

Eixo Porto-Vigo

Uma ligação estratégica no corredor atlântico

UDD 450



O eixo ferroviário Porto-Vigo liga dois pólos de desenvolvimento, dois centros de negócio, duas concentrações empresariais de actividade diversificada. É nesse contexto que se insere o protocolo assinado no Porto, entre a Região Autónoma da Galiza e a Comissão de Coordenação da Região Norte, com vista à realização de um estudo de viabilidade técnico-económica e de mercado da ligação ferroviária Porto-Vigo.

(págs. 3 a 6)

As UTE's da Linha de Cascais

(pág. 7)



CP 0187 a todo o vapor de S. Bento a Guifões

Como no princípio do século, entrou na Estação de S. Bento e mereceu, desde logo, a atenção de todos. Como uma rainha, a locomotiva CP 0187 estacionava imponente sob os olhares espantados e atentos, os disparos de máquinas fotográficas, não apenas dos repórteres.

No ar ficava uma nuvem de um cinzento ténue e um cheiro intenso a carvão, como no passado – não tão remoto como isso.

A locomotiva de 1925 estava ali – depois de restaurada – puxando duas carruagens de outros tempos, para a viagem de apresentação.

A composição, transportando muitos convidados, fez o percurso de S. Bento às oficinas de Guifões, da EMEF, onde fora reabilitada.



Saiu da estação, do centro do Porto, às 10 horas e 30 minutos, no seu andar pachorrento de locomotiva a vapor com os seus 74 anos. Com a Ponte do Freixo em frente, cruzou-se, sem titubear, com o mais recente valor da CP, o comboio de pendulação activa, mais conhecido por Pendular. Chegaram mesmo a andar em paralelo, até se perderem de vista na Estação de Campanhã.

Após uma breve paragem, seguiu, de novo, a sua marcha pesada e vagarosa até Guifões.

Durante o trajecto, o presidente do Conselho de Gerência falou aos jornalistas, desta peça museológica viva. O Dr. Crisóstomo Teixeira recordou os tempos em que ia de comboio a vapor passar férias a

Lisboa e afirmou que a CP pretende, com aquele tipo de composições, “suscitar alguma afectividade em relação aos caminhos de ferro, através de valores históri-

cos”. Existe uma parceria com a Comissão de Coordenação da Região Norte (CCRN) que tem por objectivo dinamizar os comboios históricos-turísticos nas linhas do Douro (Pocinho-Régua) e Corgo (Régua-Vila Real). Com este fim, está prevista a reabilitação de duas locomotivas idênticas à 0187.

Chegados ao complexo da EMEF, rádios e televisões quiseram ouvir o maquinista e o “fogueiro”. O calor era intenso e, como é natural, a conversa girou em torno do trabalho, “sem comparação” nas composições eléctricas ou a diesel, de hoje, com as máquinas a vapor. E, para que ficasse na imagem, lá foram mais umas pazadas de carvão e o suor a correr em bica.

Seguiu-se uma visita pormenorizada ao complexo de Guifões, da EMEF, empresa que, como referiu o presidente da CP, tem contribuído para “a modernização dos caminhos de ferro portugueses dotando-os de elevados padrões de segurança e fiabilidade”. Isso mesmo se viu nas oficinas, com carruagens Schindler a mudarem a frenagem e automotoras Allan em renovação total.



Remodelação das UDD's da série 0400

O novo comboio que a CP já colocou ao serviço comercial, uma das UDD's 450 (Unidades Duplas Diesel) destinadas à ligação internacional Porto/Vigo, nasceu de uma "velha" 0400.

Este investimento na renovação das Unidades Duplas Diesel, insere-se na cooperação transfronteiriça das redes de comunicação e representa um contributo de Portugal para a melhoria de serviço no corredor ferroviário luso-galaico.

