

TUDO NOVO NA LINHA DO OESTE

Linha do Oeste moderniza-se. Houve renovação integral de via, incluindo carris, travessas e balastro, ao encontro das modernas exigências: carril de 54 kg/metro, travessas em betão bloco e balastro em granito. Simultaneamente, foram drenadas as áreas mais críticas, procedeu-se ao saneamento e impermeabilização da plataforma.

Em fins de Fevereiro, todo o trabalho está concluído, integrando-se no conjunto a ampliação e modernização das estações de Caldas da Rainha, Marinha Grande, Leiria, Guia e Amieira. Estas obras tiveram a

Em consequência, aumentou a velocidade de circulação das composições. No momento, a CP oferece diariamente 16 comboios em cada sentido no troço Cacém — Torres Vedras; 12 em cada sentido no troço Torres Vedras —



comparticipação do FEDER, Fundo Europeu para o Desenvolvimento Regional, e implicaram um investimento de cinco milhões de contos.

Anteriormente, tinham sido beneficiadas as estações de Louriçal e Monte Real.

— Caldas da Rainha; 12 em cada sentido no troço Caldas da Rainha — Leiria; e 9 em cada sentido no troço Leiria — Figueira da Foz. Além disto, um rápido Intercidades liga Figueira da Foz a Lisboa.

CP EM BREVES

• MODERNIZAÇÃO da linha férrea Porto — Braga começa em 1993. Este ano conclui-se o projecto de duplicação da via Ermesinde — S. Romão.

• RENOVAÇÃO de material do "Intercidades" vai custar cinco milhões de contos. A CP intente colocar ao serviço, já este ano, carruagens com melhor padrão de conforto e segurança.

• VENDA de bilhetes e reserva de lugares no "Intercidades", eixos de Braga, Aveiro, Guarda e Covilhã, estão em fase de informatização. A operação implica um investimento de dois milhões de contos.

• ENTROU ao serviço, em fins de Janeiro, a nova loja TEX, em Santa Apolónia.

• TRANSPORTES especiais de comboio + autocarro, com preços acessíveis para a Expo 92 em Sevilha, de 1 de Maio a 2 de Outubro. Saídas de Porto e Lisboa todas as sextas-feiras à noite e chegada a Sevilha via Setil, Vila Real de Santo António, sábado de manhã. Regresso, com saída de Sevilha às 4h00 horas de domingo (hora de encerramento da feira) e chegada a Lisboa e Porto ao fim da manhã de domingo.

• A CP teve em 1991 um acréscimo de 15 por cento na tonelagem de carga transportada e de 35 por cento nas respectivas receitas em relação ao ano anterior. Em 1991, a empresa transportou sete milhões de toneladas de carga.



— BOLETIM INFORMATIVO

Edição da Divisão de Relações Públicas da CP
Calçada do Duque, nº 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) 937 61 80 / 937 80 92 • FAX 937 75 60
Tiragem: 21 000 exemplares • Distribuição Gratuita

A IMAGEM DA EMPRESA

Uma questão que se levanta sempre que se fala na Imagem das empresas é a de saber se se trata de "fotografar" uma instituição ou de elaborar uma "pintura" inspirada nas expectativas existentes.

A resposta poderá encontrar-se na apreciação dos diversos elementos que compõem a Imagem das empresas. Com efeito, os Homens, as instalações, os equipamentos, as políticas de pessoal, as políticas de comunicação e a qualidade dos serviços e dos produtos dão forma a uma ideia que a opinião pública, em geral, e os clientes, em particular, elaboram acerca de qualquer empresa.

A enunciação de todos estes elementos deixa entender que a Imagem das empresas é feita de variados ingredientes que actuam sobre a opinião das pessoas. Permitimo-nos, no entanto, salientar a importância do elemento humano e da qualidade dos produtos e dos serviços. Os trabalhadores, intervindo através das suas atitudes, dos seus comportamentos, da integração nos objectivos da empresa, podem transmitir os sinais da mudança, a nova disposição da empresa em ocupar o espaço que lhe cabe no mercado de transportes. A qualidade, como filosofia global da empresa, garantirá aos nossos clientes a permanente preocupação de criar novos serviços, de angariar novos tráfegos, de proporcionar bons horários, material adequado, pontualidade, bom acolhimento, etc.

Nestes termos, a Imagem da Empresa será seguramente um retrato, fiel e motivador.

Américo da Silva Ramalho
Divisão de Relações Públicas

Transportes rodoviários e ferroviários são complementares. Mas os caminhos de ferro terão de capacitar-se em ser competitivos

É PRECISO MODERNIZAR PARA GANHAR COMPETITIVIDADE

• Engº Fonseca Mendes, administrador da CP, num colóquio internacional

Anossa integração no espaço europeu conduzir-nos-á para a aceitação da complementaridade entre os transportes rodoviários e ferroviários.

