

**T**eatro dentro de um comboio: a iniciativa foi de O Bando que levou à cena a teatralização do conto de Manuel Teixeira Gomes, "Gente Singular". A CP colaborou, deslocando para o efeito uma locomotiva a vapor, um furgão do correio e duas carruagens antigas. O espetáculo efectuou-se com o comboio em andamento, num percurso de duas horas de Entrecampos a Alcântara-Terra.

Considerado de "manifesto interesse cultural" pela Presidência do Conselho de Ministros, o espetáculo teve o alto patrocínio da Presidência de República.

Encenado por João Brites, "Gente Singular" teve música de António Vitorino de Almeida e foi representado por Adelaide João, Bibi Gomes, Horácio Manuel, Fernando Luís, Josefina Cas-

leiro, Paulo Só e Raul Atalaia, e ainda as intervenções dos cantores António Saraiva, Ana Brandão e Maria João Serrão.

Manuel Teixeira Gomes foi Presidente

# O BANDO

— teatro  
“viaja”  
no comboio

da República Portuguesa de 6.10.1923 a 11.12.1925.

O espetáculo-viagem de "O Bando" está sobre os carris durante 32 percursos (ver pág. 2 e 3).

## CP BOLETIM

### FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 22 — 20-10-1993



FOTOS M. RIBEIRO



## LOUSADO: PÁGINAS DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA

## TRANSTAILER ENTRA AO SERVIÇO

— pág. 8

## LISBOA- ENTRONCAMENTO RECEBE CONVEL

— pág. 8

centrais

Apoio da CP à realização de filmes: rodagem de "Aqui d'el Rei" (à direita). Também o teatro merece atenção: afluência de público ao espetáculo de "O Bando", representado num comboio antigo, disponibilizado pela CP. Fotos de M. Ribeiro

nossa intervenção.

Numa resenha que não pretende ser exaustiva, sublinhamos os propósitos fundamentais destas acções culturais da CP: enriquecer a imagem de marca com os valores sociológicos, culturais e míticos do caminho de ferro e do comboio e, ao mesmo tempo, gerar espaços de simpatia e confiança com grupos sociais e com gerações novas, estas algumas vezes fortemente condicionadas pelos novos padrões do mundo moderno onde alguns tentam

fazer prevalecer a ideia de que o comboio não pode assumir os sinais do progresso e do desenvolvimento. Claro desmentido de tal preconceito se pode encontrar na adesão maciça, de Norte a Sul do País, das Escolas e dos jovens às iniciativas da CP no Dia Mundial da Criança.

O espaço de intervenção de uma Empresa como a CP não pode confinar-se só à dimensão de um mercado. Assim, às estratégias de qualidade devemos associar sempre as estratégias psicosociológicas e nestas não deixaremos de considerar a motivação do seu tecido humano, a gestão da sua Imagem Institucional e o diálogo sistemático com as envolventes internas e externas da Empresa. ■



FOTO M. RIBEIRO



"Não perca o comboio!" é a expressão simbólica com que a jornalista Rita Bertrand, de "A Capital", termina o seu relato do espetáculo teatral de "O Bando", em encenação de João Brites, sobre textos de Teixeira Gomes. A frase assume o seu sentido literal no facto de o desenvolvimento cénico se processar numa viagem de comboio que se inicia em Entre-campos e passa pela estação de Alcântara-Terra, antes de regressar ao ponto de partida.

## "O Bando" – Grupo de Teatro na Estação de Alcântara-Terra

# O COMÉDIO DA CULTURA

Mais uma vez o valor cultural e mítico do comboio serviu de inspiração e contexto a criações dos nossos artistas. E a locomotiva a vapor que está parqueada em Alcântara-Terra (enquanto durar este evento teatral) não significa a cristalização de uma tecnologia - aí estão pelo Mundo fora os comboios de alta velocidade para o contraditar, se tal fosse necessário - antes o cuidado posto pelos Caminhos de Ferro Portugueses na preservação do seu património histórico.

"open-house" (operações portas abertas) é já uma rotina na CP desde 1972.

Começámos pelas visitas guiadas das Escolas às principais estações da Empresa; incluímos, depois, nessas visitas pequenos trajectos ferroviários de familiarização com o nosso meio de transporte.

Numa fase posterior, abrimos os nossos espaços de grande confluência de públicos diversos à exibição de grupos corais (em cooperação, por exemplo, com a Associação dos Coros da Área de Lisboa), às "performances" de solistas (ainda na memória de muitos um concerto de "sax" no piso superior da Estação do Rossio), à realização de um sarau evocativo da memória de D. João da Câmara (escritor aplaudido e distinto ferroviário) à apresentação dos trabalhos académicos de uma Escola

de Moda, que teve a participação do emblemático "homem estátua" e a intervenção musical de jovens concertistas.