A referência desta novidade – Série 7050451/69 – talvez surpreenda. Afinal, estamos perante um modelo de 1965, o que pode levar alguns a utilizar o qualificativo "velho". Nada mais enganador. De facto, estamos perante um "segredo ferroviário" – como do "velho" se faz novo. Um "segredo" já desvendado nos nossos Intercidades. De resto, uma prática corrente nas linhas europeias. Chama-se reabilitação do material segundo elevados padrões de qualidade, fiabilidade, conforto e segurança.

Das "velhas" 0400 apenas resta a estrutura, tudo o mais é novo, do mais moderno que há.

Estas automotoras com caixa Sorefame foram reabilitadas no Grupo Oficial do Porto da EMEF, uma empresa do grupo CP e serão duráveis por mais vinte anos.

A modernização das UDD's representou para a CP um investimento da ordem dos 300 mil contos. Dos equipamentos introduzidos, destaca-se um conjunto de tecnologias que visa o conforto, a máxima segurança e fiabilidade, o aumento da velocidade e a diminuição do consumo de combustível. A melhoria do conforto a bordo foi conseguida com a modificação do interior que privilegia o espaço destinado aos passageiros.

As UDD's 450 receberam assentos confortáveis, janelas de vidro duplo panorâmicas, ar condicionado, equipamento sonoro que transmite música ambiente, sistemas de infor-

mação electrónica e iluminação interior por lâmpadas fluorescentes com elevados níveis de luminosidade.

No exterior, um novo design conjuga o clássico com o moderno, tendo as frentes sido remodeladas.

Portas com acesso automático ligam as carroagens, enquanto as exteriores dispõem de sistema anti-entalamento e estão controladas de modo a que o comboio não possa

pôr-se em marcha enquanto abertas.

A cabina de condução foi reformulada, ficou mais espaçosa, dispõe de ar condicionado, equipamento sonoro, cadeiras confortáveis, novas tecnologias de comando e controlo, painel de bordo funcional com sistema MICRA (Módulo Inteligente de Comando e Registo de Avarias), espelhos retrovisores com maior amplitude de visão, sistema "homem-morto". Condições que beneficiam a segurança e, juntamente com o demais equipamento introduzido, garantem maiores velocidades – até aos 120 km/hora – reduzindo assim o tempo de viagem.

Para além da economia de energia, as melhorias reduzem a emissão de gases nocivos para a atmosfera, o desgaste de material e permitem detectar e localizar mais rapidamente as anomalias e simplificar a manutenção. Estas automotoras estão preparadas para receber o sistema CONVEL, logo que seja instalado nesta ligação.

As UDD's 450 representam um notável acréscimo de qualidade ao serviço de uma importante ligação internacional.

Automotoras Diesel	
Série 7050451 / 69	
Reabilitadas no Grupo Oficial do Porto	
Construtor	
• Caixa	Sorefame
• Motor Diesel	Cummins
• Ano de construção	1965
Características	
• Tipo de composição	UDD
• Velocidade máxima	120 Km/h
• Número de unidades	19
• Número de cabinas	2
• Freio automático	Ar comprimido Knoor-Bremse
Ficha técnica	
• Transmissão	Caixas hidromecânicas
• Freio	Disco
• Ar condicionado	Stone Ibérica
• Pesos em ordem de marcha (kg)	{ Motora - 54300 Reboque - 38400
• Capacidade furgão (kg)	Reboque - 3200
• Nº de lugares	1ª classe - 40 2ª classe - 124
• Nº de lugares em pé	136



Porto-Vigo

Uma ligação estratégica no corredor atlântico

O eixo ferroviário Porto-Vigo é uma das chaves no corredor atlântico. Aquela faixa liga duas das mais importantes cidades que são também dois pólos de desenvolvimento, dois centros de negócio, duas concentrações empresariais de actividade diversificada, dois dos mais importantes portos, dois núcleos culturais significativos. Mas, também, porque une a malha ferroviária portuguesa à rede da Galiza e, por via dela, ao todo espanhol.

