



LOURIÇAL AVANÇA

FOTO M. RIBEIRO

O novo ramal das celuloses, entre a estação do Louriçal — Marinha das Ondas e as fábricas de Leiria, está em bom ritmo de construção, prevendo-se o cumprimento dos prazos. São 7 km de via férrea que permitem multiplicar a carga de madeira transportada, aliviando a rodovia dos comboios de camiões que por ali circulam. A obra avança.

CP BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 15 — 20-3-1993

FOTO M. RIBEIRO



ISTP DEBATE
EUROPA
DOS TRANSPORTES

pág. 6

NO
ENTRONCAMENTO:
UM LAR
PARA
FERROVIÁRIOS

pág. 7

GARVÃO: CONCLUÍDO UM CICLO
DE REMODELAGEM

pág. 8

PRESIDENTE DA CP EM ENTREVISTA À LUSA
A LONGA MARCHA DO CAMINHO DE FERRO

pág. 2

MUDANÇA E CULTURA

É natural que uma Empresa que procura a modernização, a reconversão, em suma, a mudança — necessária para responder aos novos desafios — se preocupe com os modelos de gestão para percorrer esse caminho. O problema não se confina a um determinado tipo de empresas, mas

cada grande grupo reveste características peculiares. É isso precisamente que sublinha Maurice Thévenet (professor universitário francês) na edição de Janeiro da revista "Rail International", em artigo sob o título "Cultura de Empresa e mudança nos caminhos de ferro". Alerta, no entanto, o Autor para o facto de as empresas ferroviárias, embora grandes "catedrais" no seu valor histórico, serem confrontadas com situações difíceis no plano da tecnologia ou da concorrência, seja por importantes transformações de estrutura no caminho da privatização, seja no contexto de uma certa "compartimentação". Os caminhos de ferro portugueses têm acompanhado também esse clima de mudança. Por adaptação às directivas comunitárias. Por desenvolvimento de uma nova filosofia de "management". Nesse domínio, cultura e mudança têm que ser correctamente entendidas. M. Thévenet avisa que a cultura da empresa não é por si só a solução dos problemas da mudança.

Lembra que a cultura das organizações é fundamentalmente uma responsabilidade de gestão das empresas. Para que a cultura da mudança não seja uma simples mudança da cultura.

Américo da Silva Ramalho
Chefe do Gabinete de Relações Públicas

Os caminhos de ferro, os seus problemas, a transformação em curso, são temas que, finalmente, dominam as atenções da opinião pública. O Presidente da CP, engº Carvalho Carreira, deu recentemente uma entrevista à agência Lusa, conduzida pelos jornalistas Fernando Valdés e Carlos Charneca, reproduzida em diversos órgãos de Comunicação Social. Pela sua importância, no actual momento, aqui a reproduzimos.

As duas grandes Direcções-Gerais da CP, uma de Infra-estruturas e Controlo de Tráfego e outra Comercial e de Transporte, devem, a prazo, evoluir para duas entidades autónomas, defendeu o Presidente da Empresa.

caminho de ferro começasse hoje em Portugal só se justificavam linhas no eixo Setúbal/Lisboa/Porto/Braga, suburbanos de Lisboa e Porto e ligações a Espanha.

CAMINHOS DE FERRO: A LONGA MARCHA

- entrevista do engº Carvalho Carreira (Presidente da CP) à agência Lusa

Carvalho Carreira assinalou que a CP está a separar os serviços complementares, criando empresas autónomas (nove recentemente) e deverá dedicar-se exclusivamente ao transporte ferroviário.

Afirmou que o caminho de ferro surgiu numa fase de início do desenvolvimento industrial e foi motor desse desenvolvimento, o que explica que tenha desenvolvido uma série de actividades complementares que na fase actual já não se justificam.

Segundo Carvalho Carreira, no princípio do século ia-se para o Algarve de barco e os comboios eram um meio de transporte essencial para zonas onde praticamente não havia estradas. Mas muito do caminho de ferro que existia em Portugal era inútil no contexto actual, e é isso que justifica o encerramento de 800 quilómetros de linha.

Para Carvalho Carreira, deveria ter-se reequacionado oportunamente a rede de transportes em Portugal, a exemplo do que foi feito noutros países europeus, mas foi-se mantendo inalterada a rede ferroviária, deixando-a degradar-se.

