

# EIXO NORTE-SUL

## PINHAL-NOVO A PENALVA JÁ ESTÁ — SÃO 10 KMS DE VIA INSTALADA

centrais

**PAÇO D'ARCOS:**  
assinado  
acordo  
para nova  
estação

— pág. 2

FOTO M. RIBEIRO



## **CP BOLETIM**

### **FOLHA INFORMATIVA INTERNA**

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 28 — 20-4-94

## **MINISTROS VISITARAM RAMAL DO LOURIÇAL**

— pág. 6

## **COMBOIO DO LEITE LINHA ABBEVILLE A LISBOA EM 50 HORAS**

— pág. 8

**ALVERCA:**

Linha  
da Azambuja  
beneficiada  
com um  
EP  
moderno  
e amplo

— pág. 2/3

## ARAUTOS POR OMISSÃO

**E**m recente debate sobre Património Cultural, algumas vozes – mais sedentas de protagonismo que de canseiras – lançaram sobre a CP pretensas responsabilidades por deficiente preservação do património histórico do caminho de ferro em Portugal.

Por acusação ser injusta, não lhe damos o comprehensivo silêncio de quem entende que, naquela altura e naquele lugar, mais não cuidaram essas vozes do que chamar sobre si os meneios de cabeça a aprovar de quem está mal informado sobre a actividade da CP nesse domínio.

Com efeito, passada uma notável fase de inventariação e preservação do seu acervo documental e do seu património tecnológico e iconográfico, a CP vem desenvolvendo um trabalho firme visando a edição das suas fontes, a conservação e recuperação de peças significativas e a procura de soluções adequadas para a apresentação pública de uma das mais significativas memórias portuguesas da revolução industrial.

O próprio Boletim CP – através do qual trocamos estas impressões – se tem feito eco regularmente dessa postura, cooperando à sua maneira na divulgação desse património.

Por tudo isso, quase nos apetece admitir que aquelas insinuações de abstenção da CP face a essas suas responsabilidades sociais possam encobrir desejos velados de hegemonias sobre o que pertence ao País, claro, mas particularmente ao Caminho de Ferro. Por esta evidência nos recusamos tal tentação.

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

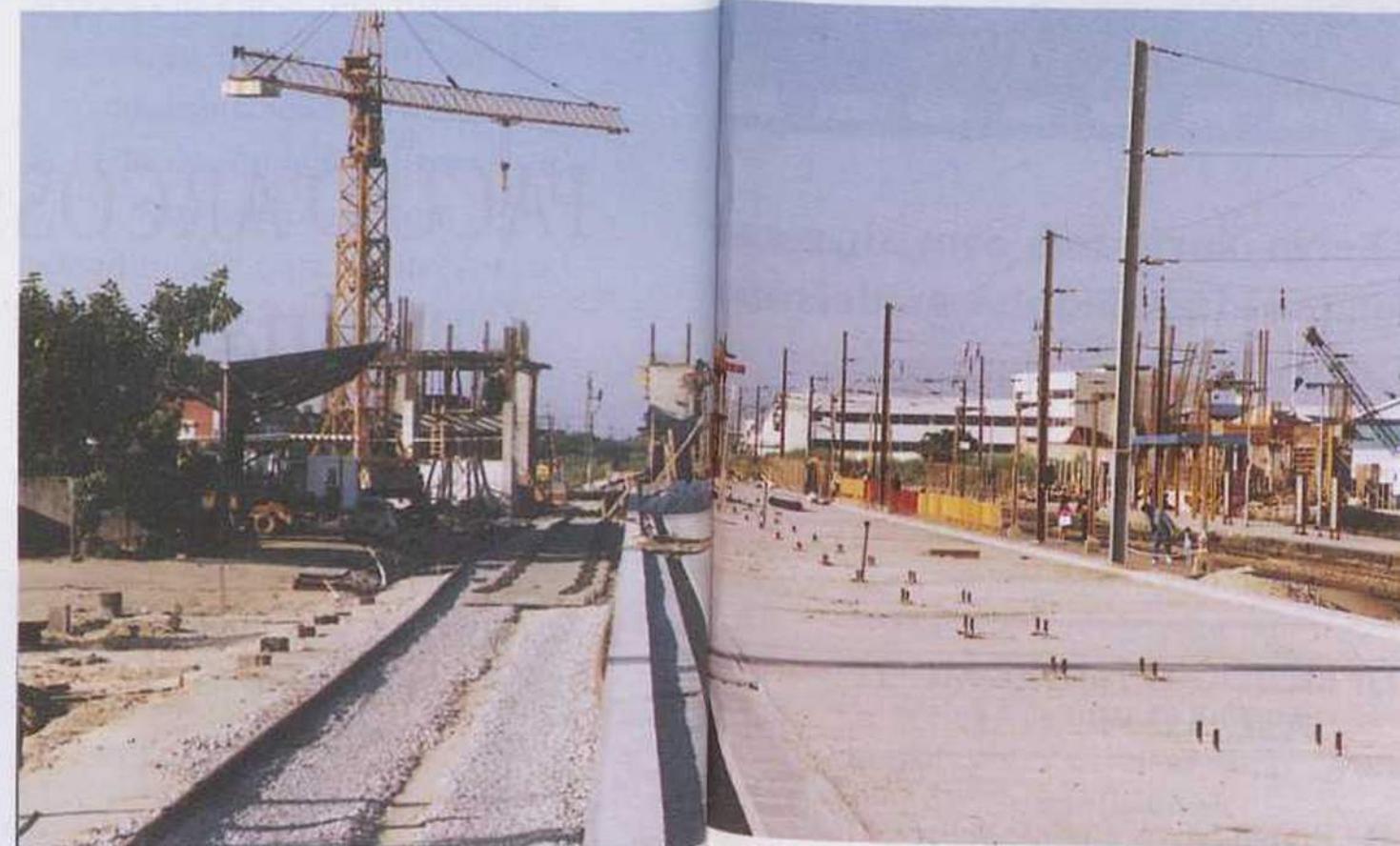
**Foram garantidas as melhores condições de segurança possíveis agravadas pela necessidade de outros trabalhos**

