



## RAMAL DO LOURIÇAL CONCLUÍDO ESTE MÊS

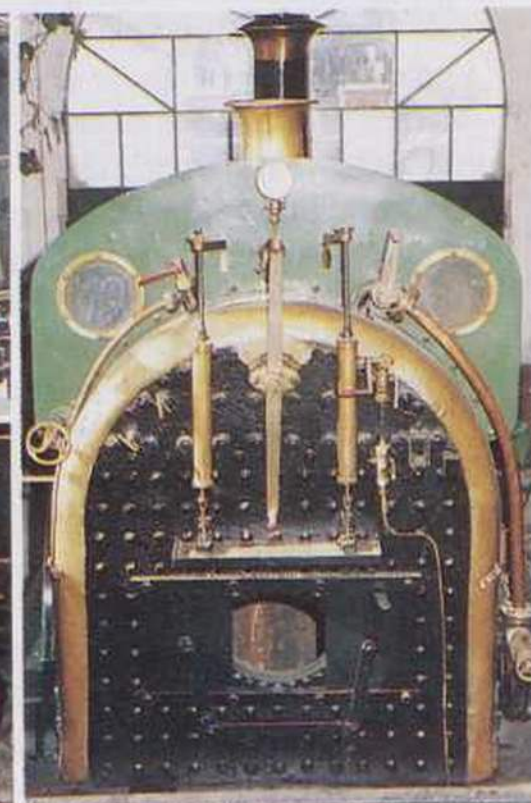
Cerca de uma dezena de quilómetros de nova via estão concluídos no fim deste mês: mais um importante ramal ao serviço da CP.

centrais

## SANTARÉM

SECÇÃO MUSEOLÓGICA:  
UM NOTÁVEL  
PATRIMÓNIO  
DA NOSSA HISTÓRIA

pág. 2/3



FOTOS VIRIATO

## TERMINAL FERROVIÁRIO DE AVEIRO: CONSTRUÇÃO COMEÇA EM OUTUBRO

pág. 6



# BOLETIM

## FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 20 — 20-8-1993



## A geração do Inter-rail

Fazer um "inter-rail" é, de há uns anos a esta parte, uma forma de os jovens europeus se vingarem de um ano escolar pesado (algumas vezes como chumbo!) e de rasgar o "véu" de fronteiras longínquas montados nos comboios da Europe.

O Verão tropeçou em milhares de jovens que descobriram cidades diferentes em comboios velozes, que num golpe de prestidigitação passaram de Lisboa a Estocolmo.

O "inter-rail" tornou-se uma técnica. Há especialistas que são ouvidos e lidos com devoção. Há manuais em várias línguas. A CP esteve quase a apoiar um em português. Alguns desses intrépidos "cavaleiros andantes" são hoje engenheiros, economistas, advogados. Outros são excelentes e conhecidos jornalistas.

Uns integram, de diversos lados, delegações às sessões comunitárias de Bruxelas. Outros despejam o seu labor por sessões relevantes do Parlamento Europeu. Outros espalham a sua ciência e o seu saber pelas páginas dos jornais, pelos microfones da Rádio, pelos ecrãs da Televisão.

Sejam isentos! Não deixam que o fascínio dos tempos do "inter-rail" vos faça exagerar nos subsídios comunitários, nas recomendações parlamentares, nas reportagens e nos comentários.

Não seria justo! Mas façam o favor de não incorrer no "pecado" da ingratidão e esquecer — como geração do "inter-rail" — que esse foi, por certo, o ponto de partida para o novo caminho de ferro europeu. Mais rápido. Mais moderno. Mais jovem!

**Américo da Silva Ramalho**  
Chefe do Gabinete de  
Relações Públicas

# SECÇÃO MUSEOLÓGICA EM SANTARÉM: A GRANDE MARAVILHA DO COMBOIO REAL (SÉC. XIX)

- Situada na Cocheira das Carruagens, a Secção contém peças de enorme valor histórico e de grande beleza.