Outras vertentes se foram abrindo, entretanto, a este "forum" da CP com as suas envolventes. Uma delas é, de há um decénio a esta parte, o apoio à investigação histórico-económica sobre o Caminho de Ferro em Portugal. Sob a égide das Relações

Públicas, preservaram-se fontes documentais, investigaram-se temas ligados normalmente à comemoração de efemérides ferroviárias, procedeu-se ao levantamento fotográfico das nossas estações (por ocasião do

Concurso que premiava as mais cuidadas), lançaram-se as bases para a edição (próxima) de duas obras, em cooperação com a Fundação Gulbenkian: uma sobre Azulejaria Ferroviária e outra sobre a História do

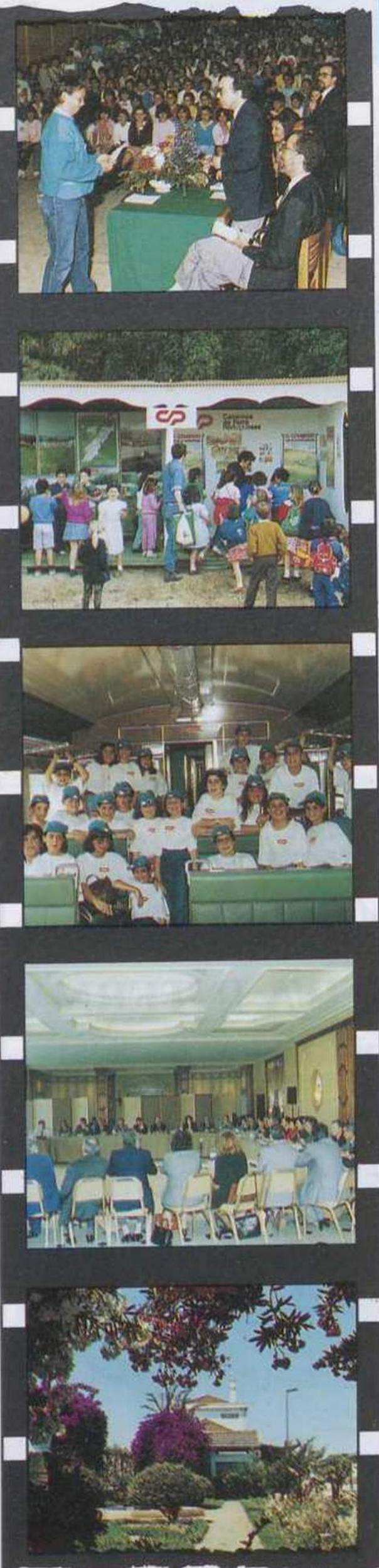
Caminho de Ferro em Portugal.

Os jovens artistas, os investigadores, os professores e os alunos merecem todos o nosso apoio, na medida das nossas disponibilidades orçamentais e temporais. A simples facilidade por nós concedida a um finalista da Escola Superior de Cinema para arquitecturar a sua primeira "curta-metragem" liga-o ao Comboio e não raramente o encontramos, mais tarde, com outros orçamentos, a "comprar" à CP serviços comerciais para produções nacionais e internacionais.

O coreógrafo e bailarino João Fiadeiro - a cujo grupo, há tempos, a CP facilitou uma presença muito honrosa em Paris - tem acordada com a nossa Empresa uma actuação ao vivo numa estação da linha de Cascais, como então ficou combinado como uma das contrapartidas para aquela



Azulejos, património cultural da CP. Na foto de M. Ribeiro, um painel de Ovar.



Ação das Relações Públicas da CP abrange intervenções diversas, aqui ilustradas: a partir de cima - concursos escolares, participação em certames (no Bombarral); apoio a deslocações de estudantes (jovens de Riachos foram a França); apoio a reuniões ferroviárias; concurso de estações floridas (Olhão). Sempre o comboio como constante, promovido a todos os escalões.

Aberta ao público desde 1979, ocupa grande parte das instalações oficiais da antiga Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães (CFG) que as construiu e explorou a linha entre Trofa e Fafe (1883-1907), numa extensão de 55,400 km.

Porque, em 1927, os CFG passam a denominar-se Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (Norte) e assumem a responsabilidade pelo serviço de obrigações e encargos do passivo da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão (PPF-ex-C.º F.º Porto à Póvoa de Varzim), pode apreciar-se na Secção Museológica de Lousado o espólio destas três companhias ferroviárias citadas que, entre muitas, existiam em Portugal.

**N**ão será displicendo apresentar, resumidamente, a história do aparecimento do comboio a norte do rio Douro, barreira intransponível para as ligações ferroviárias do Sul com o Norte até 1877, data em que foi inaugurada a Ponte Maria Pia.