Assinalou que a rede de 2.800 quilómetros actualmente em funcionamento é, no essencial para se manter, racionalizando os serviços, faltando apenas encerrar cento e poucos quilómetros de via, entre os quais os ramais Tua/Mirandela e Pampilhosa/Figueira da Foz. Segundo o Presidente da CP, se o

AUTOCARROS VÃO ACABAR

Anunciou que os autocarros da CP vão acabar e a empresa optará por



FOTO M. RIBEIRO

alugar serviços de transporte rodoviário a terceiros para assegurar as ligações rodoviárias por que é responsável. Carvalho Carreira considerou que a passagem das actuais Direcções-Gerais da CP a empresas autónomas deverá ser progressiva e garantiu que, neste momento, não está projectada qualquer privatização da exploração de linhas

ferroviárias, à excepção do atravessamento da Ponte 25 de Abril. Adiantou que esta projecto está em fase de pré-qualificação de candidaturas e a aguardar a conclusão de um estudo das condições que a ponte oferece para o transporte suburbano de passageiros — o mais exigente — a cargo da empresa Steinman, que fez o projecto da ponte.

Tudo indica que o limite seja de 15 comboios por hora ou até menos, precisou o responsável pela CP. Disse que não há actualmente nenhum projecto de privatização na Linha de Cascais. O Presidente da CP recomendou

quadro das acções de modernização em curso, dispensando muito trabalho braçal.

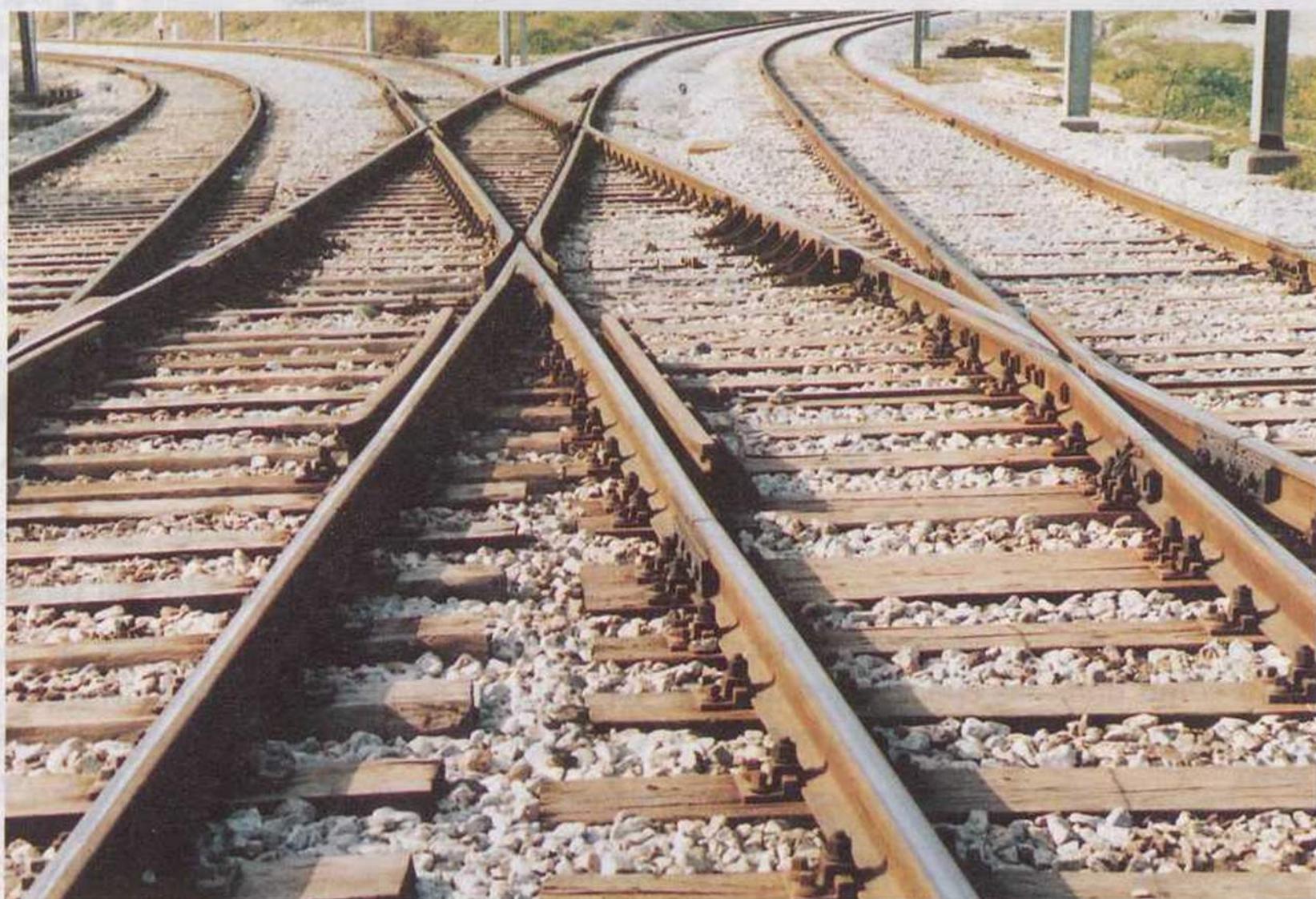
Sublinhou, contudo, que as reduções de pessoal se têm feito sem recurso a despedimentos colectivos.