**em trabalhos ferroviários, sempre complexos e morosos... Houve dificuldades e imprevistos a vencer, que não são da responsabilidade da CP. Mas, agora, as obras avançam já a bom ritmo.**

## ALVERCA: EP AMPLIO E MODERNO

**Em Alverca há obra à vista.**

**Um novo Edifício de Passageiros está a erguer-se dos cabocos. É a modernização ferroviária que chega a Alverca, trazendo aos utentes o benefício de mais comodidade e melhor qualidade. O novo EP será amplo e confortável. Estará concluído até ao fim do ano.**



**E**stação de Alverca – vencidas as dificuldades técnicas

aparecidas, o novo EP ganha forma. Adivinha-se já, ali, uma realidade mais no processo de modernização da rede ferroviária portuguesa. Será um EP amplo, adequado ao movimento intenso que se verifica e enquadrado na tipologia da construção urbana local.

Foram diversas as dificuldades a vencer para que a construção avançasse, com o ritmo que tem agora. Houve que tratar os solos para a instalação da nova plataforma. E houve que desviar infraestruturas enterradas na zona de implantação do futuro EP.

Acontece em Alverca o que acontece na Linha de Sintra, no Cais do Sodré, na Linha da Beira Alta, em suma, onde trabalhos de modernização da

ritmo regular e prevê-se que, até final do ano, as obras estejam concluídas.

### PREOCUPAÇÕES COM A SEGURANÇA

Sabe-se que as construções em ferrovia são sempre complexas e morosas. Têm que executar-se sem prejuízo do movimento de composições e utentes. Por isso mesmo, os trabalhos – inevitavelmente incômodos para quem utiliza o

comboio como meio de transporte – exigem particular atenção em termos de garantia das condições de segurança.

Acontece em Alverca o que acontece na Linha de Sintra, no Cais do Sodré, na Linha da Beira Alta, em suma, onde trabalhos de modernização da

nossa rede ferroviária decorrem. No caso de Alverca, foi vedada a zona de implantação do novo

EP e ficou aí proibida a circulação. Construíram-se novos acessos, provisórios, aos cais, devidamente vedados e pavimentados. Foi recolocado o abrigo no cais de embarque que serve a via descendente.

É óbvio que, apesar destes cuidados, os transtornos para os passageiros são inevitáveis – porque obras são obras. Mas também é evidente que tais transtornos são o anúncio de futuras comodidades e melhorias para os utentes.

### OUTRAS DIFICULDADES

Em Alverca, todavia, as incomodidades criadas aos

utentes ficaram agravadas pela existência de outras obras que, embora relacionadas de algum modo com a remodelação em curso, não estão sob alçada da CP.

