

# Velhas UTE's saíram da Linha da Azambuja

As antigas UTE's saíram, em definitivo, da linha da Azambuja. Desde 28 de Janeiro, os "double deck", comboios com dois pisos, asseguram a ligação Vila Franca de Xira/Alcântara-Terra. Também as Unidades Quádruplas Eléctricas, até então utilizadas na Linha de Sintra, começaram a circular entre Azambuja e Santa Apolónia. A linha da Azambuja passou, assim, a dispor apenas de material novo. É o fim de uma era e o princípio de outra. (pág. 8)



Estudo internacional confirma:

## Comboio o transporte mais seguro

Quanto mais são os estudos, elaborados por diferentes entidades, sobre dados comparativos entre os diferentes modos de transporte, mais se confirmam as vantagens do caminho de ferro. O exemplo mais recente e elucidativo chega de Bruxelas, onde em Janeiro decorreu uma conferência internacional sobre acidentes: o relatório dele resultante comprova que o modo ferroviário é o que menor *ratio* de sinistralidade apresenta. (págs. centrais)

Conferência em Lisboa:

## CCFE reclama concorrência leal no sector

A opção pelo comboio é fundamental para a melhoria de qualidade do transporte. A observação foi feita numa conferência promovida pela CCFE em Lisboa, na qual ficou evidenciado que, para promover uma sã concorrência no sector, se impõe a internalização dos custos externos dos diversos modos de transporte. Defende-se, entre outros pontos, a necessidade de harmonizar a taxação sobre as infra-estruturas a todos os meios de transporte. (pág. 2)



# CCFE defende concorrência leal



“Dez medidas para uma concorrência leal e uma mobilidade sustentável no sector dos transportes” foram apresentadas, a 8 de Janeiro, no âmbito de uma conferência sobre “Qualidade de Vida – Qualidade de Transporte”, que decorreu na Fundação Calouste Gulbenkian, em Lisboa. Da responsabilidade da Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus, CCFE, o documento aponta a necessidade de “harmonizar a taxação das infra-estruturas a todos os meios de transporte, de modo a internalizar os custos externos” e a obedecer ao princípio de uma sã concorrência no sector.

A secretária-geral da CCFE, dra. Anna Ottavianelli, que apresentou as “dez medidas”, defendeu que “o caminho de ferro é um factor determinante para o reequilíbrio das tendências no sector dos transportes”, motivo por que se propõe uma “política de transportes que contribua para o desenvolvimento sustentável e a promoção de soluções de transporte correctas em termos económicos, sociais e ambientais”. Nesse sentido, a CCFE preconiza a evolução do sistema de transportes para uma repartição modal, a fim de melhor responder à procura colectiva, minimizar custos e aumentar a eficácia em função da crescente mobilidade dos cidadãos.

Anna Ottavianelli salientou as vantagens ambientais do modo ferroviário e analisou as distorções da concorrência, as componentes financeiras, os investimentos em segurança e as soluções de planeamento das infra-estruturas. E sublinhou que os custos externos dos transportes são factor determinante que, a ser devidamente equacionado, coloca os caminhos de ferro como o meio de mobilidade com maior eficácia, em termos económico-sociais. Assim, importa sensibilizar a opinião pública e os vários poderes de decisão para uma necessária racionalidade, na qual o transporte ferroviário deve ser reabilitado.

## Desempenho melhorou na Grande Lisboa

As quatro linhas ferroviárias geridas pela USGL registaram, em 2000, melhoria substancial nos indicadores de desempenho. No que respeita ao índice de pontualidade anual dos eixos (a linha do Sado não dispõe de elementos comparativos), verifica-se que as linhas de Sintra, de Cascais e da Azambuja tiveram evolução positiva em 2000, com níveis de 92%, 97% e 87%, respectivamente, contra 88%, 91% e 76% em 1999. Na linha do Sado, o índice médio de pontualidade foi de 92 por cento. Quanto aos indicadores de regularidade, foi quase atingido o patamar da excelência: 98% na linha de Sintra (92% em 1999), 99% na linha de Cascais (95%) e 99% na linha da Azambuja (98%). Relativamente ao índice global de qualidade percebida, teve ligeiro decréscimo comparativo nas linhas de Sintra e de Cascais. Nos eixos da Azambuja e do Sado, a evolução foi positiva.