No domínio da internacionalização, Carvalho Carreira recordou a concessão de uma linha suburbana de Buenos Aires, assinalando que há outras entidades que ganharam concessões semelhantes na Argentina a fazerem

uma aproximação à CP para cooperação.

Adiantou que a cooperação da CP com os caminhos de ferro angolanos continua a aguardar uma normalização da situação no país. Carvalho Carreira revelou que a CP está a criar uma fundação para gerir e preservar o património histórico ferroviário, cabendo-lhe conservar o espólio material e documental.

A Fundação deverá gerir todo o espólio museológico da CP e ser o interlocutor dos museus existentes, que poderão expôr ao público esse espólio.



A CP, na hora da modernização, entra nos caminhos que conduzam ao futuro

O ESTADO É DETERMINANTE

A prazo, concretizou, poderia haver uma empresa que alugasse via a várias empresas que explorassem o tráfego, mantendo a primeira o controlo do tráfego.

Mas tudo isto deve aparecer com naturalidade e o Estado deve promover as condições necessárias para que isso aconteça paulatinamente, disse, observando que é nesse contexto que deve ser vista a eventual privatização de linhas. Carvalho Carreira salientou que a CP tem actualmente 19.200 trabalhadores, incluindo

2.200 da Empresa de Manutenção e Equipamento Ferroviário (EMEF), entretanto autonomizada, e precisaria hoje de cerca de 18.200 trabalhadores. Considerou que a empresa, que em 1977 chegou a ter quase 28.000 trabalhadores, dentro de alguns anos deverá ter entre os 15.000 e os 16.000 (incluindo EMEF), no

1998: META NA MODERNIZAÇÃO

O projecto de modernização da Linha do Norte deverá arrancar no segundo semestre deste ano e representará um investimento da ordem dos 100 milhões de contos em seis anos, disse à agência Lusa o presidente da CP. Carvalho Carreira assinalou que a modernização do eixo entre Setúbal e Braga, passando pela capital e Porto, representará um investimento de 210 milhões de contos. Com um investimento de 80 milhões de contos para a linha Setúbal/Lisboa e 30 milhões de contos para o percurso Porto/Braga (com electrificação) será possível a ligação Setúbal/Lisboa/Porto/Braga com comboios pendulares, de grande conforto e velocidade, com a sua utilização já a partir do fim de 1996 entre Lisboa e Braga, observou.

Para Carvalho Carreira, a ligação Setúbal/Braga poderá estar disponível em 1998, se em 1994 forem tomadas as grandes decisões sobre o atravessamento ferroviário da Ponte 25 de Abril (sobre o rio Tejo).

A modernização da Linha do Norte passa pela renovação da via; algumas rectificações de percurso, supressão das mais de 300 passagens de nível existentes, vias quádruplas entre Braga e Vila Nova de Gaia e Espinho, nova sinalização electrónica e alteração de 40 estações, acrescentou.

cont. na pág. 7



Desde fins de fevereiro, está a circular o **Transibérico**. Transporta carga contentorizada entre Leixões/Lisboa e Barcelona, e vice-versa.

É um comboio de mercadorias completo, ao qual a CP vende a tração.