O velho Comboio Real — notável conjunto — é a peça que mais atrai as atenções na Secção Museológica de Santarém. Criada em 5 de Outubro de 1979, chega a receber visitas diárias de três grupos de alunos das escolas que apreciam ali o riquíssimo material coligido: telefones, lanternas, faróis, gasómetros, ferramentas, macacos de elevar e reparar, pulsómetros, turbo-geradores, cornetas, impressoras, gravuras e quadros, miniaturas, recortes de imprensa, caixas de socorros, placas de fabricante e de numeração de locomotiva, manómetros, marcadeiras de bilhetes. Um mundo ferroviário — é a história contada por objectos.

Dois miniaturas que encantam, obra de ferroviários: a Estação de Estarreja, com comboio, construída em 1948 por Onofre Gomes; a da estação de Vila Franca de Xira, da autoria de Sebastião Marques. E evocações de ferroviários ilustres — como D. Miguel Queiroz, o primeiro ferroviário português (desde 1852) ou o Prof. Dr. Egas Moniz, prémio Nobel, médico dos caminhos de ferro durante 40 anos.

Outras peças que se salientam: um quadriciclo a pedal, de 1927, utilizado pelo chefe de lanço ou de distrito; um quadriciclo a motor, de 1936; uma dresine manual para dois agentes, capaz de atingir os 60 Km/hora; uma dresine de inspecção motorizada, construída em Paris, em 1927, com velocidade máxima de 70 Km/hora.

Outra "preciosidade" — uma locomotiva das minas de Pejão, Empresa Carbonífera do Douro, de bitola de 60 cm, construída por Robert Hudson, de Leeds. Salva *in extremis*, quando, em 1975, pretendiam vendê-la ao estrangeiro. Ou uma locomotiva a carvão, de via reduzida (métrica), da Maschenfabrik — Esslinger, Alemanha, construída em 1907, atingia os 70 Km/hora, com capacidade para 3 500 litros de água e 900 Kg de carvão. Pertenceu à Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães.

Mas as "coqueluches" são, inquestionavelmente, o Comboio Real e o Salão Presidencial. O Salão Presidencial, inaugurado pelo Marechal Oscar Carmona, então

Presidente da República, foi construído em 1930 na Alemanha, pela Linke Hoffman, Breslau. Tem seis compartimentos (uma sala de reuniões, cozinha, casa de banho e beliches-cama). Tara total de 52 ton, comprimento de 21,720 metros.