Trata-se ainda de uma linha que percorre e serve áreas de grande densidade populacional e de intensa actividade industrial, a Norte e a Sul do rio Minho: o Grande Porto (recebendo também fluxos das regiões de Entre Douro e Vouga e do Tâmega), o vale do Ave, os vales do Cávado e do Lima, Porriño e Vigo. Em boa parte, toda a sua actividade económica está já interrelacionada.

São amplas as aspirações de colaboração entre o Norte de Portugal e a Galiza, no quadro alargado de articulação das infraestruturas

de transportes. Pretende-se, deste modo, proporcionar um desenvolvimento económico integrado no âmbito das regiões transfronteiriças europeias e, como tal, apoiadas financeiramente através de fundos específicos da União Europeia, no âmbito do III Quadro Comunitário de Apoio.

É nesse contexto que se insere o protocolo assinado no Porto entre a Região Autónoma da Galiza e a Comissão de Coordenação da Região Norte, com vista à realização de um estudo de viabilidade técnico-económica e de mercado da ligação ferroviária Porto-Vigo.

Este estudo, no qual a CP é co-participante, deverá estar concluído dentro de um ano e abrange o traçado da Linha do Minho (133 quilómetros) e cerca de 40 quilómetros no percurso espanhol.

Admite-se, caso os estudos que vão ser realizados concluam nesse sentido, que o volume de investimento a nível das infraestruturas seja da ordem dos 70 milhões de contos.

O objectivo desta intervenção a nível das infraestruturas é reduzir o tempo de viagem entre o Porto e Vigo para cerca de uma hora e trinta minutos.

Os dados de mobilidade apontam para a existência de cerca de 300 mil habitantes da zona de Vigo que rebatem sobre a Região do Grande Porto. A estes elementos demográficos haverá que adicionar a mais importante fatia de tráfego potencial de mercadorias a transportar por caminho de ferro, servindo os portos de Leixões, Viana do Castelo e Vigo.

Do lado da Galiza, tal como da parte portuguesa, assiste-se ao avanço da modernização da rede ferroviária que permitirá uma ligação rápida por caminho de ferro entre La Coruña/Ferrol e Lisboa, um eixo significativo no projecto das Redes Transeuropeias de Transporte, no quadro do Enlace Multimodal Portugal, Espanha, Europa Central, perspectivado pelo Conselho Europeu de Cardiff, em Junho de 1998.



Assinatura do protocolo de financiamento, com a presença de altos dignitários de Portugal e de Espanha.

Com o ministro Cravinho e D. Fraga Iribarne

Apresentação das UDD's 450



Dr. Crisóstomo Teixeira discursa durante a viagem inaugural.

Em paralelo com assinatura do protocolo de financiamento para a elaboração de um estudo de viabilidade técnico-económica e de mercado, da ligação ferroviária entre o Porto e Vigo, rubricado na sede da Comissão de Coordenação da Região Norte (ver notícia na página anterior), a CP procedeu à apresentação oficial do material circulante renovado que desde o dia 21 de Julho, começou a operar nesta ligação internacional – três Unidades Duplas Diesel (UDD's) da série 450.

Integraram a viagem inaugural, realizada entre o Porto – São Bento e Viana do Castelo; o ministro do Equipamento e da Administração do Território, Eng. João Cravinho, o presidente da Junta da Galiza, D. Fraga Iribarne, o Secretário de Estado dos Transportes, Eng. Guilhermino Rodrigues, o presidente do Conselho de Gerência da CP, Dr. Crisóstomo Teixeira, além de outros administradores da

nossa empresa, da REFER e de representantes dos interesses envolvidos neste projecto.

O investimento na renovação das três UDD's que começaram agora a estabelecer esta ligação internacional, oferecendo melhor conforto e qualidade do serviço, reflecte o esforço da CP para a melhoria do serviço no corredor

ferroviário luso-galaico sendo, nesse sentido, um contributo no âmbito da cooperação transfronteiriça entre os dois países.

No decurso da circulação especial efectuada, que contou com um numeroso grupo de jornalistas da Galiza, o presidente do Conselho de Gerência da CP salientou "a manifestação de vontade e o sinal dado de que se pretende iniciar um processo de aproximação por ferrovia entre o Porto e Vigo".