Iniciativa da Intercontinentais, o **Transibérico** liga os principais

TRANSIBÉRICO

LISBOA/LEIXÕES-BARCELONA: NOVA LIGAÇÃO DE MERCADORIAS, INICIATIVA DE SUCESSO

da Península, com uma viagem semanal em cada sentido, o **Transibérico** tem sido experiência de sucesso ao ponto de, por diversas vezes, ter sido necessário organizar comboios extra.

No sentido Leste-Oeste, o comboio aceita carga até às 17 horas de cada sexta-feira. Na segunda-feira seguinte, a carga pode ser levantada em Leixões, a partir das 9 horas, e em Lisboa (Beirolas), a partir das 14.

No sentido contrário, Oeste-Leste, as cargas são aceites em Lisboa (Beirolas) até às 17 horas de cada sexta-feira, e em Leixões até às 18 horas. Em Barcelona (Puerto Príncipe de Espanha), os contentores estão disponíveis na segunda-feira seguinte, a partir das 8 horas.

Este serviço especial de transporte de contentores aproveita o fim de semana para a circulação do comboio nas redes de Portugal e Espanha.

Por razões de gestão, as reservas para transporte devem ser feitas atempadamente.

A Intercontainer dispõe de escritórios em Madrid e Lisboa e, entre outras responsabilidades, assegura o controlo de qualidade.

O **Transibérico** foi iniciado em 20 de Fevereiro. O êxito desta iniciativa augura que, a médio prazo, possam ser encetadas outras ligações. ■

ANOS 90: A DÉCADA DOS CAMINHOS DE FERRO – OS DESAFIOS DA MODERNIDADE

- Os ferroviários demonstram, no dia a dia, capacidade de resposta positiva aos problemas que se colocam na reestruturação e modernização dos caminhos de ferro

A década de 90 vai, certamente, ficar na história dos caminhos de ferro como uma das épocas fundamentais na evolução da ferrovia em Portugal. Pode mesmo ser chamada a *década dos caminhos de ferro*.

Olhando à distância de um ano, é já visível o esforço de investimento e modernização, de reestruturação e desenvolvimento da CP aqui então enunciadas. **Há obra que se vê.** E o ver torna palpável, concreto, o que antes, em projecto, em estudo, se continha nas palavras e para muitos se confundia com promessas. Agora, a situação é diferente — e traduz-se em acções à vista em quase todas as linhas da nossa rede.

Há um ano, ficou escrito no Boletim Informativo da CP: “**somos capazes de vencer os desafios dos tempos novos**”. Seria, na oportunidade, um optimismo positivo. Hoje é já

uma certeza. Apostados na recuperação de um atraso de muitas décadas, Empresa e trabalhadores têm sabido adaptar-se às exigências, aos conceitos novos, às dinâmicas trazidas pela profunda transformação em curso.

Porventura, manifestaram-se resistências, reveladoras de desaptações. Mas, no conjunto, isso não foi (não têm sido) significante. E não ultrapassou os limites do natural em circunstâncias deste tipo.

A verdade é que os ferroviários ganharam já a consciência da importância do que ocorre. E estão a ganhar

também a “febre de pioneirismo” bem necessária à marcha em diante, a toda a velocidade, para que as metas propostas e que são anunciadas possam ser atingidas.

Recuperar atrasos, amoldar a CP às realidades do caminho de ferro do nosso tempo, reestruturar, modernizar, encarrilar no itinerário que conduz ao futuro; vencer atavismos, tornar a ferrovia competitiva com outros modos de transporte, transformar a empresa de uma máquina pesada e **voltada para dentro** numa estrutura dinâmica e **atenta à realidade circundante**; criar bases sólidas que tornem, amanhã, a empresa rentável; e, sobretudo, fazer vingar o conceito de que o transporte ferroviário, no

respeito pela sua vocação, é o eixo de um sistema de transportes coerente. Eis o que está em causa na batalha que se trava.