**JANEIRAS EM S.BENTO** - As Janeiras foram ouvidas na estação de São Bento, no Porto: a 6 de Janeiro, como é da praxe, no belo átrio azulejarado. Uma iniciativa conjunta do INATEL e da CP. O Rancho das Sargaceiras e Marítimos de Angeiras, o Rancho Típico de S. Mamede de Infesta, o Rancho Folclórico Regional Flores da Primavera (Nespereira), o Grupo Folclórico de Cantares e Danças Camponesas de Navais e o Grupo Folclórico Etnográfico de Santa Marinha de Crestuma cantaram as Janeiras às mulheres casadas e às meninas solteiras.



# Algarve cada vez “mais perto”

Com a assinatura pela REFER de vários contratos, a 31 de Janeiro último (em cerimónia que contou com a presença do Governo e de representantes das administrações da CP e da REFER), avançam os trabalhos de modernização da ligação ferroviária de Lisboa ao Algarve. Prevê-se que no segundo semestre de 2004 seja possível assegurar a circulação entre Lisboa e Faro, pela ponte 25 de Abril, em cerca de três horas.

A mesma cerimónia serviu para assinalar a reactivação das velhas instalações oficiais do Poceirão, destinadas à manutenção e inspecção de vagões e de locomotivas a diesel, afectos ao serviço de mercadorias, que recebem obras de beneficiação – um investimento de 40 mil contos. Trabalhos iniciados em Fevereiro para estarem concluídos em



fins de Abril, visam o melhor aproveitamento de um espaço, até agora devoluto, e a melhoria das instalações de apoio aos trabalhadores.

O parque oficial será dotado com zonas de vestuário para o pessoal da manutenção, maquinistas e

condutores, sala de refeições, instalações sanitárias e gabinetes de apoio. Será também construída uma cobertura, com 9 metros de largura e 11 de altura, em moldes que respeitam a traça arquitectónica do edifício contíguo.

## Caminho de ferro empenhado no combate ao ruído

A redução do ruído ferroviário é um objectivo das organizações de caminhos de ferro. A UIC (União Internacional dos Caminhos de Ferro), a CCFE (Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus) e a UIP (União Internacional das Associações de Proprietários de Vagões Particulares) cooperam para a redução do ruído, esperando – em contrapartida – que a União Europeia não promulgue leis que impliquem custos excessivos para a ferrovia.

Alguns passos já foram dados para a concretização desta política: na primavera de 1999, foi assinado com a U.E. um acordo voluntário sobre o ambiente, com particular incidência na luta contra o ruído. E

em Agosto desse ano, a U.E. constituiu um grupo de trabalho (“Railways”) para avaliar os resultados dos trabalhos em curso e elaborar propostas. A UIC, a CCFE e a UIP colaboram com este grupo de trabalho. Numa das suas primeiras reuniões acordou-se seguir as normas ISO relativas ao ruído bem como o plano de acção gizado pelas organizações ferroviárias internacionais. Durante o ano passado, recolheram-se informações detalhadas sobre a situação em cada um dos estados membros da União e começaram a ser estudadas as possibilidades de colocar ao serviço veículos menos barulhentos.

O ruído produzido pelos meios

de transporte está sob a mira da U.E. e é elemento chave na sua política de desenvolvimento sustentável, admitindo-se que os níveis acústicos venham a repercutir-se na tarifação das infra-estruturas. Em Julho de 2000, a Comissão Europeia enviou ao Parlamento Europeu o projecto de directiva “Assessment and Management of Environment Noise”, segundo a qual os estados membros devem comunicar (até 2003) o levantamento das suas estradas, aeroportos e linhas ferroviárias, traçar (até 2005) quadros da situação, e elaborar (até 2006) programas de redução dos níveis de ruído a ser acompanhados do respectivo financiamento.



Reafirmado em conferência internacional

# Comboio é o transporte mais seguro

Numa conferência internacional, realizada em Janeiro em Bruxelas, autoridades independentes do sector dos transportes reafirmaram que o caminho de ferro é, inquestionavelmente, o meio de mobilidade mais seguro e o que apresenta a mais baixa incidência em termos de sinistralidade.

Nesta conferência, dedicada ao tema "Investigação Independente de Acidentes", que contou com a presença do responsável de Segurança da Exploração da CP, eng. Victor Risota, foram apresentadas as conclusões de um relatório internacional que apontam claramente no sentido das vantagens do meio ferroviário no confronto com os restantes modos de transporte.

O estudo – da responsabilidade de uma instituição privada e independente constituída por Universidades, Automóveis Clubes, Institutos de Seguros e indústrias auto-

móveis de diversos países – conclui que, no sector ferroviário, o risco de morte e a probabilidade de acidente são muito mais reduzidos em comparação com os demais meios de transporte.

