualde, Contendas, Gouveia, Fornos de Algodres, Celorico da Beira e Vila Franca das Naves são estações onde as obras estão concluídas. Em execução, trabalhos que decorrem nas estações de Pinhel e da Guarda. Na Guarda, uma das principais estações deste percurso, as obras da primeira fase vão permitir a instalação de três linhas de mercadorias, quatro linhas gerais, duas plataformas de embarque e uma passagem inferior ligando as plataformas.

Ainda este mês, são lançados os concursos para a remodelação das estações de Mortágua, Santa Comba Dão, Carregal do Sal, Oliveirinha, Canas de Senhorim e Cerdeira. Fica também concluído o projecto da estação de Vilar Formoso.

### DEM AÍ A ELECTRIFICAÇÃO

Os trabalhos em curso visam conferir mais segurança à circulação ferroviária, mais capacidade de transporte, maior velocidade, melhor fiabilidade

Rectificação de traçados,  
construção de viadutos,  
renovação da via,  
remodelação de estações,  
electrificação  
— um mundo

FOTO M. RIBEIRO

do sistema, melhor produtividade e economia energética. Dentro de três anos será possível a ligação de Vilar Formoso ao Porto em duas horas.

Toda a linha será electrificada. Para o efeito, serão lançados, ainda no primeiro semestre deste ano, os concursos para a construção de três sub-estações de tracção e instalação das catenárias, tendo sido já celebrado o contrato com a EDP para alimentação das sub-estações.

Decorrem trabalhos para a instalação de sinalização — um investimento global de cinco milhões de contos — no troço entre Nelas e Fornos de Algodres.

### IMPORTANTES TRABALHOS DE ENGENHARIA

A Linha da Beira Alta tem um traçado de montanha, o que

levanta problemas de engenharia.

Procura-se que as rectificações de via permitam patamares com o comprimento necessário a que as composições mantenham uma velocidade homogénea e regularizada, de modo a obter-se menores consumos energéticos.

Constróem-se viadutos — no Sobral da Serra — para novos traçados e variantes que eliminam curvas e desnivelamentos mais acentuados.

Nos túneis — doze, com um comprimento total de 1300 metros —, a electrificação vai exigir o rebaixamento das soleiras. Existem estudos técnicos sobre o estado de cada um dos túneis, mas a CP optou por entregar a responsabilidade desses trabalhos a quem for adjudicada a electrificação.

Estas importantes obras dão à Linha da Beira Alta um elevado padrão de qualidade.

Desaparecem as composições puxadas a locomotivas Diesel. Algumas das novas locomotivas LE 5600, cujo contrato de aquisição foi recentemente assinado pela CP, serão colocadas ao serviço desta linha. ■

É uma profunda transformação o que está em curso na Linha da Beira Alta: a nossa principal ligação internacional beneficia de trabalhos que lhe dão, dentro de três anos, padrões de qualidade, permitem maior velocidade, segurança e economia energética.

A Linha da Beira Alta vai, de facto, “entrar na Europa”.



FOTO M. RIBEIRO





## ESTANTE

Recebemos na redacção do Boletim informativo as seguintes publicações:

- COURRIER CFF — Órgão dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, edição de 5 de Janeiro. Interessante texto: “Como prevenir assaltos nas estações ferroviárias?”
- LA VIE DU RAIL — Edição de 17 de Dezembro. Um estudo sobre a reunificação dos caminhos de ferro alemães.
- LA VIE DU RAIL — Edição de 24 de Dezembro. Caminhos de ferro polacos despedem cem mil ferroviários até ao ano 2000.
- LA VIE DU RAIL — Edição de 31 de Dezembro. As imagens e os factos de 1992.
- LA VIE DU RAIL — Edição de 7 de Janeiro. Um bem fundamentado estudo de Jacques Fournier, presidente dos SNCF: “O comboio, a Europa e o serviço público”.
- LA VIE DU RAIL — Edição de 14 de Janeiro. As novas regras de combate ao alcoolismo nos caminhos de ferro franceses.
- RAIL INTERNATIONAL — Edição de Dezembro de 1992.
- INTERNATIONAL RAILWAY JOURNAL — Edição de Janeiro de 1993.
- LT NEWS — Edição de 17 de Dezembro de 1993.
- WIR-DB-FAHRT FREI — Edição de Dezembro de 1992.
- DIE DEUTSCHE BAHN — Edição de Dezembro de 1992.
- KUNDENBRIEF — Edição de Dezembro de 1992.
- CARRIL — Publicação de Associação d'Amigos del Ferrocarril — edição de Março 1992. Estudo sobre as origens dos caminhos de ferro portugueses.
- CARRIL — Edição de Julho de 1992. ■

**E**m duas décadas, o caminho de ferro perdeu metade da sua parcela no mercado dos transportes. Foi a rodovia quem aproveitou esta quebra e hoje assegura 70 por cento do tráfego de mercadorias na Comunidade Europeia. O facto foi denunciado por Karel Van Miert, Comissário Europeu para os Transportes, na apresentação do Livro Branco sobre Transportes na Comunidade Europeia.

