



FOTO M. RIBEIRO

## 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

**CP 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 Europa.

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 MARAVIHA 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 ripar, pulsómetros, turbo-geradores, cornetas, impressoras, gravuras e quadros, miniaturas, recortes de imprensa, caixas de socorros, placas de fabricante e de numeração de locomotiva, manómetros, cadeiras de bilhetes. Um mundo ferroviário — é a história contada por objectos.

Das 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 Quirolo, 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 dressine manual para dois agentes, capaz de atingir os 60 Km/hora; uma dressine

sine 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 Presi-

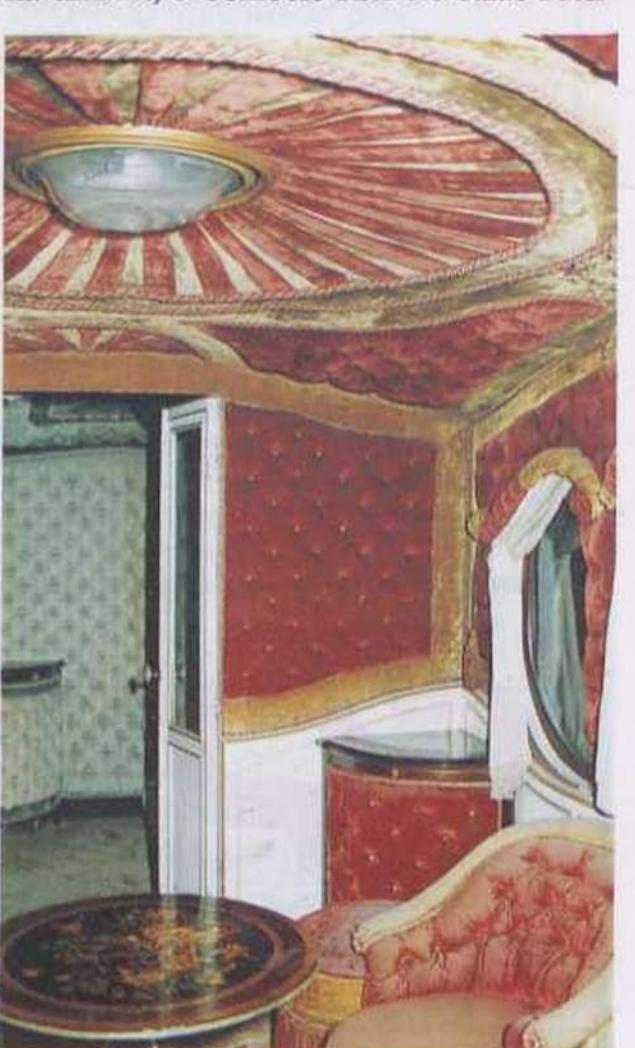


FOTO VIRIATO