Em Maio de 1875, iniciaram-se solenemente as circulações ferroviárias entre Porto, estação do Pinheiro-Campanhã e Braga (Linha do Minho). Em Julho seguinte, o comboio atinge Penafiel (Linha do Douro).

É com esta dinâmica que, em Outubro, a Companhia de Caminho de Ferro do Porto à Póvoa de Varzim inaugura a Linha da Póvoa, de via reduzida (90 centímetros de bitola — primeira experiência inglesa no estrangeiro). A exploração foi entregue ao notável economista e grande historiador J. P. Oliveira Martins.

Apesar de modificada para bitola métrica, é desta época a **Locomotiva n.º 6 CFPV**, construída em Inglaterra, em 1874, pela firma Black Hawthorn.

Relíquia da história e testemunho de realidades concretas e específicas, esteve, desde o início da década de trinta, ao serviço do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro-Entroncamento, afecta à formação de soldados. Por desnecessária, foi entregue já à CP, companhia que em 1947 incorporou todas as outras privadas.

A C.º da Póvoa de Varzim executou a concessão do prolongamento da linha até Famalicão em 1881, passando por isso a denominar-se Companhia de Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão (PPF).

Em 1893, obteve por arrendamento o ramal da Senhora da Hora a Leixões (encerado em 30 de Junho de 1965) que, além de desenvolver o tráfego suburbano, lhe deu aquele porto para testa marítima.

Daquela designação nos informa a locomotiva PPF14, construída em 1905, na Alemanha, pela Henschel e Sohn.

#### “POLÉMICAS” NA HISTÓRIA

Deve aqui abrir-se um parêntesis para dar conta da “discórdia” quanto à razoabilidade na atribuição da numeração PPF e não NORTE 31 ou CP E 151: evidentemente que uma peça de museu que se pretende seja símbolo, teria, neste caso, de ter bitola de noventa centímetros e não métrica, que se impõe e generaliza após 1930.

Polémica daquele género não levanta, certeza, o material do CFG, exemplificado



FOTOS M. RIBEIRO



Carruagem posto-médico, de 1874, testemunha a atenção dada aos cuidados de saúde com os ferroviários.



Salão presidencial, construído em Nápoles em 1931 (em cima) e carruagens de primeira classe de fabrico italiano (em baixo). Fotos M. Ribeiro.

## Secção Museológica de Lousado

# A HISTÓRIA (CONTADA) DAS LINHAS DO NORTE

pela locomotiva CFG n.º 6 (NORTE 51 e CP E1017), construída em 1907 na Alemanha pela firma Maschinenfabrik-Esslingen.

Complicada foi a atribuição e desenvolvimento da Linha de Guimarães, exemplo da falta de método na constituição da nossa rede ferroviária.

Os contratempos havidos com este Caminho de Ferro (anulação da concessão em 1879; modificação da bitola de alguns quilómetros de via já construídos em via larga; trespasso da concessão) foram ultrapassados pela tenacidade e dinamismo de Soares Veloso, gerente da Companhia, que dá o nome à citada locomotiva.

Criticava-se aqui o porquê de só esta locomotiva ter nome, pois todas possuíam um. A explicação será, certamente, o facto de as placas respectivas não terem tido todas o mesmo destino, salvando-se esta, entre algumas.

O final da década de 20 (1927), rescaldo de profundas mudanças políticas, convulsões sociais, a Grande Guerra e o aparecimento da concorrência do automóvel, obriga à intervenção do Estado no sentido de reorganizar a gestão da ferrovia portuguesa, estabelecendo, neste caso, o princípio da unidade de exploração e administração da rede dos caminhos de ferro secundários do Minho.

A dinâmica e recentemente criada Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (NORTE), consciente dos desafios do momento, obriga-se:

— à uniformização da bitola da extinta PPF, para obviar a transbordo de passageiros e especialmente desonrar os



Interior de uma carruagem de primeira classe, fabricada em Itália e ao serviço nos anos 30. Foram as primeiras conhecidas na Península Ibérica

custos das mercadorias produzidas na fértil região do Ave, estabelecendo ligação directa da Linha de Guimarães com o mar,

— adaptar o respectivo material circulante (tarefa prevista para 60 dias, a executar no tempo record de 18 dias — sem interrupção do serviço de comboios), — empenhar-se na ligação da Linha da Póvoa à de Guimarães, desde a Senhora da Hora a Trofa (1932), confiada ao empreiteiro francês André Borie (em

conformidade com a uniformização da bitola),

— investir em material circulante de que é exemplo a locomotiva Norte 104 (série 101 a 106) — CP E144, as mais potentes MIKADO da Península Ibérica, com a particularidade de possuir dois tipos de comando, um para cada sentido da marcha (disposição pela primeira vez empregue em Portugal). Foram construídas em 1931, na Alemanha, pela Henschel M. Sohn.