Esta ideia foi introduzida pelo engº Fonseca Mendes, administrador responsável pela área comercial da CP, durante a sua intervenção no recente congresso internacional sobre comércio e transportes.

Nesta óptica, a Comissão da Comunidade Económica Europeia já fixou orientações e directivas que, pela via da regulação da concorrência, vão no sentido da procura de novos equilíbrios dos interesses das populações, uma maior integração comunitária dos diferentes sectores de actividade económica, e no desempenho eficaz do papel que compete aos diferentes modos de transporte.

O caminho para a transformação estrutural do sector ferroviário nos próximos anos passa, assim, pela garantia de independência de gestão das empresas de transporte ferroviário e pelo seu saneamento financeiro.

Entre outras orientações básicas para promover a correcta evolução desta modalidade de transporte conta-se a separação da gestão da infra-estrutura ferroviária e da exploração de serviços de transportes, tornando obrigatória a separação contabilística e facultativa a separação orgânica ou institucional; e a garantia dos direitos de acesso às redes ferroviárias dos Estados-membros aos agrupamentos internacionais de empresas de transporte ferroviário que efectuam transportes combinados internacionais de mercadorias.

Participação em sociedades privadas

O engº Fonseca Mendes revelou na sua comunicação que, tendo em conta as orienta-

ções referidas, a CP aposta na participação da empresa em sociedades privadas afins, ou complementares, em pé de igualdade com investidores privados.

Esta medida, inserida num processo de reestruturação da actividade e de "clarificação da sua estrutura", procurou impulsionar a CP para uma exploração mais eficaz dos meios e dos recursos disponíveis.

Este processo concretizou-se com a criação da STIFA (tendo em vista a dinamização do transporte ferroviário de automóveis e a gestão de uma cadeia logística — do fabricante ao cliente) e a PORTIF (exploração do transporte intermodal rodoviário-ferroviário de mercadorias e desenvolvimento de novas tecnologias de transporte).

"Num contexto de liberalização completa, o caminho-de-ferro tem de assumir um novo posicionamento no mercado de transportes. Ele tem de dar o necessário salto qualitativo, pondo especial ênfase nos vectores rapidez e fiabilidade de transportes e na prestação dos serviços completos e integrados, desejados pelos clientes", justificou o engº Fonseca Mendes.

Nesta "corrida contra o tempo", a CP procede à modernização do parque de material circulante. A transformação dos vagões tradicionais aproveitáveis adequando-os aos tráfegos e às condições de operação e a aquisição selectiva de um novo parque de vagões que assegure uma capacidade de resposta, simultaneamente especializada e flexível, em função das novas tendências do mercado, estão na primeira linha das preocupações.

Rede de terminais é essencial

"Em Portugal, é indispensável criar as condições para que naturalmente se proceda à articulação de operadores e dos mo-

CP PARTICIPA NA RECONSTRUÇÃO DE ANGOLA



dos de transporte, assumindo-se o caminho-de-ferro como interlocutor de uma cadeia logística a utilizar por quem tem a obrigação de configurar soluções integradas de uma maior eficácia para os clientes que serve', frisou o eng.º Fonseca Mendes.

Para cumprir este objectivos, a CP encontra-se a desenvolver um plano de investimento direcionado para três áreas específicas: infra-estruturas, equipamentos de transporte e de carga.

CP corre contra o tempo e dá salto qualitativo em termos de rapidez e de fiabilidade

Como expoente desta estratégia, encontram-se os terminais rodo-ferroviários, ferro-portuários e rodo-ferro-portuários que terão de constituir-se como os "grandes espaços de atracção de negócios, locais privilegiados de manutenção de cargas, pontos de encontro de operadores, centros distribuidores dos fluxos de tráfego e pólos importantes de consolidação, fraccionamento e armazenagem de cargas", acrescentou o responsável da CP.

"A CP entende que a rede de terminais principais de grande dimensão de que o país necessita deve abranger os grande eixos de desenvolvimento e privilegiar o "interface" com os principais portos. Por isso, consideramos que devem existir quatro plataformas deste tipo: Porto (S. Mamede de Infesta), Aveiro, Lisboa (Bobadela) e Setúbal. Os actuais terminais de Leixões e Beirolas, pesem embora os investimentos neles feitos, são insuficientes para dar resposta às necessidades dos operadores e não dispõem de áreas e de condições de expansão", defendeu o eng.º Fonseca Mendes.

Também em Angola, a CP é presença. Foi constituído um consórcio, Interfer, integrando, além da CP e associadas (Ferbritas e Fernave), a Sorefame/Mague e o Banco de Fomento Exterior.