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

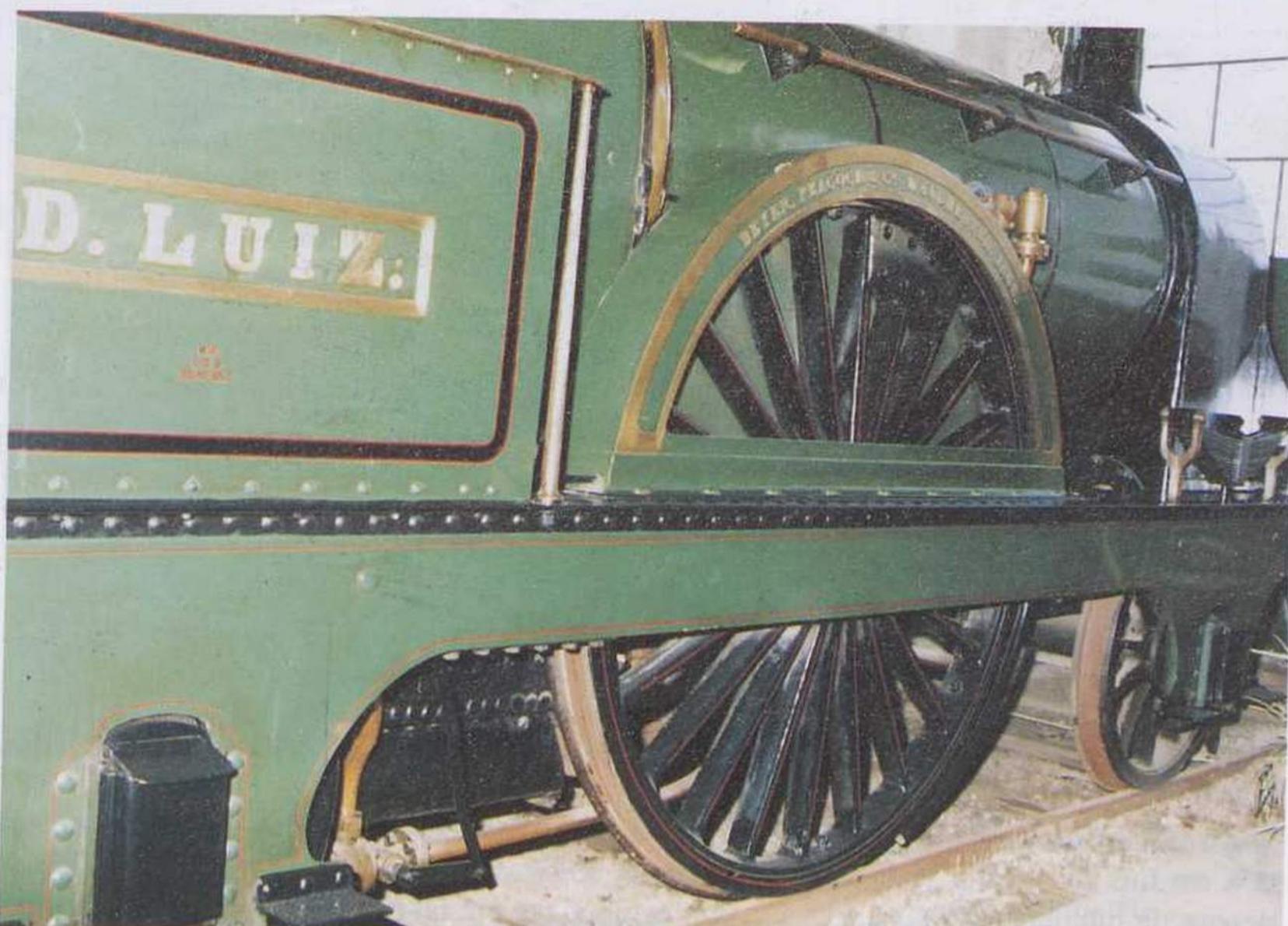
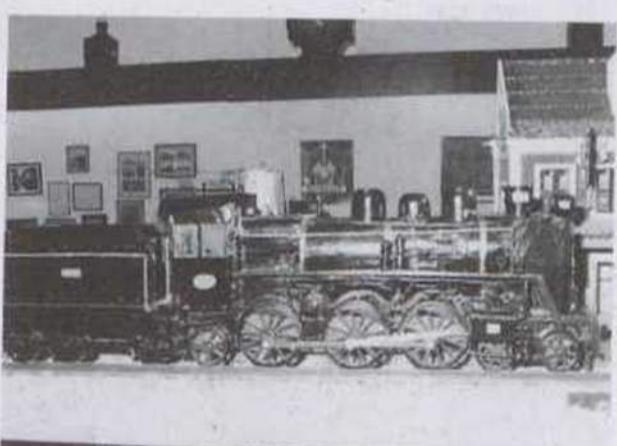


FOTO VIRIATO

dencial. O Salão Presidencial, inaugurado pelo Marechal Oscar Carmona, então



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



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.

O Comboio Real é um conjunto de três peças: a locomotiva D. Luís, adquirida pelo rei, na Grande Exposição Universal de Londres. Foi construída em Manchester, em 1862, por Beyer Peacock. Com capacidade de aprovisionamento para 6 600 litros de água e 3 000Kg de carvão, tem timbre de caldeira de 9 Kg/m<sup>2</sup>, permitindo um esforço de tracção de 3 000 kg. Sem travão, com sistema simples de travagem (em contra-vapor). Foi inaugurada em 1863, levando o primeiro comboio de Lisboa à fronteira espanhola (Elvas). Tem acoplado um tender.