Também as carruagens de fabrico italiano (as primeira que vieram para a Península Ibérica), ainda algumas ao serviço e de que o Museu receberá em breve representação, conjuntamente com o Salão Presidencial SEyf5 (construído sem mais encargos à encomenda inicial de carruagens) onde viajaram alguns Presidentes da República, construídas em Nápoles — 1931.

Só em 1953 a CP fecha o circuito de todas as vias estreitas à volta do Porto, para alargamento do troço entre Famalicão e Lousado, provendo este, para o efeito, duma sinalização electromecânica *sui generis* e de aparelhos de via apropriados aos atraçamentos.

#### VASTO ESPÓLIO

Como uma Secção Museológica nos obriga a contar, sumariamente, quase toda a história do Caminho de Ferro em Portugal, não deve ficar a ideia de que apenas “aparcamos” material circulante, se bem que muitas vezes seja a solução encontrada para no discurso não faltar uma palavra-chave.

Todo um trabalho de pesquisa, atento e delicado, precede a angariação das peças seguindo-lhe toda a “agilidade” permitida para que a sua exposição dignifique o conjunto.

Tratar, restaurar e reparar as peças disponibilizadas para Museu necessita de meios, gosto, boa vontade, profissionalismo e cooperação de toda a Empresa, não sendo tarefa fácil.

Ultimamente, tem-se intensificado a recuperação e preservação de material rebo-

gado (carruagem 16 29 007-1 de via estreita, cujo interior se encontra no estado original); mobiliário de estações (bilheteiras, secretárias, porta cartazes-horários, cadeirões, bancos de sala de espera); material de escritório (máquinas de escrever, secretárias, mesas de apoio); material de gabinetes técnicos (estirador e banco de desenhador em madeira) e material didáctico (mecanismo de funcionamento, em corte, do sistema de propulsão das locomotivas a vapor), encontrando-se tudo exposto ao público.

Não ficou esquecida a componente so-

cial da vida ferroviária, onde um pequeno

quarto de dormir nos mostra as condições

em que o pessoal da revisão de bilhetes des-

cansava quando o turno de serviço o im-

pedia de pernoitar junto da família.

Importante para o bom funcionamento dos serviços é a atenção dada aos cui-

dados de saúde prestados aos empregados

no local de trabalho, que a Carruagem

Posto-Médico, de 1874, testemunha.

Pequenas e variadas peças de sinaliza-

ção importantes na segurança e boa pres-

tação do serviço de transporte, podem tam-

bém ser apreciadas no local. Aliadas à vasta

iconografia e bibliografia, fornecem ao vi-

sitante o pretexto válido para a visita, po-

dendo aperceber-se de toda a ambência da actividade ferroviária.

Rosa Gomes



**O GNFP,  
Gabinete do Nó  
Ferroviário do  
Porto, em bom  
ritmo nos  
trabalhos de  
modernização.  
A obra vai  
surgindo à luz  
do dia —  
enorme e  
engenhosa,  
marcando uma  
época de  
renovação dos  
caminhos de  
ferro.**

*Contumil (1.ª fase), com o edifício central e oficinas, está em vias de conclusão (fotos de M. Ribeiro)*



A modernização da rede ferroviária do Norte, que o Gabinete do Nó Ferroviário do Porto, vem promovendo é realidade que progressivamente se vê afirmada no terreno. A conclusão das obras em curso no apeadeiro-resguardo de General Torres e das obras da primeira fase de Contumil, previstas para Dezembro, são uma nova etapa de um trabalho iniciado com o erguer da ponte de S. João, sobre o Douro.

**G**eneral Torres, um apeadeiro suburbano que tende a ser, no futuro, dada a sua localização (em pleno centro de Gaia), entreposto de passageiros de grande significado. Dispõe de dois parques de estacionamento, um superior para 60 viaturas e outro subterrâneo, com dois pisos e capacidade para mais de 200 viaturas. Dispõe ainda de área comercial coberta superior a 800 m<sup>2</sup>.

Situado em plena Avenida da República, em Gaia, o apeadeiro tem acessos pedonais a ambos os lados daquela via. Desenvolvendo-se a vários níveis, terá zonas verdes e de lazer. A comunicação com o cais de embarque e átrio faz-se por longas e espaçosas galerias iluminadas. O conjunto será enriquecido por seis painéis de azulejos do pintor Joaquim Rebocho. As plataformas que podem servir para 3 UTEs, são cobertas e isoladas por cortinas acústicas.