FOTO VIRIATO

*Pormenor do Salão de D. Maria Pia, com os seus formosos estofo e mobiliário*

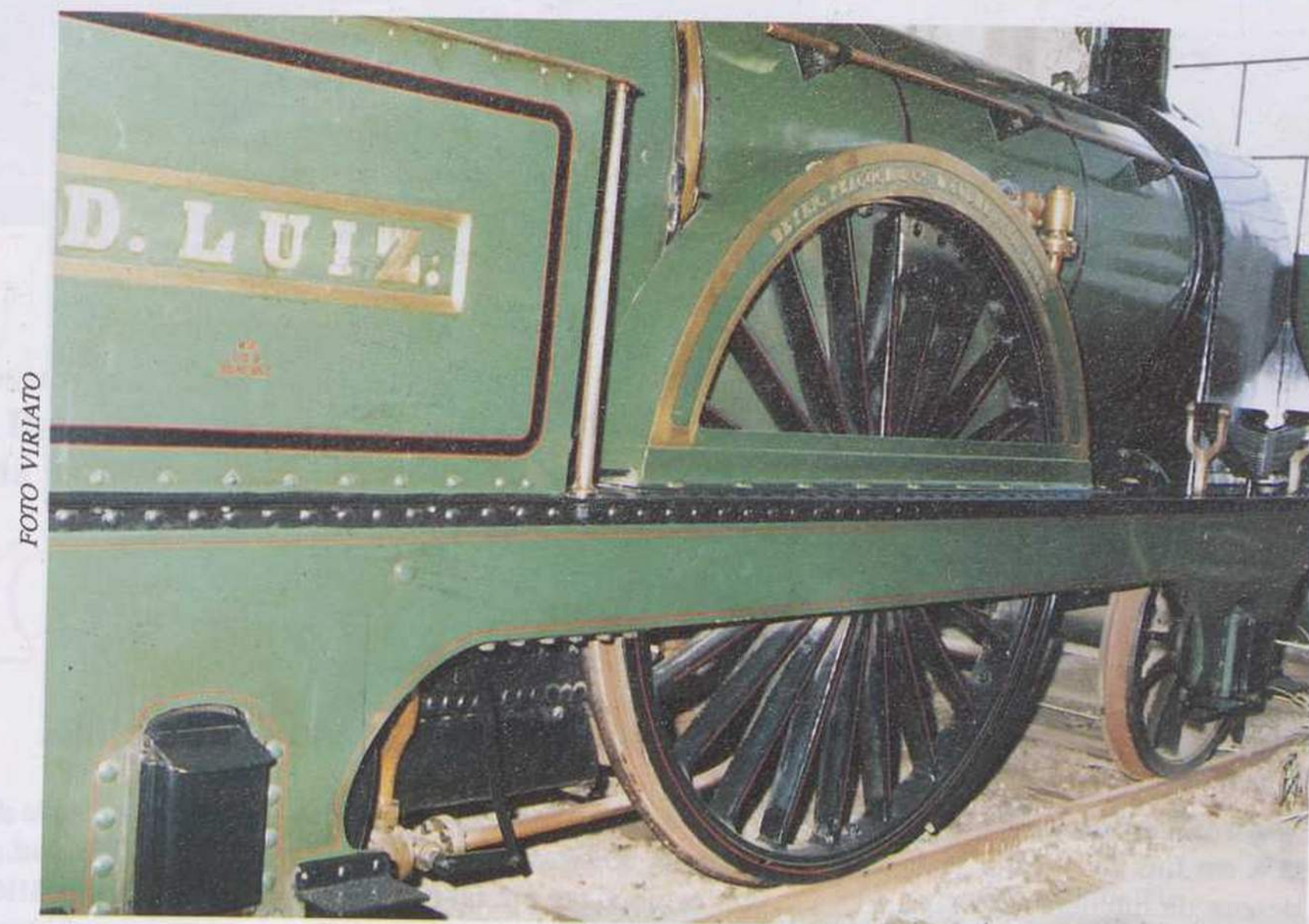


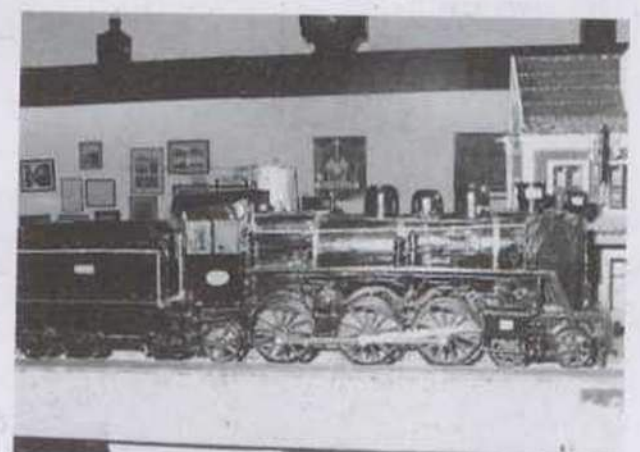
FOTO VIRIATO

Esta locomotiva rebocou o Salão D. Maria Pia, oferta do Rei de Itália, Vitorio Emanuele, a sua filha D. Maria Pia, aquando do seu casamento com



A locomotiva 553, uma indemnização da guerra (foto ao lado). Em baixo: uma das miniaturas expostas — a estação de Estarreja