São objectivos desta associação a assistência técnica, o apoio a obras ferroviárias, a transferência de know-how, o fornecimento de equipamentos e a reactivação de 3 mil quilómetros de via férrea nas linhas de Benguela, Namibe e Luanda-Malange. São 3 mil quilómetros de via férrea, danificadas ou em mau estado de conservação, em consequência de 16 anos de guerra.

A participação da CP neste projecto, que tem em vista a exploração de um quarto da rede de comboios e metropolitana da área urbana de Buenos Aires resultou de um convite que foi endereçado à empresa.

A razão do convite ficou a dever-se à circunstância de a CP ter o perfil mais adequado para responder às condições do concurso.

As negociações foram conduzidas pelo administrador da CP, Eng.º Martins de Brito, tendo sido assinado entre as partes um protocolo segundo o qual a Graglia — Picco y

Foto Manuel Ribeiro



Eng.º Carvalho Carreira, presidente da CP, e Dr. Terencio Anahory, administrador da CP e presidente da Fernave, e o administrador do Banco do Fomento Exterior, dr. Helder de Oliveira, no acto de assinatura da escritura do consórcio para Angola.

A Interfer assinou em Luanda um protocolo de cooperação, válido por dois anos, estimado em 11 milhões e 500 mil dólares/ano.

No âmbito deste protocolo, a Interfer vai igualmente trabalhar na recuperação dos portos do Lobito e do Namibe, através da recuperação de equipamentos de manutenção e de carga, de rede eléctrica, força motriz e ainda no apoio técnico à reconstrução das oficinas do Huambo.

CP NA ARGENTINA

O consórcio internacional participado pela CP foi pré-qualificado no concurso para a privatização de parte da rede ferroviária de Buenos Aires, Argentina. O consórcio é liderado pela Graglia — Picco y Associados — Engenieros Consultores e integra três empresas do grupo CP — Ferbritas, Fernave e EMEF.

Associados passa a representar na América do Sul as associadas da CP.

Neste consórcio, as empresas do grupo CP garantem o fornecimento de apoio tecnológico, know-how e gestão, não tendo que participar com capital, nem sendo co-responsável em eventuais prejuízos.

Admite-se que desta associação surgirão novas oportunidades no Brasil, Colômbia, Paraguai e Venezuela.

Infelizmente, uma vez mais, e num período difícil (quando ainda não estava aberto a concurso), assistiu-se em Portugal à publicação de matérias lesivas da CP e dos interesses nacionais, pondo em dúvida a capacidade da empresa em responder às exigências desta participação.

Apesar disto, e apesar de no concurso se apresentarem importantes empresas norte-americanas, o consórcio integrado pela CP ficou aprovado.