Por exemplo, o desvio dos colectores de água, necessário para a construção do EP, teve incidência no escoamento das águas fluviais, de resto já insuficiente. A dificuldade, no entanto, só pode ser resolvida pela intervenção dos Serviços Municipalizados de Água e Saneamento que tem previstas obras no local.

Também a reparação do pavimento da Rua da Estação



**ATLETAS VESTIDOS DE AMARELO**, as cores do Clube Ferroviário de Portugal. Na meia maratona de Lisboa, estas cores deram nas vistas, graças ao empenho dos atletas ferroviários que granearam lugares honrosos (a meio da tabela). Com o patrocínio Intercidades, o CFP é já uma constante, bem apreciada, nas provas de atletismo que em Portugal se organizam (Foto Viriato)

depende, não das obras pelas quais a CP é responsável, mas do avanço dos trabalhos do interceptor de águas domésticas.

Este conjunto de trabalhos, quer da CP quer da Câmara, acresceu os transtornos para os utentes. Mas em Alverca já se começa a ver obra. E o futuro EP, a surgir pouco a pouco aos olhos de todos, compensará certamente as dificuldades episódicas que trabalhos de modernização sempre colocam.



# DE PENALVA A PINHAL NOVO - 10 KMS DE VIA RUMO À NOVA TRAVESSIA DO TEJO

A nova linha férrea avança a sul do Tejo: são já dez quilómetros de via entre Pinhal Novo e Penalva, com o ramal para a Auto-Europa também implantado. O troço encontra-se todo vedado, de modo a impedir acessos indevidos. Atravessando uma zona rural, houve o cuidado de abrir passagens inferiores para garantir a circulação de gado.

Um facto que importa registar: ao longo desta extensão de via, assente em travessas de betão monobloco, não existe nenhuma passagem de nível. Entre Pinhal Novo e Penalva foram construídas nove passagens desniveladas – sete superiores à linha férrea e mais duas inferiores.

Por enquanto, apenas está instalada uma via, mas está concluído o leito para a segunda via, a instalar. Este é um troço incluído na futura ligação de Lisboa a Setúbal, com atravessamento ferroviário sobre o Tejo na Ponte 25 de Abril. De Pinhal Novo a Setúbal, os trabalhos estão praticamente concluídos, faltando acabar as obras para a eliminação de passagens de nível. Também vão decorrer intervenções na estação de Pinhal Novo, de

total, 31 quilómetros de via férrea, que estarão funcionais em 1998. O itinerário terá as seguintes estações e apeadeiros: Penalva, Coimbra, Fogueteiro, Foros de Amora, Corroios e Pragal. A par destas estações e apeadeiros a construir, juntamente com interfaces no Pragal (onde será

## DEFINIDO O ITINERÁRIO ATÉ AO PRAGAL

De Pinhal Novo à ponte sobre o Tejo, próximo do Pragal, serão, no



AE-2, a via mergulha num túnel que permitirá vencer um morro ali localizado. Segue depois um trajecto paralelo à AE, ultrapassando por viaduto a ribeira de Coimbra. No Feijó, a linha atravessa a AE por um túnel, em parte já construído, mas a necessitar

modo a facilitar e garantir segurança ao atravessamento de peões.

implementado um vasto parque para estacionamento de automóveis que, no seu desenvolvimento final, terá capacidade para oito mil viaturas) e Foros de Amora. O prolongamento da linha até ao Pragal requer diversas obras de arte significativas.

Após atravessar os acessos do Barreiro à Auto-Estrada do Sul,

alargamento. Começa então a descrever um arco que, vencendo os acessos ao Monte da Caparica, conduz até ao Pragal (estaçao junto à Escola Superior de Educação Jean Piaget). Esta parte do troço requer igualmente a construção de viadutos ferroviários nos cruzamentos com a rodovia.

O acesso do Pragal à Ponte 25 de Abril faz-se por túnel: é o túnel aberto aquando da construção da ponte, o qual será agora prolongado para permitir a ligação ferroviária.

## EM PENALVA

O ramal de Auto-Europa entronca no troço Pinhal Novo - Pragal junto à estação de Penalva. Está instalada a agulha e também um feixe de linhas para facilitar as manobras dos futuros comboios que transportarão as viaturas produzidas na



unidade fabril da Ford-Volkswagen. Significativamente, o Gabinete do Nô Ferroviário de Lisboa, entidade à qual incumbe a responsabilidade da construção deste eixo ferroviário Norte-Sul (com excepção do atravessamento do Tejo) construiu a via até um quilómetro para norte da estação de Penalva.