É inevitável que este projecto acarrete sacrifícios. É natural que surjam dessincronias, com contenção de alguns anseios, quiçá, legítimos, mas não atendíveis de imediato. É igualmente natural que as transformações produzam expectativas que, todavia, não acham no imediato correspondências. Mas é evidente que a marcha encetada obriga à definição de prioridades, ao cruzamento de acções, ao sobrelevar de custos. E haverá que atender a tais aspectos. Porém, há uma certeza inquestionável: os ferroviários estão a demonstrar a sua

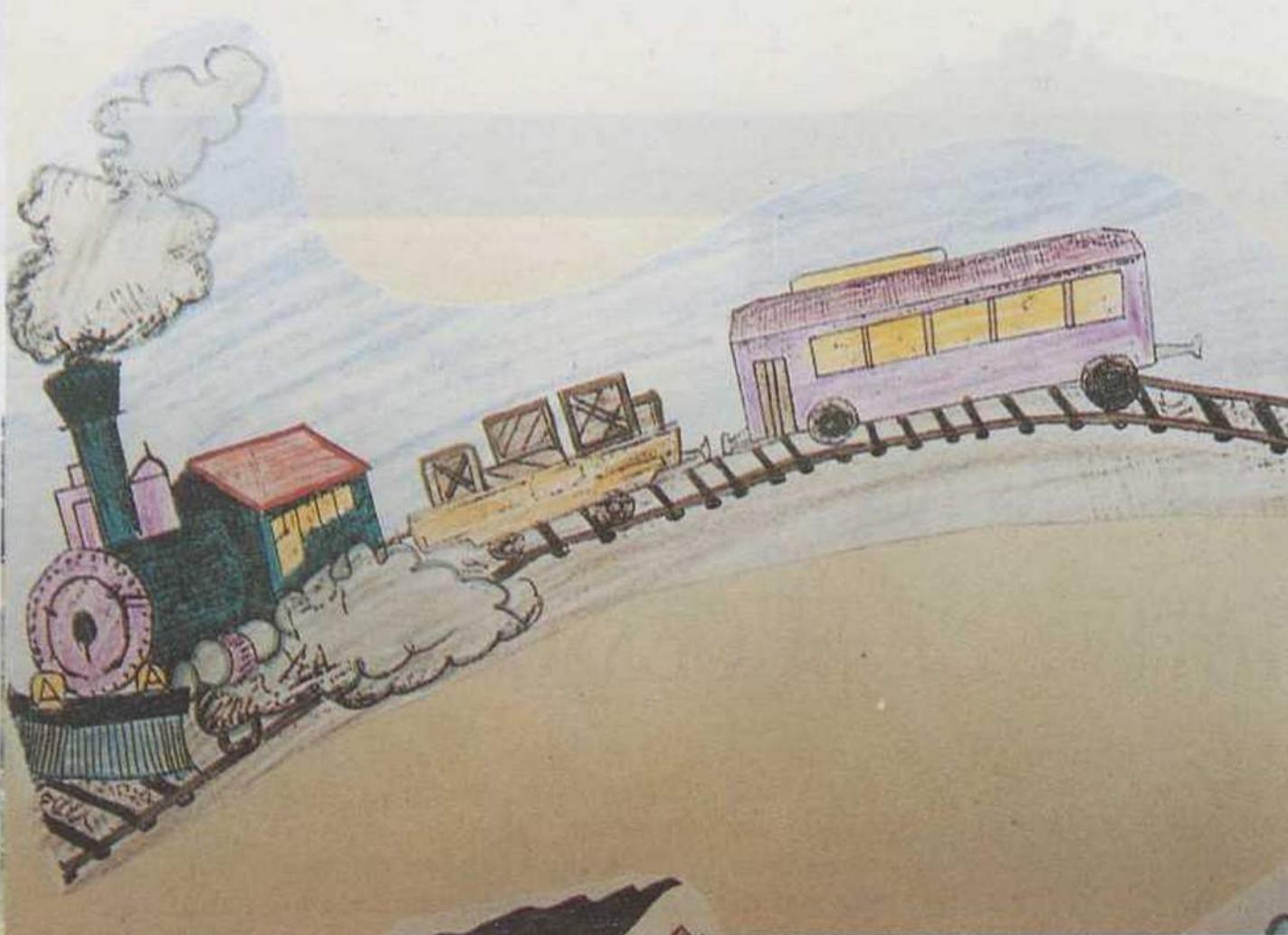
capacidade para vencer os desafios dos tempos novos. **E isso é uma conquista, um**

dado importante e indispensável no avanço para a modernidade que desejamos. ■



FOTO M. RIBEIRO

PERSONALIDADES CHINAS viajaram na CP de Lisboa ao Porto e regresso a Lisboa. Viagem preparada pelo Gabinete de Apoio à Imprensa da Presidência do Conselho de Ministros, contou com a colaboração da CP. Os visitantes chineses, integrando uma comitiva liderada pelo Vice-Ministro para a Televisão e Cinema, deslocaram-se a Portugal no âmbito das negociações para um acordo de cooperação entre os dois países no plano da Informação. Foi uma viagem agradável, durante a qual os visitantes mostraram a sua proverbial afabilidade. ■