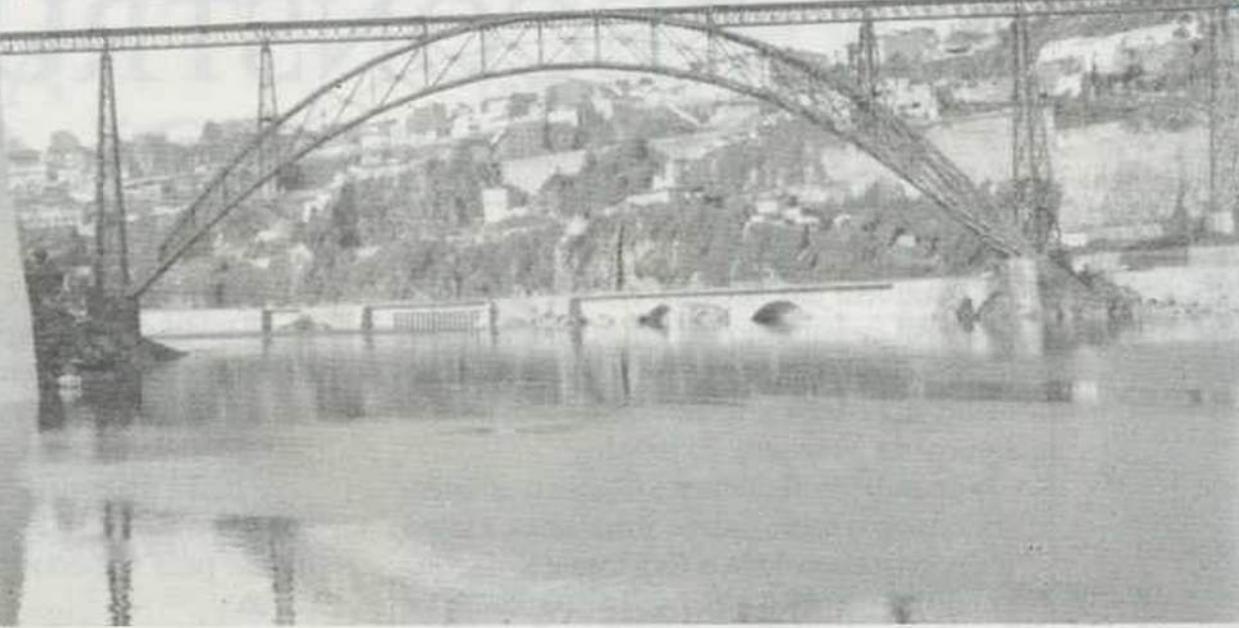


Foto: Manuel Ribeiro

**PONTE DE S. JOÃO
DESBLOQUEOU
ESTRANGULAMENTOS
NAS LIGAÇÕES ENTRE
OS SISTEMAS
FERROVIÁRIOS A NORTE
E A SUL DO RIO
DOURO. AS NOVAS
OBRAIS EM CURSO, EM
FASE DE LANÇAMENTO
OU DE ESTUDO,
REVOLUCIONAM POR
COMPLETO A
CIRCULAÇÃO
FERROVIÁRIA.
OS ELEVADOS CUSTOS
OBRIGAM A UM
PROCESSO FASEADO DE
MODERNIZAÇÃO.**

A estação de S. Bento vai ser o terminal dos suburbanos das linhas do Douro e do Norte. O Gabinete do Nô Ferroviário do Porto inicia as obras, com vista a adoptar a gare a esta função, até Janeiro de 1993. Valor total do investimento — 2,5 milhões de contos.

As obras incluem um novo lay-out (quatro vias, com plataformas mais largas

ATRAVESSADO O RIO VENCIDOS ESTRANGULAMENTOS A MODERNIZAÇÃO AVANÇA

e compridas) e aumento de mais 150 metros no túnel. E inserem na estação de S. Bento um centro comercial, um restaurante panorâmico e um cinema. As obras decorrem sem interrupção da circulação ferroviária.

A estação de S. Bento, numa primeira fase, recebeu obras de beneficiação no valor de 300 mil contos — o edifício foi remodelado no espaço interior, incluindo iluminação.

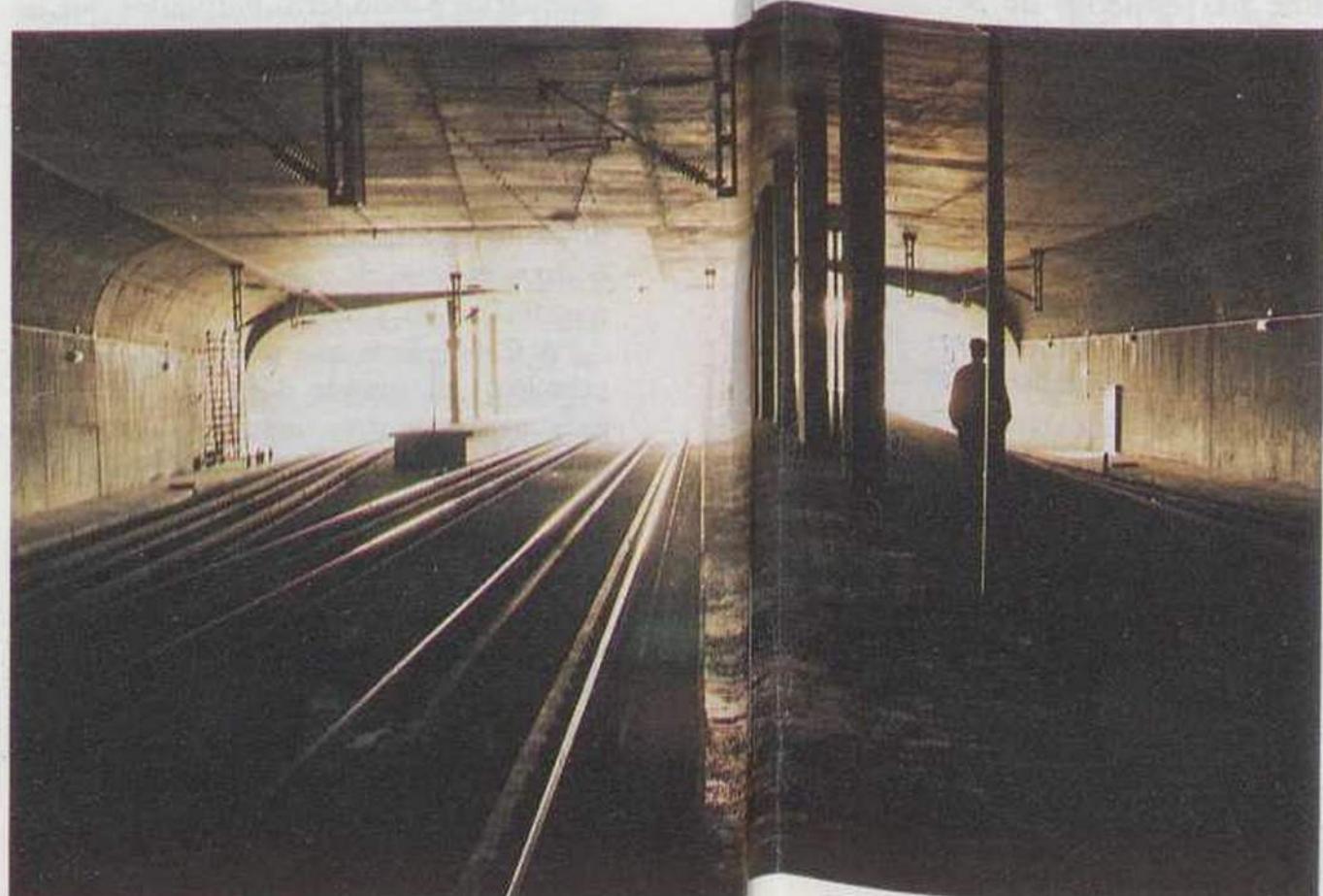
Este é um dos próximos passos da reestruturação em curso no Nô Ferroviário do Porto. Outros estão já preparados:

Contumil: Ai ficam instaladas as oficinas de manutenção, limpeza e revisão do material da CP. Já iniciados os trabalhos, a primeira fase deve estar concluída em finais de 1993. Investimento previsto — 4 milhões de contos. As fases posteriores devem orçar também em 4 milhões de contos e prevê-se que começem em 1994.

Será estação de tráfego para a linha de circulação de Leixões.

Campanhã: Desaparecem as oficinas ali existentes (a transferir para Contumil) e é construído um novo fecho das linhas de longo curso (nacional e internacional), regional e suburbano, mercadorias expresso e auto-expresso. Construção de uma nova gare. Total do investimento — 2,5 milhões de contos. É a estação central do sistema, deixando de lhe caber funções de outras mercadorias, de manutenção, estacionamento e tratamento de comboios.

S. Mamede de Infesta: Construção de uma nova gare de mercadorias (contentores, atrelados, caixas, etc.), com área técnica para depósito e manutenção de vagões.



General Torres:
Túnel e
estação, a
adaptação
aos
interfaces
que sejam
disponibilizados

UMA PONTE PARA O FUTURO

Devesas: Construção de uma nova gare e redimensionamento de actual estação. Destinada a passageiros em viagem de longo curso na Linha do Norte e a alguns serviços muito especializados de mercadorias.

Guifões: Oficinas de material motor e rebocado (grande reparação), substituem as oficinas de Campanhã. Concluída a 1.ª fase. A 2.ª

ATÉ AO FIM DO SÉCULO UMA REVOLUÇÃO NA FERROVIA

fase (oficinas de manutenção de via estreita), a arrancar no próximo ano.

Linha de Circulação de Leixões: Prevê-se a construção e electrificação de uma nova via e a supressão de várias PN's. Algumas das passagens desniveladas (Picoutos, S. Gemil e Recarei de Cima) estão já em construção.

General Torres: Concluída a 1.ª fase das obras, aguarda-se a definição do anunciado Metropolitano do Porto, para se adaptar esta estação aos interfaces disponibilizados.

Independentemente destas obras que, pelos avultados investimentos que requerem, serão faseadas, estão em curso ou em pré-lançamento outros trabalhos de beneficiação, modernização e adequação do nó ferroviário.



Em cima, o engº José Espinho, presidente do Gabinete do Nô Ferroviário do Porto.
Em baixo: oficina de Guifões

Foto: Manuel Ribeiro

PONTE DE S. JOÃO: O DESATAR DO NÓ GÓRDIO

A construção e entrada em funcionamento do novo atravessamento sobre o rio Douro (um dos orgulhos da engenharia e arquitetura portuguesas) permitem já revolucionar o sistema ferroviário do Norte.

Deixou de haver bloqueamentos ao tráfego de mercadorias; fez-se possível o acelerar das composições, e a ligação imediata entre os sistemas ferroviários a norte e a sul do rio Douro. Foram racionados alguns terminais de mercadorias e criadas as condições básicas para as novas obras em curso ou em fase de lançamento.

Em termos simples, pode dizer-se que, depois da entrada em funcionamento da Ponte de S. João, tudo será diferente na estrutura ferroviária portuguesa.

NOVA PONTE UM SALTO DE GIGANTE

Abrange toda a rede de vias e de instalações ferroviárias previstas para o Nô.

Está concluída a primeira fase de sinalização no troço Gaia-Campanhã. Deverão ser realizadas acções relacionadas com os demais empreendimentos.

Total do investimento orçado em 10,2 milhões de contos.

SINALIZAÇÃO E SISTEMA DE GESTÃO CENTRALIZADA DE TRÁFEGO

COLECCIONANDO



Uma porcelana preciosa com temática ferroviária

UM PRATO DA DINAMARCA

O CAMINHO DE FERRO, com todo o seu envoltório cultural, propicia ao colecionador uma fonte inesgotável de interesses.