No troço já construído circulam agora comboios que transportam os trabalhadores das obras do complexo fabril. São percursos daqueles que, daqui a quatro anos, vão garantir as ligações com Lisboa. Será então eliminado um dos grandes estrangulamentos da rede portuguesa – a barra do Tejo. ■

# INTER RAIL COM NOVA FÓRMULA

**O**s jovens com menos de 26 anos de idade podem, desde 1 de Abril, viajar pela Europa durante um mês, por 57 765 escudos (250 ecu).

O cartão Inter Rail beneficiou de alterações profundas na sua forma de conceção.

Após estudos de mercado, levados a cabo pela Comunidade Inter Rail, chegou-se à conclusão de que a maioria dos jovens apenas visitava, em cada viagem, um máximo de seis a sete países.

Tendo em conta este facto, e também o reduzido poder económico deste segmento de mercado, procurou evitar-se que os jovens fossem obrigados a comprar um Inter Rail válido para todos os países. Este passe do Cartão Inter Rail, válido para duas zonas, é muito inferior ao Passe Global (288 ecu), que os jovens eram até aqui obrigados a comprar.

## ESTANTE

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

- BASTÃO PILOTO – Janeiro 94. Interessantes textos sobre "Santo Tirso - Caniços" (memórias) e sobre os Caminhos de Ferro nos Estados Unidos.
- CARGO – Março 94. Em apreço o problema de localização da gare de mercadorias do Norte.
- LINEAS DEL TREN – Março 94. Rodagens cinematográficas nas estações ferroviárias espanholas.
- LINEAS DEL TREN – Abril 94. Insere reportagem sobre a RENFE.
- LA VIE DU RAIL – 13 Abril 94. Estudo comparado dos diversos modos de transporte terrestre.
- RAIL ENGINEERING INTERNATIONAL – 94.
- PASSENGER RAIL – Fevereiro/Março 94.
- LT NEWS – Março 94.

As redes ferroviárias acordaram em repartir as redes em sete espaços, pelas seguintes sete zonas geográficas:

Zona A – Grã-Bretanha e Irlanda do Sul;  
 Zona B – Suécia, Noruega e Finlândia;  
 Zona C – Dinamarca, Alemanha, Suíça e Áustria;  
 Zona D – Polónia, República Checa, Eslováquia, Hungria, Croácia, Bulgária e Roménia;  
 Zona E – França, Bélgica, Holanda e Luxemburgo;  
 Zona F – Espanha, Portugal, Marrocos;  
 Zona G – Itália, Eslovénia, Grécia, Turquia e travessia marítima entre Brindisi e Pratas.

Os preços por zona são os seguintes: Passe "1 Zona", 200 ecu no máximo – livre circulação durante quinze dias.

Passe "2 Zonas", 250 ecu – livre circulação durante um mês.

Passe "3 Zonas", 280 ecu – livre circulação durante um mês.

"Passe Global", 315 ecu – livre circulação durante um mês.

Nos percursos da rede ferroviária emissora do Cartão, à ida e no regresso, os titulares podem adquirir bilhetes de 2.ª classe, a preço reduzido, beneficiando de uma redução de 50%.

## MINISTROS VISITAM RAMAL DO LOURIÇAL

**O** Eng.º Mira Amaral, Ministro da Indústria e Energia, e a Dr.ª Teresa Gouveia, Ministro do Ambiente e Recursos Naturais, visitaram a 29 de Março o ramal do Louriçal – dez quilómetros de via férrea nova, ligando a estação do Louriçal às unidades fabris da Celbi e da Soporcel. Acompanharam os membros do Governo o Eng.º Álvaro Bissaia Barreto, Presidente do Conselho de Administração da Soporcel e o Presidente da CP, Eng.º Pedro Dias Alves, além do director fabril da Celbi, Silva Gomes.

O novo ramal permite o escoamento das celuloses

produzidas pelas duas unidades da Leirosa. Como foi detalhadamente descrito no "Boletim" da CP de Agosto do ano passado, a construção do ramal foi comarcipada pelo PEDIP, Programa Específico para o Desenvolvimento da Indústria Portuguesa. Também a Celbi e a Soporcel comarciparam no investimento, um bom exemplo de cooperação entre a transportadora ferroviária e a indústria utente dos caminhos de ferro.

O investimento total neste troço novo da linha férrea foi de cerca de dois milhões e trezentos mil contos.