Em fase bastante adiantada, as obras ficam concluídas em Dezembro. Também antes do fim do ano se conclui a sinalização do itinerário Campanhã - Gaia, com a entrada em funcionamento dos resguardos em General Torres e sinalização de contra-via.

Em simultâneo, conclui-se a sinalização do topo sul de Campanhã associada à nova inserção das linhas 3 e 4 sobre o pontão do Freixo.

#### JÁ REALIZADO

- Construção da Ponte de S. João, sobre o rio Douro, no novo troço Gaia-Campanhã.
- Remodelação do topo sul da estação de Campanhã.
- Demolição das antigas oficinas da Campanhã, para libertação de espaços.

• Recuperação e reabilitação de coberturas de linhas de S. Bento, com a instalação de cantaria das principais, substituição integral da caixa de azulejos, reabilitação do tecto e iluminação do eixo exterior.

• Construção de passagens desníveis e respectivos restabelecimentos rodoviários em Nau Vitória, Rebordões, Picoutos, Arroteia e Recarei de Baixo, todas no Ramal de Leixões.

• Construção das oficinas e Centro de Formação de Guifões/Custóias.

• Remodelação do EP de Penafiel.

**EM CURSO**

- Apeadeiro de General Torres (Gaia).

- Trabalhos de construção civil e drenagem na Linha da Póvoa, entre os Kms 5 480 e 6 690.
- Remodelação do EP de Trofa, concluída antes do fim do ano.

**INVESTIMENTO**

- Até 1992 — 38,5 milhões de contos.
- Em 1993 (números provisórios), cerca de 7 milhões de contos.

Tudo começou com a ponte de S. João. Depois, passo a passo, novos trabalhos definem a dimensão da obra

## GABINETE DO NÓ FERROVIÁRIO DO PORTO GENERAL TORRES E CONTUMIL (1.ª fase) CONLUÍDOS EM DEZEMBRO

- Já em lançamento o ciclo de novos trabalhos

*General Torres: um importante apeadeiro, imponente, com vasta área comercial (Foto de M. Ribeiro)*

#### CONTUMIL CRESCE

Se General Torres surpreende pela imponência e beleza, Contumil revela-se no futuro importante centro de serviço ferroviário. Em pleno coração, ergue-se uma torre com onze pisos: ai será instalado grande parte dos serviços técnicos, administrativos e de gestão de pessoal da CP no Porto. Os últimos cinco pisos destinam-se a dormitório operacional, com cerca de uma centena de quartos individuais, cada qual com casa de banho. O edifício tem aquecimento próprio (por caldeiras e energia solar), balneários, refeitório, cozinha, câmaras frigoríficas, parque de estacionamento de viaturas.

A curta distância estão as novas oficinas de manutenção — três blocos: automotoras diesel, locomotivas e tratores, e ensaios de potência. Uma novidade: as oficinas dispõem de incinerador industrial e de equipamento para tratamento e abastecimento de areia a unidades motoras.

Em curso estão também as obras do EP de Contumil. É subterrâneo e dispõe de ligações por túnel a um e outro lado da estação, às plataformas e às zonas das oficinas e do edifício central. Este e as plataformas receberão azulejos de Eduardo Nery.