O CAMINHO DE FERRO é tudo!

O seu Universo Cultural, fundamentalmente Técnica e História, desdobra-se ainda na Arte e na Literatura, na Poesia e na Música.

Porcelanas e relógios, medalhas e selos, brinquedos ou modelos à escala, são alguns dos reflexos da cultura do CAMINHO DE FERRO que atestam indubitavelmente o seu impacte no seio das sociedades humanas em que se insere.

Falaremos hoje de um tema aliciante — as Porcelanas —, apresentando um exemplo de grande beleza e significado.

Trata-se de um pequeno prato das famosas PORCELANAS REAIS DE COPENHAGUE, que foi editado por este fabricante em 1973, na sua série de pratos de Natal começados a fabricar a partir de 1908, com técnica

que se viria a celebrizar mundialmente e conhecida por pintura dinamarquesa sobre esmalte.

Em ténue relevo e num fundo azul COPENHAGUE, surge envolto na doçura dos seus tons e do seu brilho esmalte — bem característicos deste fabricante — o motivo principal, constituído pela imagem estilizada de uma locomotiva a vapor da série "E" dos CAMINHOS DE FERRO DINAMARQUESSES, que representa a última série vapor, que prestou serviço naquele país.

Alusivo ao NATAL, com o que o seu todo se harmoniza, este prato da autoria do artista dinamarquês KAI LANGE, assinala "O REGRESSO" e o papel que os caminhos de ferro desempenham nesta quadra festiva e recorda ainda uma época já distante, em que o vapor era soberano.

Luís Borges
Sócio-fundador da APAC

ESTANTE

Na redacção do Boletim CP foram recebidas as seguintes publicações:

CFF-COURRIER — Publicação interna dos Caminhos de Ferro Federais Suíços. Interessante texto: 1991, ano da pontualidade, objectivo atingido?

VART YRKE — Publicação da empresa dos Caminhos de Ferro Noruegueses, NSB. Dezembro de 1991.

RAIL INTERNACIONAL — Revista da AICCF. Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro, Bruxelas. Texto sobre o "Intercidades na Alemanha" e textos técnicos sobre gestão ferroviária e planificação de centros hidráulicos e de infraestruturas ferroviárias.

DIE BUNDESBAHN — Revista dos Caminhos de Ferro Alemães, D.B.

CP-MAGAZINE CARGO — N.º 3 Julho-Dezembro/91. Inclui texto sobre qualidade na evolução do transporte de contentores de cereais.

UIC-NEWS — N.º 26 Dezembro/91 — folha informativa da União Internacional dos Caminhos de Ferro. Notas sobre a evolução positiva do transporte combinado, sobre a reunião do Conselho de Ministros Europeus dos Transportes, sobre a conferência de Transportes de Praga e ainda sobre a maior exposição de sempre de transporte combinado que decorre em Copenhaga, desde o dia 11 de Março.

LINEA TRENO — Revista da EFS (Ente Ferrovia dello Stato).

IRJ — International Railway Journal and Rapid Transit Review — Janeiro/1992.

Foto: Manuel Ribeiro

A CP NOS ÉCRANS

O património monumental da CP justifica o frequente interesse de realizadores, de cinema e de televisão, para, junto de nós, procurarem cenários dos seus filmes. É longa a lista das filmagens ocorridas em instalações e equipamentos da CP, nos últimos tempos.

Em Agosto, em Beirolas, decorreram filmagens de "Le petit chat est mort", destinado à televisão francesa. Em Setembro, a RTP rodou em Santa Apolónia cenas do filme "Nós somos assim", de António Sá Machado. Ainda em Setembro, a linha de Sintra foi cenário de filmagens para "O planeta faz de conta", também para a RTP.

Já em Novembro, uma equipa de filmagem da televisão portuguesa trabalhou num comboio no percurso Porto-Vila do Conde, em cenas inseridas num filme sobre a vida de Antero de Quental.

Também José Fonseca e Costa rodou, em Novembro, cenas do seu próximo filme nas estações de S. Bento, Campanhã e Gaia.

A rodagem de um outro filme sobre Mário de Sá Carneiro levou equipas de filmagem à secção museológica de Santarém, em princípio de Fevereiro.

A rodagem do "clip" de apoio ao último álbum de Rui Veloso escolheu a estação do Rossio para alguns dos planos nele contidos. Filmagens que se verificaram em Novembro.

Além destas filmagens, muitas outras se registaram, com fins publicitários, com objectivos académicos ou destinados a organismos oficiais.