Van Miert preconiza o desenvolvimento dos transportes marítimos e fluviais e dos

exigente sobre os transportes rodoviários.

Karel Van Miert sublinhou que o investimento na melhoria de infra-estruturas caiu de 1,5 por cento do Produto Nacional Bruto, na década de 70, para 1 por cento nos nossos dias. Para o Comissário, exige-se agora uma política global europeia urgente para os transportes.

Van Miert mostrou-se optimista quanto ao futuro — os fundos regionais e os fundos de coesão criam condições para a concretização de alguns projectos existentes:

# CEE APOSTA NO COMBOIO

transportes combinados em ferrovia e rodovia. Isto porque, disse o Comissário Europeu, “dentro de quinze anos, o tráfego terrestre deve conhecer um aumento de 45 por cento”. Assim, nas actuais condições, corre-se o risco de se ter uma crise de enfarte no sistema de transportes na Europa.

Para uma repartição mais equilibrada entre os modos de transporte, a Comissão Europeia aponta quatro prioridades: melhoria e utilização mais racional das infra-estruturas e meios de transporte; melhor segurança para os utilizadores; condições de trabalho mais justas e uma corrente política de protecção do ambiente. Estas directivas exigem reavaliação do custo real dos transportes e a Comissão propõe uma fiscalidade mais rigorosa e

“poderemos, assim, favorecer a realização mais rápida de certos projectos de infra-estrutura”.

## CEE PREOCUPADA COM DÍVIDAS

Entretanto, a CCFE, Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus, emitiu, em Dezembro, uma série de recomendações destinadas a facilitar o desendividamento das empresas ferroviárias, condição prévia e indispensável para a abertura à concorrência.

Em 1990, segundo a Comissão, a dívida dos Transportes Ferroviários atingiu “um nível absoluto que põe em risco a estabilidade dos caminhos de ferro, enquanto empresas”. Exemplos: na Deutsche Bundesbahn atinge os 23 biliões de Ecus, e na SNCF os 15 biliões. ■



A AICCF tem uma tradição e uma experiência mais do que centenária, em matéria de cooperação ferroviária internacional. É um organismo permanente, a nível mundial, para a organização de Congressos, para proporcionar a troca de experiências e de conhecimentos a todos os níveis, para a realização de reuniões internacionais sobre um tema geral ou especializado, para a realização de revistas técnicas, publicadas em francês, em inglês e em alemão.

# LISBOA RECEBE CONGRESSO FERROVIÁRIO MUNDIAL

Lisboa recebe este ano, de 6 a 10 de Setembro, o Congresso Ferroviário Mundial, organizado pela AICCF (Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer) e pelo IRCA (International Railway Congress Association), em colaboração com o Estado português e a CP. Os métodos de gestão avançados e a aplicação de tecnologias de ponta num mercado de concorrência, eis o tema que domina este Congresso, que vai realizar-se nas instalações da Fundação Gulbenkian.

Cerca de 500 delegados, provenientes das diferentes redes ferroviárias nacionais, das universidades, das instituições internacionais e dos grupos industriais, devem participar nos trabalhos que se prolongam por cinco dias.

Estão definidos cinco painéis e seis ateliers. No âmbito da análise de “novos métodos de gestão e novas formas de organização das empresas com vista ao reforço dos caminhos de ferro”, estão previstos dois painéis sob a presidência de S. Yamanouchi (vice-presidente executivo da East Japan Railway Company): organização e gestão das sociedades ferroviárias, incluindo organização e estrutura das empresas, gestão financeira e de pessoal, e controlo de gestão; as sociedades ferroviárias e o seu enquadramento económico e político, passando em revista as relações com os poderes públicos,



A participação no Congresso está sujeita a taxa de participação. A CP tomou todas as medidas para a reserva de hotéis e programas de visitas para acompanhantes dos participantes, para interessantes viagens pós-congresso. Para qualquer esclarecimento, a Comissão Organizadora Portuguesa encontra-se à disposição, no seguinte endereço: Congresso Ferroviário Mundial AICCF/UIC • Caminhos de Ferro Portugueses • Calçada do Duque, 20 • 1294 LISBOA CODEX • Telef. 346 31 81 • Telefax 347 65 24 • Telex 13334 FERROS P

a participação dos privados nas actividades ferroviárias e das empresas ferroviárias nas actividades complementares de transporte, além da cooperação ferroviária internacional do ponto de vista comercial e jurídico.

No âmbito do estudo da “aplicação de tecnologias de ponta nas relações com clientes”, presidido por Y. P. Araud, director do Railway Board India, realizam-se três painéis: sobre passageiros, incluindo a determinação dos preços de revenda e de venda, os sistemas automáticos de venda e de pagamento, sistemas de informação de clientes e novos serviços; mercadorias, com análise de preços, evolução de material, sistemas de informação de clientes e novos serviços; e melhorias das **performances** técnicas das redes, com observação das evoluções da tecnologia e normas internacionais, complementaridade de transporte comboio-rodovia, sistemas modernos de gestão e de exploração, permitindo aumentar a capacidade das linhas, aumento da disponibilidade do material.