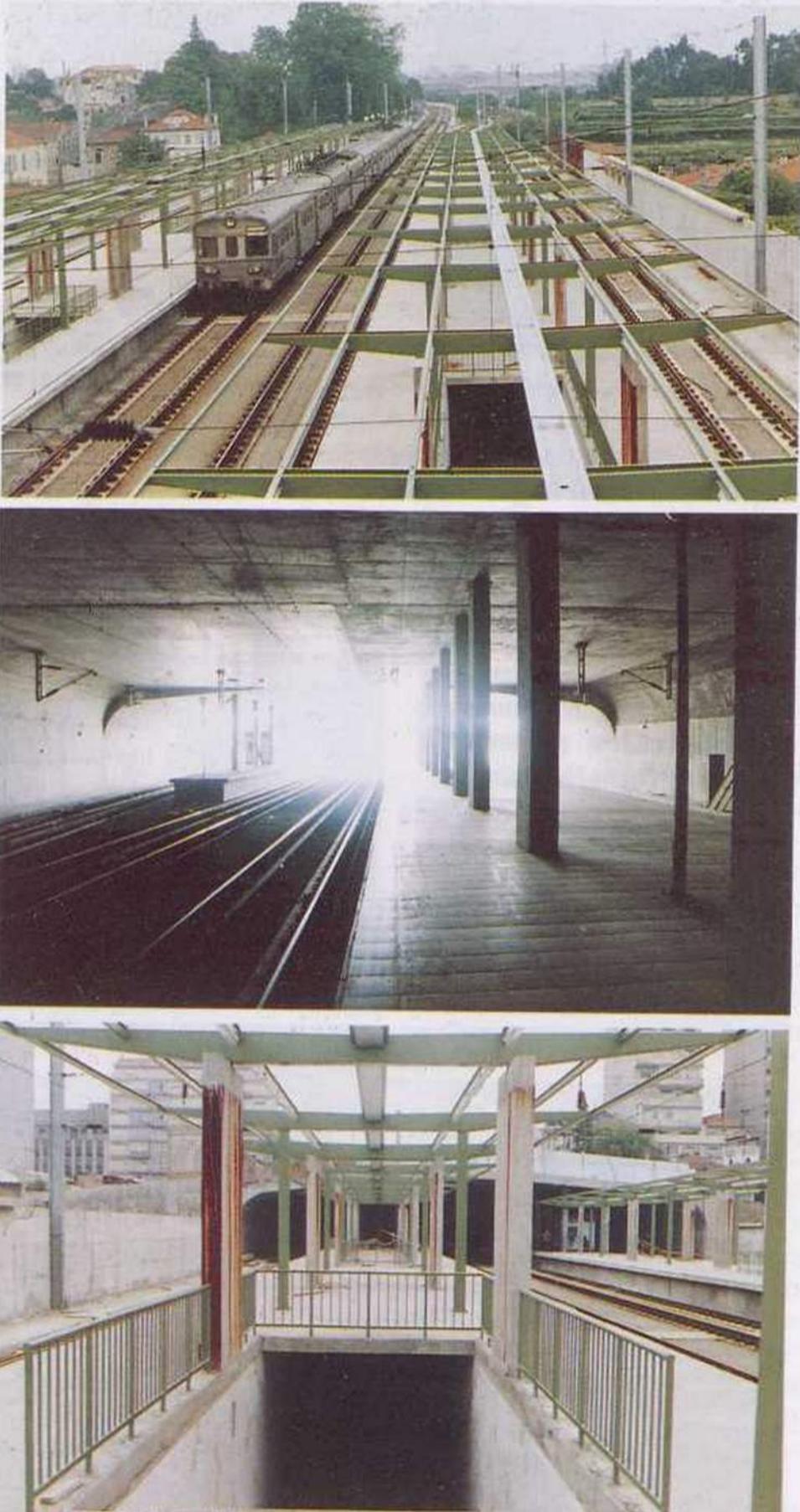
Esta é a primeira fase dos trabalhos em Contumil, concluída em Dezembro. Para a segunda fase, orçada em milhão e 500 mil contos, foram abertas em Agosto as propostas apresentadas a concurso internacional. Nesta fase, cujas obras se iniciam em Outubro, inclui-se o

feixe central de linhas de Contumil e de estacionamento das linhas do Douro e do Minho e o pavilhão de manutenção de carruagens.

O concurso e adjudicação da terceira e última fase de Contumil ocorrem em meados do próximo ano: integra-se nela a construção dos feixes de tratamento das composições de longo curso da Linha do Norte. Futuramente, podem ali acolher-se os comboios pendulares desta Linha.

O avanço dos trabalhos em Contumil cria as condições para libertar espaços em Campanhã, destinada a ser o grande interface. No primeiro trimestre de 1994, em colaboração com a Junta Autónoma de Estradas, o Gabinete do Nó Ferroviário do Porto inicia os trabalhos de ligação Campanhã-Contumil, já em concurso: desenvolver-se-á em cerca de 800 metros, sob a Via de Cintura Interna do Porto, integra quatro vias para o Minho e Douro, uma quinta de serviço e uma sexta que, por túnel, permitirá aos comboios de mercadorias da Linha do Norte aceder à Linha de Leixões sem cruzamentos.

O Ramal de Leixões e a dependência de Ermesinde, a ser beneficiadas com renovação integral, electrificação e sinalização, têm marcado o início dos seus trabalhos para Abril do próximo ano. Pela mesma altura, iniciam-se os trabalhos de duplicação da Linha do Minho, entre Ermesinde e S. Romão. A duplicação entre Ermesinde e Vila Longa, na Linha do Douro, orçada em mais de dois milhões de contos, foi já objecto de concurso internacional e a adjudicação dos trabalhos será já em Outubro. ■



**BALANÇO  
ACTUAL**

Entrou ao serviço mais uma passagem superior ao caminho de ferro. Agora, em Setúbal: um viaduto de 400 metros que eliminou a PN das Fontainhas. Inaugurada a 17 de Setembro, a PS importou num custo superior a 200 mil contos, em parte custeados pela autarquia a quem coube a responsabilidade da obra. O novo viaduto insere-se no conjunto de obras em curso na zona portuária, onde o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa também tem em construção um terminal ao serviço da AutoEuropa, a par da renovação da via.