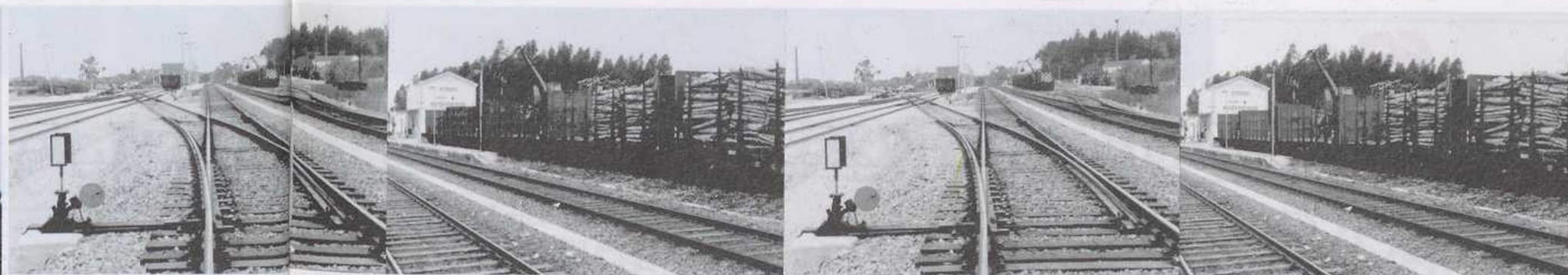
Entre o tender e o Salão de D. Maria Pia, o Salão do Príncipe, oferta de D. Maria Pia a seu filho D. Carlos, quando este fez quinze anos. Construído em 1877, em Inglaterra, por Ibboltson and Brothers, fez a primeira viagem na inauguração da Ponte de D. Maria Pia, sobre o Rio Douro.



No exterior do edifício da Secção, antiga Cocheira das Carruagens, com dimensão de 70x10 metros, locomotiva 553 da série 551 a 560 — veio da Alemanha, onde foi construída por Henschel & Sohn, em 1924. Foi uma das indemnizações de guerra pagas a Portugal e entregue aos Caminhos de Ferro do Estado/Sul e Sueste. Potente locomotiva, com esforço de tracção de 8 974 kg e timbre de caldeira de 16 kg/m<sup>3</sup>, capacidade de aprovisionamento de 20 000 litros de água, 7 500 kg de carvão e 11 000 litros de óleo, efectuou os comboios rápidos entre Barreiro e Algarve.

A Secção Museológica de Santarém é dirigida pelo Dr. Luís Chasqueira. António Maria da Silva, de 44 anos de idade, ferroviário desde 1975 e ao serviço desta Secção desde 1982, foi o guia do Boletim nesta visita ao museu que bem justifica a citação do prof. Egas Moniz, destacada num dos painéis nela existentes: "os museus, por modestos que sejam, são centros de educação e de regalo espiritual".





Mais uma dezena de quilómetros de via vai entrar ao serviço. Por ela, e para já, circulam 300 mil toneladas de mercadorias/ano. É o Ramal do Louriçal, ligando a estação do Louriçal/Marinha das Ondas (Linha do Oeste) às fábricas da Celbi e Soporcel.

## RAMAL DO LOURIÇAL: MAIS VIA, MAIS MOVIMENTO

**R**amal do Louriçal, concluído em fins de Agosto. Mais uma dezena de quilómetros de via, pela qual vão passar 300 mil toneladas/ano de mercadorias — essencialmente madeiras destinadas às fábricas da CELBI e da SOPORCEL, e produtos acabados provenientes destas duas unidades industriais. Prevê-se que, num futuro próximo, o total da tonelage transportada chegue às 700 mil toneladas/ano.

O Ramal liga a estação de Louriçal-Marinha das Ondas (Linha do Oeste) às duas fábricas de celulose. A estação foi beneficiada com novas linhas e cais, mais extensos, de modo a permitir a recolha e manobra dos comboios. Foi aqui suprimida uma passagem de nível e construída uma passagem superior, eliminando-se assim um “ponto negro” marcado por alguns acidentes graves.

Esta passagem superior é uma das obras de arte que integram o ramal. Três outras se deparam no itinerário: duas passagens inferiores, em pórtico de betão armado, aos Kms 0,218 e 0,851;

e um viaduto com 225 metros de extensão, com tabuleiro de nove tramos de vigas pré-fabricadas em betão armado, pré-esforçados, e vão de 25 metros.

a movimentação de 300 mil metros cúbicos de solos. A via é de carril reclassificado UIC 54, em barras curtas, assentes sobre travessas de betão bibloco.