Em termos de risco de morte nos diversos modos de transporte,

na União Europeia, tomando como referência o parâmetro de 100 milhões de passageiros/quilómetro, a incidência encontra-se expressa, por ordem decrescente, no quadro 1.

Constata-se, pois, a baixa sinistralidade na utilização do com-





boio (0,04) como meio de transporte, equivalente a metade da verificada na aviação e nos autocarros de passageiros (0,08 em cada) e notoriamente insignificante em relação aos automóveis (0,8) e ao total do modo rodoviário (1,1).

Por outro lado, de acordo com o relatório agora apresentado em Bruxelas, tomando como referência o número de mortos por cada 100 milhões de horas de viagem, o transporte ferroviário surge de novo, a par com os autocarros de passageiros, como o que regista a mais reduzida sinistralidade.

Neste âmbito, a proporção do número de mortos por cada 100 milhões de horas de viagem por modos de transporte, é apresentada por ordem decrescente no quadro 2.

Confirma-se, assim, que o comboio, com dois mortos por cada 100

milhões de horas de viagem, é igualmente o modo de transporte que apresenta o mais baixo *ratio* de sinistralidade.

Por outro lado, de acordo com o estudo, no cotejo com outros dados comparativos, os acidentes rodoviários são a principal causa de morte para os indivíduos com idade inferior a 45 anos. São ainda, nas ocorrências por cada 100 mil cidadãos até aos 45 anos, responsáveis por morte ou lesão grave em 142 pessoas (contra 27 mortos por cancro e 12 mortos por doenças cardíacas).

Os responsáveis independentes pelo estudo confirmaram ainda que, em comparação com os outros modos de mobilidade, o comboio é o transporte com melhor desempenho no índice do consumo energético por passageiro/quilómetro.

QUADRO 1

Modo de Transporte	Incidência
Motociclos	16
Pedestres	7,5
Bicicletas	6,3
Rodoviário (total)	1,1
Automóveis	0,8
Ferry-boats	0,33
Aéreo	0,08
Bus	0,08
Ferrovário	0,04

QUADRO 2

Modo de Transporte	Incidência
Motociclos	500
Bicicletas	90
Aéreo	36,5
Rodoviário (total)	33
Automóveis	30
Peões	30
Ferry-boats	10,5
Bus	2
Ferrovário	2





# Fotografia ferroviária em concurso

Mais um concurso organizado pelo Boletim CP, desta feita destinado aos ferroviários que se interessam por fotografia. Pretende-se, com esta iniciativa, fomentar a criatividade plástica nos Caminhos de Ferro. Até Agosto próximo, é de pegar nas máquinas fotográficas, tomar o comboio como tema, dar asas ao engenho e concorrer. Este o regulamento:

## Concorrentes e número de obras:

Cada concorrente pode apresentar um máximo de três fotos relacionadas com o mundo ferroviário. As fotografias devem ser inéditas, nunca apresentadas em qualquer outro concurso. As fotografias só podem ser apresentadas pelos seus autores.

## Tamanho:

A dimensão da mancha das fotos em concurso deve ser entre um mínimo de 24x30 cm e um máximo de 40x60 cm. Não devem ser apresentadas nem em montagem ou reforçadas sobre cartolina, nem com *passepapout*, nem sequer enroladas.

## Identificação:

Os participantes no concurso devem fazê-lo com recurso a pseudónimo, colocado no interior de um sobrescrito fechado. No exterior do mesmo devem constar

o nome, morada e número de telefone.

As obras a concurso devem conter, no verso, o título da fotografia e pseudónimo do seu autor.

## Envio:

Os trabalhos são remetidos para BOLETIM CP, CP – Caminhos de Ferro Portugueses, Gabinete do Porta Voz, Calçada do Duque, 20, 1249-109 Lisboa Codex, até 31 de Agosto de 2001. No sobrescrito deve constar a indicação CONCURSO FOTOGRÁFICO, e o número de fotografias que contém. Para as fotografias enviadas pelo correio é considerada válida a data dos CTT aposta na carta.

## Prémios:

Para cada modalidade (cores, preto e branco) são atribuídos um primeiro, um segundo e um terceiro prémios, além de

menções honrosas. Nenhum prémio ficará por atribuir. Todos os trabalhos apresentados passam a propriedade da CP, que deterá os seus direitos de reprodução desde que seja mencionado o nome do autor e se destine a divulgação cultural.

## Comissão de selecção e júri:

A CP designará uma comissão de selecção, encarregue de escolher previamente 100 fotografias. Um júri para o efeito nomeado atribuirá as respectivas classificações.