A construção do Parque de Material Circulante do Algueirão é obra a cargo do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa. Os trabalhos encontram-se bastante avançados. Estrutura complexa, com dois edifícios, implantação de linhas férreas, arruamentos e zonas verdes, é um dos elementos da remodelação em curso da Linha de Sintra. Entretanto, o GNFL lançou um concurso público internacional para adjudicação da construção da nova Estação Ferroviária e quadriplcação da via entre os Km 12,200 e 14,100 da Linha de Sintra.



Decorreu a 26 de Setembro a primeira maratona da "Union Sportive Internationale des Cheminots", em Nottingham (Inglaterra). Teve a presença de uma equipa representante da CP, formada pelos ferroviários Fernando Vieira, operário (EMEF — Guiões), Joaquim Soares, operário (Manutenção — Campanhã), António Pinto, manobrador (Campanhã) e Estêvão Ribeiro, operário (EMEF — Entroncamento), patrocinada pela Divisão de Actividades Sociais. A prova integrou-se na Grande Maratona "Robin Hood 93", na qual participaram cerca de 8.000 atletas. Em termos de participação ferroviária, competiram formações de 19 países, tendo vencido individual e colectivamente a forte equipa polaca. Quanto à participação portuguesa, foi muito honroso o 17.º lugar obtido por Fernando Vieira (22.º na Geral Individual), que contribuiu muito significativamente para o 13.º lugar obtido pela equipa portuguesa.

Atletas do Clube Ferroviário de Portugal estiveram também presentes nos 25 Km do Jumbo. Foram oito os atletas da camisola amarela, que tiveram o patrocínio do Intercidades. Entre mais de 1200 participantes, os oito ferroviários completaram a prova, com classificação honrosa.

## EM BREVES

• O INSTITUTO SUPERIOR DE TRANSPORTES, IST, deve iniciar no próximo ano o curso de mestrado em Distribuição de Sistemas de Transportes. Decorrem, nesse sentido, negociações entre o IST, a Universidade britânica de Falford e The Charter Institute of Transport.

• OS FINALISTAS da Faculdade de Economia da Universidade Nova de Lisboa tornaram público o agradecimento à CP pelo apoio prestado às suas iniciativas académicas.

• A 8 DE OUTUBRO, o Gabinete do Nó Ferroviário do Porto assinou o contrato para a duplicação da via entre Ermesinde e Valongo, na linha do Douro. A empreitada, no valor de 2 milhões e 200 mil contos, inclui a construção de 7 obras de arte. O prazo de execução é de 20 meses.

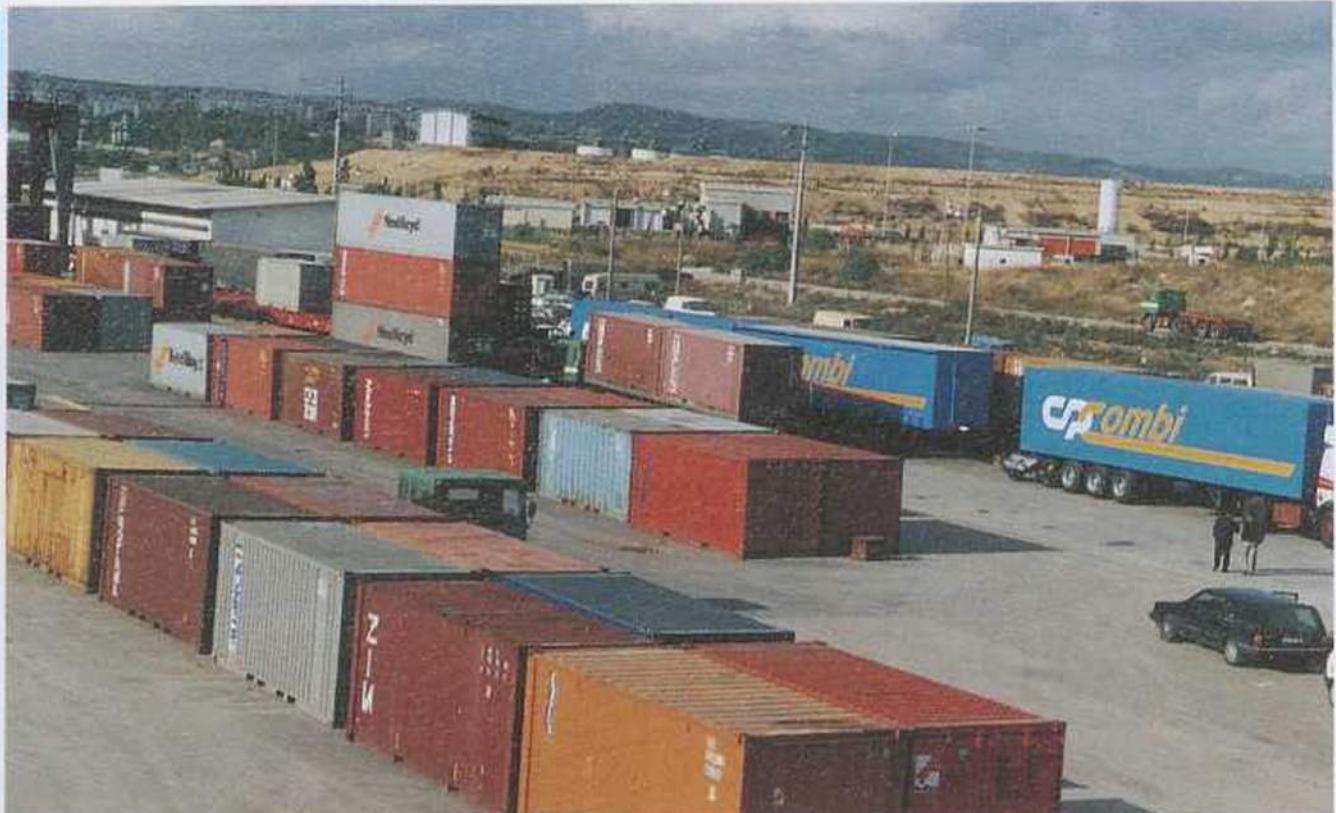
A campanha, coordenada pela Direção de Pessoal da CP e pela Fernave, obedece aos objectivos traçados pela União Internacional dos Caminhos de Ferro e integra-se no conjunto de iniciativas do "Ano Europeu da Segurança, Higiene e Saúde no local de trabalho".