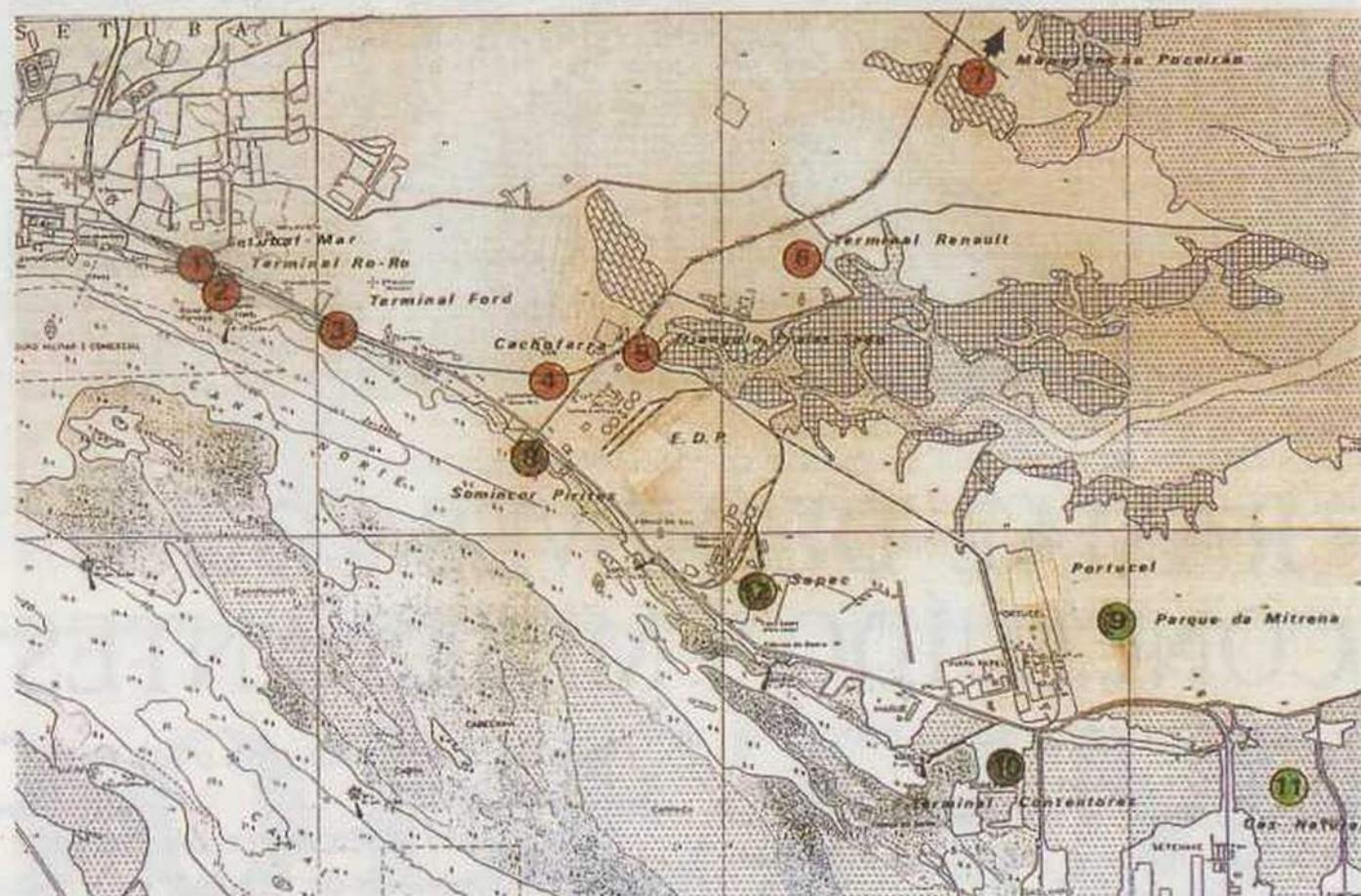
CAMINHO DE FERRO EM EXPANSÃO NA MARGEM SUL

A implementação do projecto FORD, os projectos de desenvolvimento do porto de Setúbal, a ampliação de unidades industriais da zona e a perspectiva de implementação de novas indústrias, são factores que irão ampliar de forma notável o mercado potencial do caminho de ferro no troço projectado Campolide/Pinhal Novo, de forma a possibilitar os fluxos de/para a fábrica que se estimam em:

- exportação pelo porto de Setúbal de 290 000 viaturas/ano
- recepção de um comboio diário de contentores (componentes) de Setúbal para a fábrica num total de 92 000t/ano
- recepção de um comboio diário internacional de peças.

Atenta a este mercado, a CP elaborou um plano de investimentos (projectos com financiamento através da OID-Península de Setúbal) que visam o reordenamento das instalações de apoio ao tráfego ferroviário de mercadorias na Península de Setúbal, de modo a satisfazer os níveis e perspectivas de crescimento dos tráfegos actuais e potenciar o desenvolvimento de novos tráfegos decorrentes do crescimento económico que a região apresenta.