COMBOIOS DE ALENQUER — A CP esteve presente na Feira Infantil (Forum Romeira), que, de 5 a 14 de Março, decorreu em Alenquer. A CP deu apoio e apresentou uma exposição com miniaturas e cartazes, ilustrativos da realidade que é o caminho de ferro (Fotos de M. Ribeiro)

ESTANTE

Na redacção do "Boletim CP" recebemos as seguintes publicações:

- LA VIE DU RAIL — 14 de Janeiro. Notícia sobre o combate ao alcoolismo nos SNCF.
- LA VIE DU RAIL — 21 de Janeiro. A pontualidade dos comboios franceses.
- LA VIE DU RAIL — 28 de Janeiro. A pesquisa nos caminhos de ferro — as invenções que vão mudar a ferrovia. **Interessante apontamento sobre o futuro atravessamento ferroviário do Tejo.**
- LA VIE DU RAIL — 4 de Fevereiro. As quebras registadas no transporte ferroviário em França. Os problemas da privatização dos caminhos de ferro na Grã-Bretanha. A austeridade na RENFE.
- LE RAIL — Dezembro92/Janeiro93. A grande "aventura" dos caminhos de ferro franceses. O avanço da electrificação na rede ferroviária de França. **Importante notícia sobre a modernização da Linha de Sintra.**
- RAIL INTERNATIONAL — SCHENEN — DER WELT — N.º 1 de 1993. Atenções para um estudo de Raymond B. Lewis sobre sistemas de controlo de segurança das infra-estruturas nos caminhos de ferro britânicos. E outro estudo do professor Maurice Thévenet sobre cultura e mudança nos caminhos de ferro.
- DIE DEUTSCHE BAHN — de Dezembro de 1992.
- DIE DEUTSCH BAHN — de Janeiro de 1993.
- DSB — BLADET — de Janeiro de 1993.
- VART YRKE — Órgão da NSB — de Janeiro de 1993.
- LT NEWS — 28 de Janeiro de 1993.
- LONDON-DIRECT — de Janeiro de 1993.
- RAIL ENGINEERING INTERNATIONAL — edição de 1992.
- PAISAJES DESDE EL TREN — de Janeiro de 1993.
- INTERCIDADES — de Fevereiro de 1993.
- BASTÃO PILOTO — Órgão da APAC, Janeiro de 1993. Estudos sobre privatização ou "holding" nos caminhos de ferro e a privatização de ferrovia na Grã Bretanha.

ISTP DEBATE EUROPA DOS TRANSPORTES

Nos dias 22 e 23 de Março, a FERNAVE, através do seu Instituto Superior de Transportes (ISTP), realizou mais um seminário destinado a gestores e quadros técnicos de Empresas de Transportes e da Administração Pública Central e Local.

O seminário, denominado "A EUROPA DOS TRANSPORTES — Incidência da Regulamentação e da Normalização", tem como objectivo analisar a incidência da regulamentação comunitária no funcionamento das redes de transporte e sensibilizar os participantes para a importância do equacionamento multimodal dos problemas de transporte e o interesse de uma alargada normalização nos equipamentos e nos processos operacionais.

O ISTP convidou, para este seminário, para além de especialistas nacionais: Dr. Lídia Sequeira, da DGTT e Dr. Osório de Castro, REPER — representante permanente de Portugal na Comunidade Europeia; dois representantes da Comunidade Europeia: Mr. Rees, da DG VII e Mr. J. P. Richard, da DG III.

Os temas debatidos, que se revestem da maior actualidade, foram os seguintes: "A estrutura jurídico-administrativa tradicional do Transporte Terrestre e a implementação, em Portugal, das novas directivas comunitárias, relativas àquele transporte" e ainda:

"A Política Comunitária de Transportes e as directivas relativas ao transporte terrestre; interrelações entre a Política de Transportes e a Política Industrial da Comunidades".