Obra participada por fundos europeus, a construção do Ramal obrigou a erguer um viaduto com 225 metros

A construção do ramal, todo vedado, exigiu numerosas expropriações (280 parcelas) e

São três tramos que constituem o Ramal. Inicialmente, previra-se que o da responsabilidade da CP

tivesse a extensão de 3 977 metros, bifurcando aí para as duas fábricas. Razões de ordem técnica e problemas locais obrigaram a prolongar o tramo principal, sem custos acrescidos para a CP.

No interior das duas unidades industriais, CELBI e SOPORCEL, cada uma delas terminal de um tramo, o Ramal reparte-se em via balastrada e via embebida.

O total do investimento é superior a dois milhões e trezentos mil contos, dos quais 2,100 milhões nas obras do Ramal. Os trabalhos na estação do Louriçal tiveram a participação do FEDER, Fundo Europeu para o Desenvolvimento Regional. Os efectuados no Ramal receberam participação do PEDIP, Programa Específico para o Desenvolvimento da Indústria Portuguesa — 50%. A CP custeou a construção de 3 977 metros de via e o restante ficou a cargo da CELBI e da SOPORCEL.

No momento, concluem-se as obras de instalação da sinalização e das telecomunicações. Colaboraram com a CP: nas áreas

de gestão e fiscalização, o consórcio Ferbritas-Kaisel; como principais empreiteiros — OPCA, Tomás de Oliveira, Ferrovias & Construções, MTL, SETOPO e GEOCONTROLE; e a TIRTRI, na área das telecomunicações. As obras prolongaram-se por onze meses.

Esta dezena de quilómetros de nova linha, a entrar ao serviço em finais de Agosto, traz movimento acrescido à

linha do Oeste, contribuindo para a sua maior rendibilidade.

FOTO M. RIBEIRO



A Engenharia foi chamada a resolver alguns problemas técnicos para evitar PN's



# TERMINAL DE AVEIRO: OBRAS COMEÇAM EM OUTUBRO

**C**omeçam em Outubro as obras do Terminal Ferroviário de Mercadorias de Aveiro. Situado em Cacia,

## CAMPANHA DE SEGURANÇA

Ao encontro das directivas da UIC, União Internacional dos Caminhos de Ferro, a Direcção de Pessoal da CP, em colaboração com a Fernave, promove uma campanha subordinada ao tema "Segurança — dialoguemos sobre ela, actuemos em conjunto", integrada no Ano Europeu de Segurança, Higiene e Saúde no Local de Trabalho. Para o mês de Setembro estão previstas as seguintes acções de informação e sensibilização: no Entroncamento (dias 15 e 16, nas instalações da Fernave), Lisboa-P (dia 22, no Grupo Desportivo Ferroviário) e em Campolide (dia 23, na Cantina).

nas proximidades da Renault, o Terminal ocupa uma área de 16 hectares, em grande parte cedidos pela Câmara de Aveiro, nos termos de um protocolo celebrado entre o Município e a CP. A Câmara de Aveiro recebe, em contrapartida, terrenos anexos à linha do Vouga.

A CP suporta os encargos com a construção do Terminal, os quais são comparticipados por fundos comunitários.

O Terminal terá funções de centro de recepção, gestão e distribuição do tráfego ferroviário de mercadorias para as áreas do porto de Aveiro e para as unidades industriais existentes na região.

A construção do novo Terminal está deste modo também inserida no projecto de construção da ligação por caminho de ferro ao porto de Aveiro. ■



DE 6 A 13 DE JULHO deslocou-se à República Checa uma delegação da equipa de atletismo do Clube Ferroviário, a fim de participar na prova 20 KM de LIBEREC".

A deslocação foi concretizada graças ao espírito de colaboração existente entre ferroviários corredores de toda a Europa, e em que assume importante papel a figura de Guido Deloof, um ferroviário/corredor belga que tem participado, com regularidade, na Meia Maratona de Lisboa, a convite do Clube Ferroviário.