## Devoluções:

A organização do concurso terá o máximo cuidado com a conservação dos trabalhos, não se responsabilizando, no entanto, por quaisquer possíveis danos ou extravios. As fotografias não premiadas serão devolvidas aos seus autores, caso as requeiram.

## Contactos:

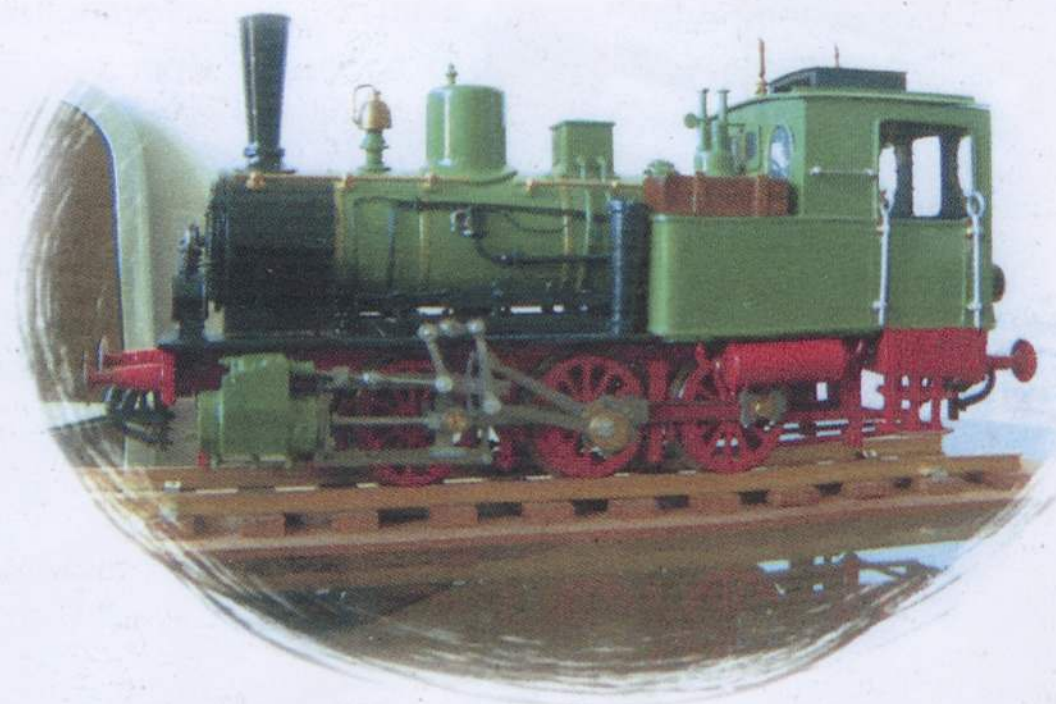
### Gabinete do Porta Voz

Calçada do Duque, 20 • 1249-109 Lisboa Codex

Telefones: 21 321 29 73 / 74

Fax: 21 342 40 11

## Modelista amador atento a comboios



Desde o seu aparecimento, o comboio povoou o imaginário das pessoas. Por consequência, entrou na arte sob formas diversas: na literatura, nas artes plásticas, no cinema. E nas artes aplicadas, como é o caso do modelismo. Um exemplo é o que nos chega via e-mail, com tratamento fotográfico operado por programa específico. Obra de F. S. Martins, que se considera “modelista amador” e tem trabalhado réplicas de modelos que a Fleischmann produz, mas em escala HO. Agora, F. S. Martins procura reproduzir antigas locomotivas a vapor da C.P. e pretende elementos de consulta, planos, fotografias. Aos interessados em colaborar ou em trocar informações, aqui fica o endereço: fersimar@mail.telepac.pt

## “Cartoonista precisa-se”

“O futuro ao comboio pertence” foi um trabalho enviado ao concurso “Cartoonista precisa-se” por António Manuel de Sousa, operário electricista da DTR de Santa Apolónia, residente em Alverca do Ribatejo. Com o pseudónimo de Pinto, António Manuel de Sousa deu-nos uma perspectiva positiva da modernização ferroviária.





António Montês

# Um ferroviário nos carris da cultura

Não é fácil escrever a biografia deste ferroviário que se destacou como promotor cultural e um verdadeiro mecenas. “Boletim CP” que, nestas “Figuras Ferroviárias”, fará – de quando em vez – referência a personalidades que ficaram na história da empresa e, a diversos títulos, tiveram contributo significativo para o País, teria que se desdobrar por muitas páginas para esmiuçar a sua intensa actividade em diferentes domínios. António Montês,

personalidade tida por “difícil e exigente”, foi homem do seu tempo, marcado pelas ideologias que então dominavam, mas deixou obra significativa quer nos Caminhos de Ferro, quer na museologia nacional.