O Congresso decorre em duas sessões paralelas e simultâneas, em salas diferentes. É completado por um programa social e cultural, destinado aos congressistas e acompanhantes — pretendendo-se mostrar-lhes o enorme património histórico, artístico e etnográfico de Portugal. ■



## LINHA DO MINHO

# OBRAS VÃO COMEÇAR

A modernização da Linha do Minho vai iniciar-se este ano. Em fins de Abril, é lançado o concurso para os trabalhos no troço de Ermesinde a S. Romão. Começam também este ano os trabalhos nos itinerários Ermesinde-Braga e Ermesinde-Marco (Linha do Douro).

A modernização da Linha do Minho integra remodelação da estação, automatização e eliminação de passagens de nível, introdução de novos equipamentos de sinalização, separação das vias estreitas e largas (entre Trofa e Lousado). Entre Porto e S. Roque, a via será duplicada.

A modernização de Linha do Minho tem em vista a sua futura electrificação.

### GENERAL TORRES

Velho apeadeiro transformado em moderna estação ferroviária da rede subur-

banas: está a acontecer no Porto, em General Torres.

Em Dezembro, estão concluídas as obras, orçadas em cerca de 700 mil contos e da responsabilidade do Gabinete do Nó Ferroviário do Porto. Integram ampliação de cais de embarque, construção de parque de estacionamento para automóveis (com dois pisos e capacidade para 240 viaturas).

A moderna estação fica apetrechada com rampa de acesso, escadas rolantes, e, no futuro, servirão de interface ao anunciado Metropolitano do Porto.

Entretanto, está concluída ainda este ano a primeira fase da construção da estação e oficinas de Contumil, bem como a passagem superior na Rua Silveira Brinca (no Porto) e a eliminação da passagem de nível da Rua Arretela, em Matosinhos.



FOTO M. RIBEIRO

• **UMA BOA IDEIA:** A Siemens S.A. fez a apresentação do seu ano económico a bordo de uma nova UQE da CP, ao serviço na Linha de Sintra. A estação de 5 de Outubro foi o ponto de embarque de administradores e directores da Siemens e seus convidados — administradores de numerosas empresas — que neste comboio se deslocaram até Queluz. Aconteceu a 26 de Janeiro.

## CP EM BREVES

• **ASSINADO** protocolo entre a CP, a Câmara Municipal de Setúbal e a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, para a construção de uma passagem desnivelada nas Fontainhas (Setúbal). As obras orçadas em mais de 250 mil contos, vão durar cinco meses, estando concluídas em Julho. Uma segunda passagem desnivelada em Setúbal será construída no Quebedo, devendo estar concluída ainda este ano. O custo desta passagem desnivelada está estimado em cerca de 200 mil contos.

• **NOVA tecnologia** utilizada na construção de uma passagem desnivelada (passagem inferior) na Maia (Linha Porto-Guimarães) pode revolucionar este tipo de trabalhos: por deslizamento, uma estrutura pré-betonada, empurrada por macacos hidráulicos, é progressivamente elevada enquanto decorre a escavação do aterro à linha férrea. Esta tecnologia, da responsabilidade da Tecnimpulso, permite a realização dos trabalhos sem cortes de trânsito e com recurso a pouca mão-de-obra. O novo método foi ensaiado noutras construções — Barroelas, Água da Galega, Oliveira do Bairro e Aveiro.

• **POR FALTA** de utilizadores foram suprimidas carreiras rodoviárias alternativas aos caminhos de ferro ligando Évora a Vila Viçosa (horário das 5:20 H), Vila Viçosa a Estremoz (7:15 H), Estremoz a Évora (23:15 H), Reguengos de Monsaraz a Évora (20:47 H) e Évora a Reguengos de Monsaraz (22:10 H).

• **MUSEU Nacional Ferroviário**, ao Entroncamento, está em fase avançada de instituição. A nomeação do seu director, Conselho Directivo e Conselho Consultivo aguarda homologação por parte do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. O Museu fica instalado na antiga Central Térmica do Entroncamento, uma verdadeira peça museológica de arquitectura invulgar — é considerado um bom exemplo da arquitectura industrial no nosso país.

## CP — BOLETIM INFORMATIVO

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP

Calçada do Duque, n.º 20 • 1294 LISBOA CODEX • Tel. (01) 346 31 81 / 346 69 45 • FAX (01) 347 65 24 • Telex 13334 FERROS P

Composição e Impressão: Pentaedro, Publicidade e Artes Gráficas, Lda.

Praceta da República, Loja B • Póvoa Sto. Adrião • 2675 ODIVELAS • Tel. (01) 938 71 80 / 937 71 90 • FAX 937 75 60

Tiragem: 21 000 exemplares • Distribuição Gratuita