O coordenador deste seminário foi o Prof. Ferrugento Gonçalves, do ISTP. Recorde-se que este encontro segue-se a um outro, realizado dias 25 e 26 de Fevereiro, subordinado ao tema: "Qualidade nos transportes", animado pelo Prof. Van Omne. ■

CORRIGINDO

Na edição de Fevereiro de 1993 (n.º 14) do Boletim Informativo, uma arreliadora gralha deturpou a verdade que se impunha. Onde surgiu publicado "Dentro de três anos será possível a ligação de Vilar Formoso ao Porto em duas horas", deve ler-se: "Dentro de três anos será possível a ligação de Vilar Formoso ao Porto em menos duas horas".

ENGº CARVALHO CARREIRA À AGÊNCIA LUSA

cont. da pág. 3

O Presidente da CP assinalou que alguns troços da via serão atingidas velocidades da ordem dos 220 quilómetros por hora (km/hora), que já devem ser classificadas como de alta velocidade e permitem a Portugal entrar no clube dos comboios de alta velocidade.

Portugal no Clube de Alta Velocidade

Carvalho Carreira precisou que será no troço Quintas/Ovar que primeiro será possível atingir os 220 km/h, mas há outros troços com traçado adequado para se atingirem essas velocidades. As duas horas e um quarto de tempo máximo de ligação ao Porto poderão contrariar a maior utilização do automóvel na deslocação entre as duas cidades já que, segundo o Presidente da CP, a abertura da auto-estrada

Lisboa/Porto significou uma machadada no Serviço Alfa, nos termos em que existe (três horas de viagem e algum menor conforto) A meta das duas horas e um quarto é para ser sempre cumprida e é neste contexto que se insere a opção pela compra de material basculante. Segundo Carvalho Carreira, sai mais barato conseguir as duas horas e 15 minutos com material basculante, que tem um sobrecusto de 10 por cento, do que construir variantes novas no percurso para fazer o mesmo tempo com material convencional.

Pendulares em Maio

A escolha do fornecedor (ABB ou Fiat/Siemens) não estará decidida antes de Abril/Maio, revelou Carvalho Carreira, sublinhando não estar previsto o recurso ao "leasing" por sair bastante mais caro.

Serão encomendados oito a doze comboios pendulares (que permitem circular em linhas com muitas curvas com velocidades de 20 a 30 por cento superiores às dos comboios convencionais), ao preço de 2,2 milhões de contos cada, ou seja, entre 17,6 milhões e 26,4 milhões de contos. Sabendo-se que a opção tenderá mais para os doze comboios, o investimento em comboios pendulares deverá aproximar-se do último daqueles valores, adiantou).

Está prevista também a modernização dos chamados Granéis do Sul (transportes de minério de Neves-Corvo, carvão de Sines, cimento de Setúbal, madeira, rochas e cereais do Alentejo).

Carvalho Carreira adiantou que, no âmbito daquele projecto, vai ser electrificado o quadrado Pinhal Novo/ Setúbal/Águas de Moura/Poceirão e as ligações entre Vendas Novas e Setil e, na linha da Beira Baixa, entre Entroncamento e Pego.

Só a sinalização electrónica do itinerário Sines/Pego custará 11 milhões de contos a preços de 1991.

800 km a electrificar

No total, mais de 800 quilómetros de via férrea serão electrificados nos próximos anos, precisou.

O Presidente da CP assinalou que haverá, também, uma importante modernização da sinalização e uma automatização ou supressão de

passagens de nível, o que levará o número de guardas a baixar dos actuais: 500 para 200 a 300 dentro de poucos anos.

Mas os projectos de modernização ferroviária estão relacionados também com a Exposição Universal de Lisboa (Expo 98), com a criação da estação ferroviária Expo, nos Olivais, que passará a ser a grande estação para quem vem do Norte, servida pelo Metro. Para Carvalho Carreira, 1998 passa, assim, a constituir uma meta para o sistema estar modernizado e o projecto está a ser repensado nesta perspectiva.

Carvalho Carreira admite, ainda, a criação de uma grande estação central Sul de Lisboa, na margem Sul do Tejo, na zona de Almada, à semelhança do que acontece com outras grandes capitais que dispõem de várias estações centrais ferroviárias. Salientou que a futura linha Pinhal Novo/Pragal já tem os primeiros 10 quilómetros em construção, até Penalva, no âmbito do projecto Ford/Volkswagen. ■



LAR FERROVIÁRIO NO ENTRONCAMENTO

O Lar Ferroviário do Entroncamento é oficialmente inaugurado no dia 17 de Abril, com a presença do Secretário de Estado do Emprego e Segurança Social, Dr. Vieira de Castro.