Nesse contexto, o Dr. Crisóstomo Teixeira destacou as condições de comodidade e conforto os ganhos de tempo de viagem proporcionados com a reconversão das UDD's 450.

O presidente da CP referiu-se também à política de recuperação do material circulante, adaptada às novas valências de conforto e de desempenho ferroviário, seguindo, neste particular, medidas idênticas adoptadas noutras redes europeias.



O ministro João Cravinho e D. Fraga Iribarne na cabina de comando da nova UDD.

Mais velocidade para aproximar as redes de Portugal e da Galiza

O projecto e as suas metas ficaram expostas no Centro de Coordenação da Região Norte quando, a propósito da entrada ao serviço das UDD's 450 reabilitadas, o ministro da tutela, dirigindo-se ao presidente da Junta da Galiza, D. Manuel Fraga Iribarne, declarou que este seria um pequeno passo cujo significado o futuro irá valorizar.

O engº João Cravinho, a par da Junta galega, pretende que o comboio seja um meio de transporte fundamental no corredor atlântico, ligando Portugal e Galiza. O objectivo mais imediato é a redução do tempo de viagem entre Porto e Vigo, actualmente de três horas e meia para 178 kms. de percurso. Pretende-se que, a médio prazo, seja de hora e meia, sendo as UDD's 450 um contributo para tal propósito.

Outro passo ficou dado no Porto, no passado dia 20 de Julho: foi assinado um protocolo para a elaboração do Estudo de Viabilidade Técnico-Económica e de Mercado para a ligação ferroviária entre Porto e Vigo, no qual se analisem três cenários para velocidades máximas de 120, 140 e 160 km/hora.

O protocolo compromete as partes galega e portuguesa e aponta para os finais do ano 2000 o prazo para a conclusão do estudo. Nos termos deste protocolo, fica constituída uma Comissão Técnica Mista de Acompanhamento que integra, para além da CP, a REFER, a RENFE, o Instituto Nacional do Transporte Ferroviário de Portugal, a Direcção Geral de Transportes Terrestres de Portugal e, ainda, o Ministério do Fomento de Espanha, a Jun-