Neste plano estão englobados os seguintes projectos:



Parque de Linhas de Setúbal-Mar
Terminal Roll on/Roll off
Terminal Ford - Volkswagen
Terminal Multifuncional da Cachofarra
Terminal Cimenteiro de Praias do Sado
Terminal de Automóveis
Instalações no Poceirão
Terminal Sominor/Pirites

Por outro lado, encontra-se em fase de estudo o prolongamento da linha que serve de acesso ao ramal da Portucel, de modo a poder dotar de ligações ferroviárias ao:

Parque Industrial da Mitrena
Futuro Terminal de Contentores
Terminais de Gás Natural e de Carvão e Setenave. ■

PN'S VÃO SENDO ELIMINADAS

T rês passagens de nível encerradas: em Lisboa, na Torre de Belém; no Alvito; e em Tavira. Por acordo firmado entre a CP e a Câmara Municipal do Alvito, foi construído um caminho de ligação à Passagem Superior existente junto à estação daquela vila.

Em Tavira, foi suprimida a PN de Caranguejo, com a construção de uma



Foto Manuel Ribeiro

Passagem Inferior. Finalmente, a construção do viaduto de Pedrouços -Algés permitiu anular a passagem a veículos na PN de Belém/Torre. Entretanto, um acordo entre a CP e a Câmara Municipal de Lisboa prevê a construção de uma passagem superior para peões na estação de Belém, ficando desde logo encerrada a PN ali existente. ■



Foto Manuel Ribeiro

Trabalhos de via no terminal de Neves-Corvo

RAMAL DE NEVES-CORVO CONCLUÍDO 3 MESES ANTES

(Continuação da página 1)

casos, duplas — a linha está toda ela vedada), de modo a impedir o atravessamento de gado.

Passagens de nível rurais, passagens inferiores para gados, a par de canais de hidráulica, complementam esta obra. De referir ainda a existência de 3 PN's automatizadas.

Assentes sobre balastro granítico, os carris estão fixados em travessas de betão bi-bloco. Foi igualmente erguido um sistema de telecomunicações entre Ourique e Neves-Corvo.

Os trabalhos incluem a construção de um terminal ao couto mineiro, com três vias, duas plataformas e um cais de contentores, bem como a recuperação da estação de Ourique, na linha do Sul, que se encontrava praticamente adormecida.

Total do investimento: 4,5 milhões de contos.

UMA VIA COM FUTURO RENTÁVEL

A construção deste ramal está associada à exploração do couto mineiro de Neves-Corvo, da responsabilidade da Somincor, considerado a maior concentração de pirites na Europa. Dali se extrai cobre

e estanho, canalizados para o cais das Piritas, em Setúbal.

Ainda que o mercado do cobre viva, neste momento, período de recessão, em virtude da oferta exceder a procura, a exploração de Neves-Corvo tem vindo em crescendo, e prevê-se que, depois de 1993, se verifique recuperação do mercado.

Em tempos de exploração regular, a CP forma três comboios/dia, com 1 300 toneladas brutas (876 toneladas úteis), transportando concentrado de cobre em contentores, da mina até Setúbal.

No retorno, carrega em Vale do Guizo, nas proximidades de Grândola, areia destinada a Neves-Corvo — 1 100 toneladas brutas, 704 toneladas úteis por comboio. Nos períodos de maior intensidade de exploração, quando houver necessidade de reforço de transporte para o cais de embarque em Setúbal, uma quarta composição está prevista. Admite-se a formação de mais um comboio para transporte de concentrado de estanho, nos períodos em que tal se impuser.

Outras cargas graneleiras virão a ser transportadas no ramal de Neves-Corvo, no sentido Setúbal-mina: cimento, cal, além de carga geral de contentores. ■

CP EM BREVES

- CP é um dos sócios fundadores da Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações, a instalar no Porto, no edifício da Alfândega.

A primeira secção do futuro museu a ser concretizada é a da ferrovia.

- SERÁ implementado na CP, até ao fim do ano, um novo sistema de manutenção de extintores de incêndio. Integra uma oficina de extintores e uma viatura-oficina que fará revisão itinerante, carregamento e pequenas reparações nos próprios locais. Actualmente, o parque de extintores de incêndio da CP tem cerca de 6 200 unidades, distribuídas pelo material circulante e instalações.

- O MINISTRO das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Engº Ferreira do Amaral, afirmou na Assembleia da República que o comboio está a passar na ponte sobre o Tejo em 1998. O contrato de obra é lançado em 1993.

- SEGUNDO os indicadores referentes ao mês de Novembro último, os custos com pessoal na CP aumentaram de 13,2%, os de combustível de tracção em 15,4%, os de electricidade de tracção em 22,4%, enquanto os proveitos do tráfego tiveram um acréscimo de 15,8%.