Dentro deste espírito, perspectivam-se ainda para este ano outras participações, destacando-se a já habitual Maratona de Liège, cuja realização está prevista para 24 de Outubro.

## ESTANTE

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

- LA VIE DU RAIL — 16 Junho 93 — Informação interessante sobre a promoção dos transportes combinados (ferrovia-rodovia) em França.
- LA VIE DU RAIL — 23 Junho 93. A apresentação do EUROSTAR, um comboio para o canal da Mancha.
- LA VIE DU RAIL — 30 Junho 93. O interface aero-ferroviário de Roissy-Charles-de-Gaulle.
- LA VIE DU RAIL — 7 Julho 93. Tudo sobre o Eurotúnel.
- LE RAIL — Julho 93, número especial sobre o Túnel na Mancha.
- LE RAIL — Julho 93.
- COURRIER CFF — 29 Junho 92. O regresso do Rail 2 000.
- INTERNATIONAL RAILWAY JOURNAL, Julho 93. Contém notícia sobre o concurso para a adjudicação das obras de modernização na Linha do Norte em Portugal.
- LT NEWS, Abril 93.
- LT NEWS, Maio 93.
- LT NEWS, Junho 93.
- RAIL INTERNATIONAL, 5/93. Capa com locomotiva CP. Especial referência ao Congresso Ferroviário de Lisboa.
- VART YRKE, Junho 93.
- KUNDENBRIEF, Junho 93. Os novos Euro Cargos.
- DIE DEUTSCHE BAHN, Junho 93. Trinta anos de transportes fluviais no Elba.

## CAIXA DO CORREIO

Na redacção do "Boletim CP" continuam a chegar cartas de ferroviários, dando conta de sugestões, esperanças, reparos, queixas. Os assuntos referidos nestas missivas são diversos e todos merecem particular atenção, sendo dado encaminhamento para quem de direito.

É-nos grato registar este afluxo de correspondência, sintoma de que o "Boletim" está a cumprir um dos seus objectivos — facilitar a comunicação interna na Empresa.



# ALBRECHT FROHNMEYER:

## “EUROPA DEVE COORDENAR POLÍTICA DE INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURAS”

“Desde 1960, a Comissão Europeia procura que a política de investimentos em infra-estruturas de transporte nos Estados membros seja coordenada ao nível da Comunidade. Todavia, a política de infra-estruturas não foi considerada como prioridade da Política Comum de Transportes. Conformemente ao Tratado, a organização dos mercados, fundada na liberdade dos utilizadores e numa concorrência leal entre os diferentes modos de transporte, tornou-se numa primeira prioridade.” São palavras de Albrecht Frohnmeyer, consultor da Direcção Geral VII (Transportes) da C.E., em entrevista ao “Rail Europe”.

Quanto às prioridades do investimento em infra-estruturas, Albrecht Frohnmeyer disse que “diversos objectivos devem ser atingidos em simultâneo. Por exemplo, a eliminação dos nós de estrangulamento conhecidos em particular nas zonas centrais da Comunidade; e necessidade de resolver as ligações que faltam no conjunto da Comunidade, incluindo aqui as ligações terrestres/marítimas. É igualmente necessário melhorar as ligações intermodais, em particular as que concernem os principais portos marítimos, os centros de transporte intermodais, as zonas urbanas e os principais aeroportos. Por fim, é ainda necessário melhorar, de maneira significativa, as velocidades comerciais e a qualidade, quer para o tráfego de

termos da Rede Europeia de Grande Velocidade, pelo que uma proposta de Directiva vai ser apresentada num futuro próximo. Contudo, é igualmente possível aplicar o mesmo princípio de comboios directos, atravessando a Europa, nos domínios do transporte combinado e do tráfego ferroviário clássico. É possível encontrar progressivamente soluções técnicas que permitam aos operadores ferroviários tirar o melhor partido do mercado interno, sem ter que se confrontar com importantes obstáculos técnicos. Em certos casos, pode-se encontrar soluções para desenvolver um material circulante especializado, destinado a ultrapassar os diferentes padrões de via, de electrificação e de sistemas de sinalização. Mas, a longo prazo, é preciso encontrar soluções