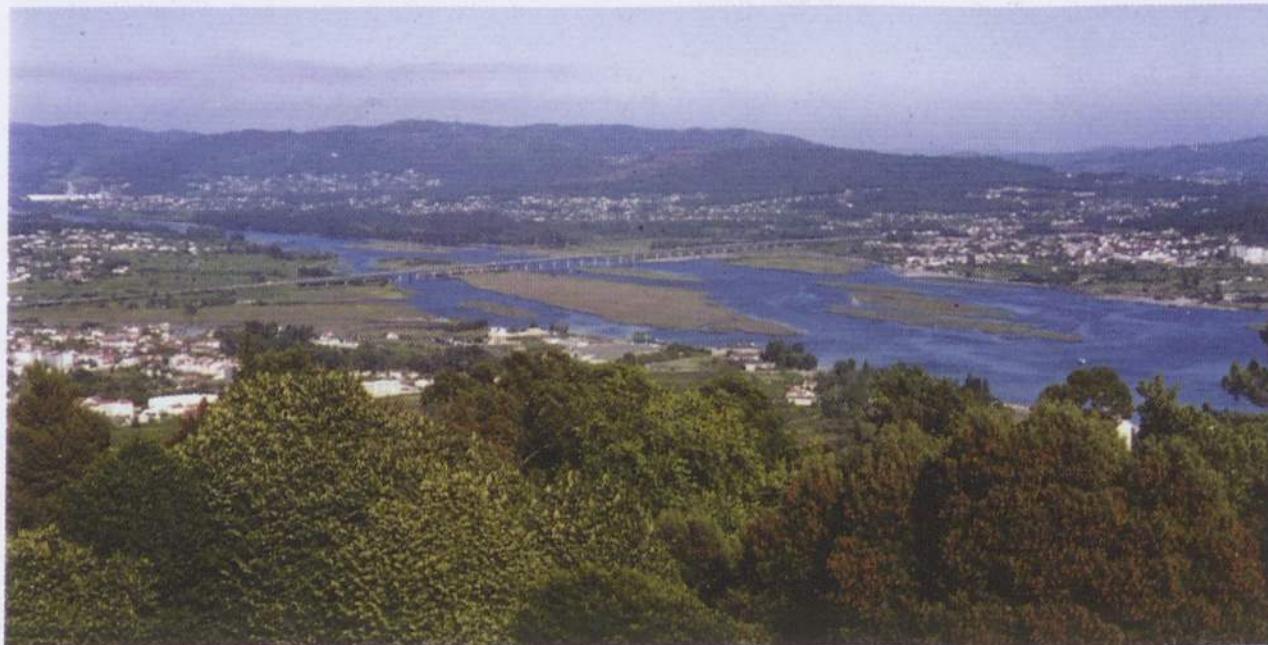


ta da Galiza e a Comissão de Coordenação da Região Norte.

O estudo recebe financiamento comunitário, no âmbito do fundo das Redes Transeuropeias de Transporte. A concretizarem-se os prazos previstos, em 2006 poder-se-á ir do Porto a Vigo, de comboio, em apenas uma hora e meia.

Quatro circulações diárias

Porto e Vigo mais perto



Com o material circulante agora renovado, a CP passou a efectuar, desde 21 de Julho, quatro viagens comerciais diárias no eixo Porto/Vigo. Duas em cada sentido.

Os comboios, com saída de Vigo às 8.25, chegam à Estação de São

Bento às 10.45, enquanto que os das 13.55 terminam a sua marcha em Campanhã, às 16.00. No sentido inverso, as partidas fazem-se de São Bento às 7.34 com chegada a Vigo às 12.02 e da Estação de Campanhã, às 18.57 horas e terminus

naquela cidade galega, às 23.14.

Cada UDD 450 tem capacidade para transportar 300 passageiros, 164 sentados e 136 em pé. A primeira classe dispõe de 40 lugares sentados e a segunda 124.

Os dados estatísticos neste eixo apontam para uma ocupação, no território nacional, de cerca de 70 por cento em relação à oferta disponibilizada.

As melhorias no serviço prestado pela CP, no eixo ferroviário Porto-Vigo, com recurso às UDD's 450, é uma resposta aos desafios do desenvolvimento. Um complemento à recente beneficiação da ligação Lisboa-Porto com a entrada ao serviço dos Alfa Pendulares, e mais um passo no enorme esforço de modernização do caminho de ferro nacional.

Impunha-se pôr em circulação comboios que respondessem, em termos de qualidade, às exigências de uma procura que tende a crescer.

UTE's já circulam na Linha de Cascais

Entraram ao serviço a 17 de Julho, na Linha de Cascais, as duas primeiras UTE's (Unidades Triplas Eléctricas), de um total de 13, cuja renovação foi encomendada pela CP à EMEF. Trata-se de material circulante modernizado que confere mais conforto aos passageiros, indo ao encontro de padrões elevados de qualidade e também de maior segurança na circulação.

Mais conforto, melhor informação

As novas unidades estão equipadas com ar condicionado e sistemas de informação visual (interno e externo) e sonoro. Mostradores electrónicos indicam "próxima estação", "estação de destino", "horas" e "temperatura exterior". Estas UTE's apresentam um design interior moderno e janelas panorâmicas com vidros laminados e filtrantes que dispensam cortinas. Música a bordo permite uma viagem ainda mais agradável.

Segurança reforçada

Com sistemas automáticos de fecho de portas anti-entalamento e



As novas composições proporcionam maior conforto e segurança aos passageiros.

que impossibilitam a marcha, enquanto abertas, as UTE's dispõem de "caixa negra", sistema "homem-morto", rádio-solo-comboio que permite contacto imediato com os postos de controlo e circulação de tráfego e novo sistema de frenagem.