**CP EM BREVES**

• O CLUBE de Entusiastas dos Caminhos de Ferro expõe no Salão da Junta de Freguesia da Mina, na Amadora. Trata-se de uma interessante exposição sobre comboios. "O Universo dos Caminhos de Ferro, assim se chama este certame inaugurado a 14 de Abril. Destaque para a mostra de modelos miniaturas de locomotivas a vapor, a diesel e a electricidade.

• O SECRETÁRIO DE ESTADO dos Transportes, eng.º Jorge Antas, anunciou que a Linha da Azambuja estará quadruplicada em 1997. A quadruplicação torna possível a separação da circulação dos comboios de longo curso dos suburbanos.

No futuro, concluída a quadruplicação, as composições da Linha da Azambuja vão transportar, nas horas de ponta, cerca de mil pessoas de quatro em quatro minutos.

• A CP TEM PRONTO um estudo sobre as condições de exploração da Linha do Tâmega, entre Amarante e Arco de Baúlhe. O estudo, que tem em vista a exploração turística privada da Linha, foi elaborado por uma comissão nomeada pela CP. São 40 Km de via férrea, em via reduzida, que merece a apetência de operadores turísticos.



## PAÇO D'ARCOS: UM EP PARA O FUTURO

**P**aço d'Arcos (Linha de Cascais) vai ter nova estação de passageiros. Em protocolo assinado pela Câmara Municipal de Oeiras, Direcção Geral dos Transportes Terrestres, Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa e CP, em cerimónia que decorreu a 12 de Abril nos Paços do

Conselho de Oeiras, presidida pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Eng.º Joaquim Ferreira do Amaral, foram fixados os termos de comparticipação das diversas entidades nas importantes obras previstas.

Além da construção de uma nova estação, as obras eliminam a passagem de nível adjacente com a construção de um viaduto ferroviário sobre a Avenida Senhor Jesus dos Navegantes. Os trabalhos estão a cargo do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, estimando-se o investimento em 600 mil contos.

A Câmara de Oeiras encarrega-se da construção de um viaduto rodoviário paralelo à linha férrea e de parques para o estacionamento de viaturas.

O realojamento das famílias residentes na área está orçado em 600 mil contos, comparticipados pela Câmara Municipal, pelo Instituto Nacional de Habitação e pelo Instituto de Gestão e Alienação do Património Habitacional do Estado.



Mais uma locomotiva da CP nos grandes tráfegos internacionais. Agora, é a vez do leite: a rede ferroviária portuguesa mostra a sua capacidade de responder aos grandes desafios

## LEITE VEM DE FRANÇA POR COMBOIO

**D**urou 50 horas a viagem-piloto feita por um comboio de mercadorias entre Abbeville e Beirolas. A viagem, que ensaiou o transporte do leite de França para Portugal, foi um sucesso, sendo possível no futuro reduzir ainda mais a sua duração. A partir de finais de Abril, o leite começou a ser transportado por via férrea desde Abbeville, no norte de França, até Beirolas. Num primeiro trajecto, a carga atravessa o território francês até à fronteira de Irun onde os contentores são passados do comboio de SNCF para vagões da RENFE. Uma locomotiva da CP encarrega-se de o trazer até Beirolas. Posteriormente, os contentores seguem, por rodovia, até às instalações da UCAL, em Águas de Moura.

Para já, são quatro comboios por mês a fazer este transporte – 600 toneladas por semana.

Com a construção do

atravessamento ferroviário sobre o Tejo, na Ponte 25 de Abril, e de um terminal de movimentação de contentores no porto de Setúbal, o leite vindo de França poderá ser transportado de comboio até à cidade sadina.

dentro dos contentores, houve que coordenar rigorosamente todos os intervenientes neste processo. A viagem-piloto foi um teste à sua capacidade de resposta, nomeadamente das três empresas ferroviárias envolvidas: SNCF, RENFE e CP.

FOTO M. RIBEIRO



Também a conclusão das obras de modernização e electrificação da Linha da Beira Alta permitirá diminuir ainda mais o tempo de viagem no percurso português.

“Dado que o leite não pode permanecer mais do que 72 horas

Na viagem inaugural, foram transportados vinte contentores com capacidade para 30 toneladas cada um. O operador responsável por este tráfego é a Intercontainer.

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP

Calçada do Duque, n.º 20 • 1294 LISBOA CODEX • Tel. (01) 346 69 45 / 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 de Sto. Adrião • 2675 ODIVELAS • Tel. (01) 938 71 80 / 937 71 90 • FAX 937 75 60

Tiragem: 21 000 exemplares • Distribuição Gratuita

### CP – BOLETIM INFORMATIVO