D. Luís, em 1861. Construído em 1858 pela Compagnie Générale de Matériel de Chemins de Fer (Bruxelas), tem cama, casa de banho e salão, assentos para aias e ordenanças. Belos forros de veludo e seda, a merecer urgentes trabalhos de reparação. Utilizado pela primeira vez pela família real na inauguração das Linhas de Caminhos de Ferro do Estado.

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 70×10 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".



**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 tonelagem 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 bloco.



Obra comparticipada 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



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

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 cuideu 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 Ferbitas-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

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

linha do Oeste, contribuindo para a sua maior rendibilidade.

FOTO M. RIBEIRO



# TERMINAL DE AVEIRO: OBRAS COMEÇAM EM OUTUBRO

Começam 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 DO RAIL — 7 Julho 93. Tudo sobre o Eurotunel.
- 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 Cargas.
- 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”.**

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 transeuropéas”.

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”.

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 logo prazo, é preciso encontrar soluções



FOTO M. RIBEIRO

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”.

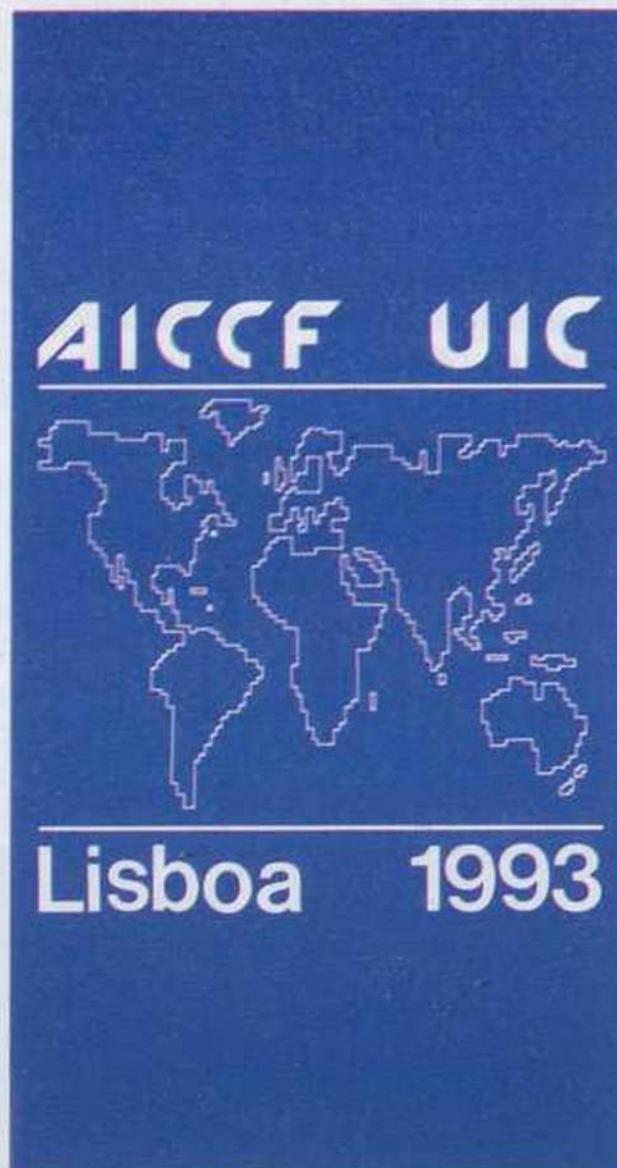
# CONGRESSO MUNDIAL COMEÇA NO DIA 6

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 Nô 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 dispor de parqueamento para autocarros e três parques para viaturas ligeiras (700 veículos). A nova estação ferroviária, preparada já para a quadriplcação da linha, terá duas passagens inferiores à via. O Gabinete do Nô 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 PN's da Linha do Norte. As 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 Proteção Civil foram transportados de Lisboa até Figueira da Foz e Tocha, para combater o enorme incêndio que lavrou nesta região.