Também a cabina de condução beneficia de melhorias, mais espaço, aumento de informação no painel de bordo e cadeira ergonómica para o maquinista.

As duas primeiras unidades entraram agora ao serviço, após um criterioso período de ensaios. As restantes vão circular à medida que se processe a sua entrega por parte da EMEF.

O programa de modernização do material circulante da Linha de Cascais inclui 13 UTE's e 21 UQE's.

IV Dia do Táxi

Com o patrocínio e presença da CP o IV Dia do Táxi, organizado pela ANTRAL (Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros), foi assinalado na FIL, no Parque das Nações, a 17 e 18 de Julho.

As pessoas que visitaram o nosso stand puderam ter um contacto mais directo com as características e potencialidades do novo serviço Alfa Pendular, bem como informações sobre serviços e horários disponibilizados pela empresa.

Foi ainda oferecido aos participantes a viagem de regresso, por validação do título de transporte que tiver sido utilizado na viagem para Lisboa.

Tal como nas edições anteriores, o evento serviu essencialmente para discussão de soluções dos problemas dos taxistas, melhoria do serviço e apresentação de produtos inova-



Stand da CP, no IV Dia do Táxi.

dores, tendo contado com a participação de cerca de 5000 profissionais do sector.



O comboio que faz a travessia da Ponte 25 de Abril.

CP cedeu à Fertagus posição contratual na compra dos comboios para o eixo Norte-Sul

A CP - Caminhos de Ferro Portugueses, EP assinou com a Fertagus - Travessia do Tejo Transportes, SA, o contrato de cedência da sua posição contratual na compra e venda das 18 Unidades Quádruplas Eléctricas (UQE's) de dois pisos destinadas ao operador do eixo ferroviário Norte-Sul.

O acordo para a aquisição deste material foi celebrado pela CP, em Dezembro de 1996, com o consórcio externo vencedor do concurso entretanto aberto, constituído pela GEC Alsthom Transporte, SA. (líder do agrupamento) e pela Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA. (CAF). Nele se previa que a empresa ferroviária portuguesa cedesse, oportunamente, a sua posição contratual ao futuro concessionário do eixo Norte-Sul.

O valor da encomenda das 18 UQE's atinge os 20,5 milhões de contos, sem revisão de preços, acrescido de material em peças, na ordem dos 650 mil contos.

Estes comboios de dois pisos são produzidos em Espanha, sede das

empresas adjudicatárias do concurso e, em Portugal, nas instalações da ADTranz (ex-Sorefame), para efeitos de montagem de alguns equipamentos. O Instituto de Soldadura e Qualidade (ISQ) também intervém na sua área de fiscalização e de controlo.

Em Dezembro de 1997, foi celebrado entre as partes uma adenda ao contrato, a qual prorrogou, de Março para Maio de 1999, a entrega da totalidade das 18 UQE's. Contudo, como é do domínio público, não se concretizou integralmente essa entrega, situação que acarretou o adiamento da entrada ao serviço dos comboios, no eixo ferroviário Norte-Sul.

Mantém-se, entretanto, a relação contratual da CP com o consórcio Alsthom/CAF, no que respeita ao fornecimento de 12 UQE's simi-

lares às destinadas ao eixo Norte-Sul e que vão operar na linha suburbana da Azambuja.

Esta encomenda, adenda ao contrato inicial, foi celebrada em Dezembro de 1997 e previa entregas cadenciadas entre Maio e Novembro do ano em curso. As 12 UQE's para a linha da Azambuja representam um investimento da ordem dos 13,8 milhões de contos, acrescido de cerca de 500 mil contos para material em peças.

O contrato de cedência da compra e venda dos comboios da CP para a Fertagus foi assinado pelo presidente do Conselho de Gerência da empresa ferroviária, Dr. Crisóstomo Teixeira e pela vogal, Dra. Elsa Roncon Santos, enquanto o novo operador foi representado pelo Dr. José Luís Rosado Catarino.