Albrecht Frohnmeyer historiou, de seguida: “Até finais de 1980, a Comunidade introduziu uma organização liberal do mercado, indo ao ponto de incluir uma primeira etapa para a cabotagem, nos anos 90. A Comunidade pode também desenvolver certos princípios e medidas regulando a política de investimentos em infra-estruturas nos transportes e instrumentos financeiros”. “Uma nova era começa com a ratificação do Tratado de Maastricht, com desenvolvimento das redes de transporte transeuropeias”.

Explicitando as linhas gerais da política orçamental da Comunidade, o consultor da Direcção Geral VII referiu que “o novo fundo de coesão cobre investimentos em infra-estruturas, tendentes a corrigir as disparidades entre o centro da Comunidade e regiões menos favorecidas. Estes fundos são principalmente canalizados para Espanha, Irlanda, Grécia e Portugal”.

passageiros quer para o de mercadorias”.

Nesta entrevista ao “Rail Europe”, são ainda referidos outros domínios onde se exige a harmonização técnica das normas ferroviárias: “É compreensível que o princípio de interoperacionalidade, estabelecido no Tratado de União Europeia, tenha sido abordado pela Comunidade em

estruturais com vista a reduzir o número de normas técnicas, conservando as mais eficazes para o desenvolvimento futuro das redes. Por detrás destes projectos, há uma verdadeira vontade política, mas seria pouco realista não associar os programas a realizar às análises socio-económicas e financeiras das diferentes medidas a tomar”.



FOTO M. RIBEIRO



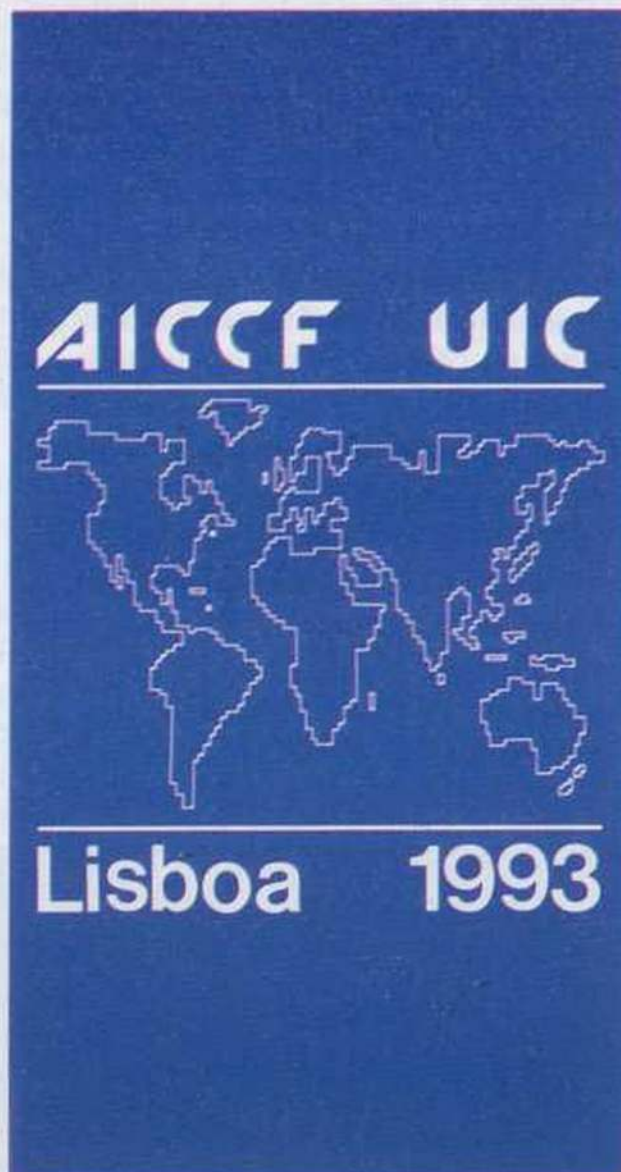
# CONGRESSO MUNDIAL COMEÇA NO DIA 6

O Congresso Ferroviário Mundial, a decorrer em Lisboa, começa já no dia 6 de Setembro. Cinco centenas de delegados, vindos da maior parte das redes ferroviárias nacionais, de universidades, de instituições internacionais e de grupos industriais, convergem para a capital portuguesa a fim de participar, durante cinco dias, neste Congresso organizado pela AICCF (Association Internationale des Congrès des Chemins de Fer), com o apoio da CP e do Estado.