António Montês, nome importante da cultura, foi ferroviário. Entrou para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em 1926. Depois de passagem pelo Entroncamento, foi transferido para Évora como chefe adjunto da Secção de Via e Obras (1927) e, quatro anos mais tarde, passou a chefe da 13ª Secção. Em 1939, requisitado à Companhia, integrou a Comissão Nacional dos Centenários, trabalhou na preparação da Grande Exposição do Mundo Português, com intervenção – entre outras – no Pavilhão dos Caminhos de Ferro e Portos, o que lhe mereceu louvor pela Comissão Executiva da CP. Em 1942, depois de breve estada em Faro, na 16ª secção, foi transferido, a seu pedido, para Lisboa,



António Montês, um ferroviário com notáveis serviços prestados à cultura.

Serviço de Conservação dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em 1948, já como Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade da empresa, foi nomeado editor do Boletim da CP (então “Gazeta dos Caminhos de Ferro Portugueses”), funções que desempenhou até 1955. Aposentou-se em 1963, após intensa e extensa actividade ferroviária: por exemplo, criou os “comboios-mistério” (1940) e incrementou os “expressos populares” (também em 1940); promoveu a primeira excursão dos ferroviários portugueses ao estrangeiro (1949) e organizou, nesse mesmo ano, o Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, que decorreu em Lisboa; em 1956, integrou a comissão que organizou as comemorações do centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, com acção destacada no certame “Cem Anos de Caminhos de Ferro em Arte e Recordações”, o que lhe mereceu novo louvor por parte da administração da CP.

Nascido nas Caldas da Rainha, a 25 de Dezembro de 1896,

filho de um comerciante, fez estudos preparatórios de Engenharia na Universidade de Coimbra. Cronista, publicista, escritor (colaborou em diversos livros do seu amigo Henrique Galvão), desenhador, fez teatro, teve intervenção activa na Imprensa regional das Caldas e de Leiria, integrou o Conselho Técnico de Programas da Emissora Nacional, onde – em 1940 – foi director dos Serviços de Propaganda Radiofónica

em línguas estrangeiras para a Europa.

O interesse pelas artes plásticas levou-o a coleccionar notável acervo tanto de livros como de quadros e peças de escultura, que seriam o núcleo inicial do Museu José Malhoa, nas Caldas da Rainha, do qual foi fundador e director. Caldas deve-lhe, para além do museu, o encaminhamento para esta cidade termal de importantes colecções e espólios de pintura, desenho e escultura, e também a encomenda de numerosos trabalhos como o monumento à Rainha D. Leonor, feita ao escultor João Fragoso, recentemente falecido. Foi igualmente impulsor da criação do Museu de Cerâmica, mais tarde fundado nas Caldas da Rainha.

Académico, muitas vezes se substituiu ao Estado para, do seu bolso, custear obras necessárias à actividade museológica e adquirir trabalhos de artistas portugueses.

António Montês faleceu em Lisboa a 12 de Setembro de 1967.



# Linha da Azambuja despediu-se das UTE's

Os “double deck”, comboios com dois pisos, asseguram – desde 28 de Janeiro – a ligação de Vila Franca de Xira a Alcântara-Terra. As antigas Unidades Triplas Eléctricas saíram em definitivo do serviço na linha da Azambuja; serão agora requalificadas e beneficiadas, para utilização futura noutras linhas electrificadas.

Estas UTE's estiveram ao serviço do suburbano de Lisboa durante 45 anos. A 26 de Janeiro fizeram a última viagem: foi um marco – o fim de uma era e o princípio de outra. Daí que esta viagem histórica ficasse assinalada com uma cerimónia, para a qual foram convidados os órgãos de Comunicação: foi em Vila Franca de Xira que se disse adeus às UTE's, com intervenções do presidente da Comissão Executiva da USGL, eng. Martins de Brito, e do dr. Sousa do Nascimento, por parte da Administração da CP. A linha da Azambuja passou a dispor apenas de material novo.

Também na mesma data, as Unidades Quádruplas Eléctricas, até então utilizadas na linha de Sintra, começaram a circular entre Azambuja e Santa Apolónia. Trata-se de uma ampla reformulação da oferta ferroviária na linha da Azambuja, completada



Da linha da Azambuja, saem as UTE's e ficam as UQE's e os “double deck”.

com o ajustamento horário nos períodos fora das horas de ponta, de modo a responder com

eficácia cada vez maior à solicitação dos clientes, adequando a resposta à procura verificada.