O Lar Ferroviário, o primeiro para idosos, entrou em funcionamento parcial a 16 de Março do ano passado. O custo da obra foi de 204 mil contos, a que se jun-

tam 26 mil contos destinados a equipamento.

Implantado numa área de 42 mil metros quadrados, dispõe de uma área coberta de 19 mil metros quadrados.

Com camas para 40 utentes, o Lar possui um Centro de Dia para 20 utentes. Tem ainda capacidade para o apoio ao domicílio a outros vinte utentes. ■



PONTE DE GARVÃO – uma renovação concluída

No dia 18 de Fevereiro, a Brigada de Montagem de Pontes da CP executou — em três horas — a montagem da nova ponte de Garvão, ao Km 160,864 da Linha do Sado. A estrutura de alma cheia, com 32 metros de vão, foi projectada pelo Engº Carlos Castanheira e fabricada pela Oficina de Ovar.

Com a substituição desta ponte — a antiga datava de 1915 —, concluiu a CP a remodelagem das obras de arte dos itinerários dos granéis sólidos.

Nesta acção que teve início em 1982, foram substituídas 12 pontes e reforçadas 10, o que permite a circulação de cargas rebocadas de 22,5 ton/eixo e 8 ton/m, em todo o percurso. ■

OLIVAIOS VAI TER ESTAÇÃO PRINCIPAL

Expo-98 traz consequências para a circulação ferroviária. A grande exposição universal de Lisboa, a instalar-se na área da Doca dos Olivais, obriga a reestruturar equipamentos e antecipa o projecto de construção de uma grande estação em Lisboa para a Linha do Norte.

A futura estação dos Olivais, a ficar concluída em 1998, será também um interface, ligando à rede do Metropolitano, conjugando-se também com os transportes rodoviários e fluviais.

Outra das implicações da Expo-98 é a transferência do terminal de

mercadorias de Beirolas para a Bobadela.

Para já, um grupo de trabalho, integrando a CP, o Metropolitano de Lisboa e a Carris, vai estudar a reconversão da rede de transportes a servir a área de intervenção da Expo-98. Esperam-se decisões do Governo ainda antes do fim do Verão.

Quanto à estação de Santa Apolónia, que em 1995 celebra os seus 150 anos, existem projectos para nela instalar um centro comercial e cultural, com zona museológica e de serviços. ■

CP EM BREVES

• A CÂMARA de Oliveira do Bairro e a CP firmaram protocolo para eliminação de três PN's na Linha do Norte: Naba, Furadouro e Lavandeira. Em Naba e Furadouro vão ser construídas passagens superiores à ferrovia.

• A CÂMARA Municipal de Aveiro vai adquirir 50 hectares em Cacia, junto à fábrica da Renault, para a futura instalação do terminal internacional ferroviário. Trata-se da primeira fase de aquisição de terrenos (16 hectares), estabelecida no âmbito de um protocolo entre aquela Câmara e a CP, segundo o qual a edilidade se comprometeu a adquirir os terrenos a entregar à CP, em troca do espaço urbano que margina as antigas linhas férreas que passavam pela cidade. O TIF de Aveiro, um investimento de cerca de 5 milhões de contos, integra instalações alfandegárias e uma zona de mercadorias.

• DIRECÇÃO GERAL dos Transportes Terrestres, CP e a Câmara Municipal do Entroncamento acordaram na construção de dois túneis que atravessarão a via férrea na passagem de nível principal naquela localidade. O projecto permite maior fluidez na circulação do trânsito rodoviário, sem prejuízo do caminho de ferro.

• VAI SER constituída uma comissão técnica tri-partida, com representação da CP, Gabinete do Nô Ferroviário de Lisboa e Câmara de Lisboa, encarregue de determinar as parcelas de terreno que cada uma das três entidades deve ceder entre si para a realização de projectos camarários ou ferroviários. O objectivo desta comissão é o de permitir que obras e projectos de desenvolvimento e modernização se façam sem entraves criados pelo direito de propriedade.