O tema que mobiliza os congressistas (os métodos de gestão avançados e a aplicação de tecnologias de ponta, num mercado de concorrência) é debatido em cinco painéis e seis ateliers.

O Congresso, que terá por instalação a Fundação Calouste Gulbenkian, decorre em duas sessões paralelas e simultâneas, em salas diferentes, e é completado por um programa social e cultural, destinado aos congressistas e acompanhantes, tendo por objectivo mostrar-lhes o enorme património histórico, artístico e etnográfico de Portugal.

O presidente dos trabalhos técnicos deste 26.º Congresso, Eng.º Tiago Ferreira, referiu que esta reunião mundial tem particular interesse para a CP pelo que comporta de assuntos "ligados à estruturação da empresa e consequentemente à sua gestão, bem como a aplicação de novas tecnologias que possibilitem uma maior competitividade e uma melhor resposta às solicitações concretas dos utilizadores dos serviços ferroviários".



A AICCF, com sede em Bruxelas, foi fundada em 1885 e tem por objectivo facilitar o intercâmbio de conhecimentos e experiências entre os seus membros. Integram a AICCF 82 administrações ferroviárias, 28 organismos governamentais e 16 instituições. Os últimos congressos (que acontecem de quatro em quatro anos) realizaram-se em Moscovo, Bruxelas e Málaga. O de Lisboa é o primeiro a incluir "workshops" ou "ateliers".

## CP EM BREVES

• **ELABORADO O PROTOCOLO** entre o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa e a Câmara Municipal de Sintra, iniciam-se em princípios de 1994 as obras de construção do Terminal interface Queluz/Massamá, na Linha de Sintra. O interface vai dispôr de estacionamento para autocarros e três parques para viaturas ligeiras (700 veículos). A nova estação ferroviária, preparada já para a quadruplicação da linha, terá duas passagens inferiores à via. O Gabinete do Nó anunciou entretanto que junto à estação de Sintra vai ser construída uma passagem superior para peões.

• **CP E CÂMARA MUNICIPAL DE GUIMARÃES** assinaram protocolo com vista a ceder à autarquia o terreno actualmente ocupado pela EP (para construção de blocos habitacionais) e transferência da estação para zona urbanística mais digna. No local da actual EP será construído o fecho da circular viária para a estrada Mesão Frio-Fafe.

• **MAIS DUAS PASSAGENS SUPERIORES** vão ser construídas sobre a Linha do Vouga: em S. João da Madeira, por iniciativa da respectiva Câmara Municipal. Trata-se de uma passagem pedonal e de uma rodoviária. Entretanto, decorrem negociações entre a CP e a Câmara de Coimbra para eliminação das 29 PNs da Linha do Norte. Às 10 passagens desniveladas já construídas vão juntar-se outras 10 (oito superiores e duas inferiores) e mais três (duas superiores e uma inferior) para peões. Estão em estudo atravessamentos desnivelados entre cais em Areal, Vila Pouca do Campo, Taveiro, Casais, Espadaneiro, Bencanta, Adémia e Vilela-Fornos.

• **OS COMBOIOS DE SOCORRO** a incêndios foram já este ano obrigados a intervir: em 25 de Julho registou-se (infelizmente) a estreia — 60 bombeiros, apoiados por elementos da Cruz Vermelha e do Serviço Nacional de Protecção Civil foram transportados de Lisboa até Figueira da Foz e Tocha, para combater o enorme incêndio que lavrou nesta região.

## 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