## SEGURANÇA E INFORMAÇÃO

Prosseguem acções de informação e sensibilização na CP, no âmbito da campanha em curso "Segurança — Dialoguemos sobre ela, actuemos em conjunto".

Para o mês de Novembro estão programadas acções nas Divisões de Material do Entroncamento, Lisboa-P, Campolide e Cascais.

# TRANSTRAILER ENTRA AO SERVIÇO



**N**a prossecussão do seu projecto de modernização, a C.P., acompanhando a mais recente tecnologia, adquiriu 4 unidades de um novo sistema bimodal, chamado TRANSTRAILER, estando, neste momento, a proceder a um conjunto de ensaios por forma a determinar a sua eficácia operativa.

Este sistema caracteriza-se pela possibilidade de fazer circular no carril trailers rodoviários assentes, apenas, em bogies ferroviários.

Com efeito, através de manobras simples e rápidas efectuadas com o auxílio de um tractor rodoviário, consegue-se "transformar", em breves minutos, um trailer num vagão ou este num trailer.

Será, assim, possível conjugar as vantagens dos dois modos de transporte (camião e comboio), afastando as suas maiores debilidades e, por esta via, colocar à disposição do mercado uma solução de transporte que, respondendo às suas principais exigências (rapidez, maleabilidade, segurança e fiabilidade), afasta os preocupantes efeitos secundários (impacto ambiental, saturação das vias de comunicação, etc.) do crescente aumento de fluxos de mercadorias.

Terminados os testes ora em curso, a C.P. introduzirá este novo produto no mercado, por forma a aferir a aderência dos operadores a esta solução. ■

## LISBOA-ENTRONCAMENTO JÁ TEM CONVEL

**E**ntrou ao serviço, no dia 6 de Outubro, o Sistema de Controlo de Velocidade de Comboios, CONVEL, na Linha do Norte. O Sistema opera, numa primeira fase, nos comboios rápidos tipo Alfa e Intercidades com material Corail, no troço Lisboa/St.<sup>a</sup> Apolónia — Entroncamento, sendo expandido, progressivamente, a outros tipos de comboios e outros troços da Linha do Norte.

A conclusão da instalação do Sistema nesta linha está prevista para Novembro, pelo que, até finais



de 1993, podem circular os primeiros comboios com CONVEL entre Lisboa S.A. e Gaia.

De acordo com as condições técnicas de instalação do Sistema no

material circulante e a evolução das acções de formação do pessoal de condução, prevê-se a entrada do CONVEL ao serviço, gradualmente, nos comboios suburbanos e regionais realizados por automotoras eléctricas (UTE 2100/2200), nos comboios interregionais (locomotiva + carruagens) e, por fim, nos comboios de mercadorias.

Entretanto, todas as automotoras eléctricas da série 2000 e 2300 (UQE's) operam com CONVEL nas Linhas de Sintra e Cintura, cujo início teve lugar em 15 de Março. ■

## 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