



## MINISTRO FOI VER “REVOLUÇÃO” NA LINHA DE SINTRA

A primeira UQE da Linha de Sintra foi entregue à CP. Ministro das Obras Públicas, Comunicações e Transportes, eng.º Ferreira do Amaral, presidiu ao acto e viu a profunda “revolução” em curso nesta Linha. Ficou feita a prova de que a CP não esqueceu a Linha de Sintra. Ver págs. 2 e 3.



# BOLETIM

## FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 10 — 20-10-1992

### PRESIDENTE DA CP ANUNCIA:

## “REESTRUTURAÇÃO EM FASE AVANÇADA”

“Dentro de pouco tempo, o ferroviário terá condições como nunca teve. A situação financeira da empresa tem tendência a melhorar progressivamente, com reflexos muito positivos para os trabalhadores. Quem apostar em trabalhar nesta empresa, irá retirar os seus dividendos” — palavras do presidente da CP, Eng.º Carvalho Carreira, em entrevista ao “Boletim Informativo”. Ver centrais.



FOTO M. RIBEIRO



FOTO M. RIBEIRO

## UIC EM PORTUGAL

Responsáveis por pontes nos caminhos de ferro europeus estiveram reunidos em Lisboa. Discutidos diversos temas de uma vasta agenda de trabalhos: pontes para grandes e muito grandes velocidades, medidas para prevenir choques de veículos contra pontes ferroviárias e limitar desgastes causados, pontes em alvenaria, forças laterais exercidas pelos comboios nas pontes, etc. Os participantes nesta reunião no âmbito da União Internacional dos Caminhos de Ferro visitaram a ponte de S. João, sobre o Douro.



## O FUTURO DO PASSADO

A uma Empresa centenária “fácil” é encontrar efemérides para comemorar. Difícil será — guardando desse passado os verdadeiros valores institucionais — encontrar caminhos que levem à modernização e à formulação de uma nova cultura da Empresa.

Esta reflexão ocorre-nos por os meses de Setembro e Outubro deste ano constituírem, do essencial do que escrevemos, um exemplo significativo. O dia 28 de Outubro de 1856 assume o papel de inauguração do Caminho de Ferro em Portugal, com o troço de Lisboa ao Carregado. Neste mesmo mês de Outubro se encerra o ciclo do centenário da Linha da Beira Baixa.

A estes fortes “picos” do nosso valor histórico soube a Empresa responder adequadamente. Durante os meses de Setembro e Outubro, a

CP procedeu à abertura das propostas dos concorrentes ao fornecimento dos comboios pendulares para o eixo Lisboa-Porto, apresentou formalmente a primeira unidade quádrupla das quarenta e duas destinadas ao tráfego suburbano da linha de Sintra e ultimou um novo ramal de mercadorias. Este exactamente na linha da Beira Baixa.

Deste diálogo entre o passado e o futuro se pretende apresentar soluções para os problemas do transporte que nos é vocacional.

Com o respeito pelos nossos valores institucionais, com novos objectivos, novas estruturas, novas mentalidades e novas tecnologias se irá sedimentando uma nova cultura da Empresa.

**Américo da Silva Ramalho**

Chefe do Gabinete de Relações Públicas

FOTO VIRIATO



**Está a acontecer uma profunda revolução na ferrovia, que é motivo de orgulho para todos os ferroviários**

Mais rapidez, mais conforto, maior segurança é o que oferecem as novas UQE's da Linha de Sintra. A primeira das Unidades foi apresentada publicamente em finais do mês passado, na presença do Ministro das Obras Públicas e Transportes, eng.º Joaquim Ferreira do Amaral, outros elementos do Governo e da Comissão Parlamentar de Equipamento.

Foi essa também oportunidade para visita a trabalhos de remodelação e modernização na Linha de Sintra: obras de construção da nova estação da Portela, renovação da via no troço Sintra-Cacém, obras de construção da nova estação da Amadora, obras de renovação e adaptação da estação do Rossio. Ainda oportunidade para ter noção de alguns outros importantes trabalhos que nesta linha vão muito em breve iniciar-se. Depois do que foi visto certamente que se enteram em definitivo as campanhas de que a Linha de Sintra foi votada ao ostracismo. E certamente se entenderá em definitivo que o investimento em caminhos de ferro começa muito antes do lançamento da primeira pedra e do lançamento das encomendas — começa com os estudos e com os projectos, que foram necessariamente morosos, mas fundamentalmente necessários.

Na Linha de Sintra, que se dizia votada ao esquecimento, são investidos mais de uma centena de milhões de contos, além de novo material circulante (42 UQE'S, no valor global de 42 milhões de contos), renovação integral da via, remodelação de estações, implantação dos sistemas rádio-solo-comboio e controlo automático de velocidade. E também a articulação da Linha de Sintra com o Ramal de Alcântara e a Linha da Cintura. Quer isto dizer que a CP esteve atenta às conhecidas carências desta Linha, inscrevendo-a na primeira ordem de oportunidades, quando foi possível iniciar a modernização.

### “DOIS TGV” EM SINTRA

Ficou a frase do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Eng.º Joaquim Ferreira do Amaral, no ac-

## LINHA DE SINTRA: “ESTAMOS AQUI A FAZER DOIS TGV”

• Ministro Eng.º Ferreira do Amaral definiu assim a dimensão da obra e o importante investimento em curso

As UQE's constituem a série 2300 da CP, incorporam a mais recente e avançada tecnologia de equipamentos ferroviários de tracção eléctrica trifásica e de sistemas de comando e de controlo. Entram ao serviço dos utentes ainda este ano.

### EQUIPAMENTO DE TRACÇÃO

O sistema de tracção das UQE's tem uma elevada potência (3100 KW) e um elevado esforço de tracção no arranque (277 KW), permitindo grande poder de aceleração, o que, associado a uma velocidade máxima superior à actualmente existente (120 km/h contra 90 km/h), contribuirá para a redução dos tempos de viagem.

É de salientar também o elevado rendimento energético global duma UQE — cerca de 85%, rendimento esse calculado entre a energia que é absorvida à catenária e aquela que está disponível nas rodas dos veículos.

A constituição dos equipamentos de tracção em cada 1/2 UQE é a seguinte:

Um transformador monofásico com dois enrolamentos secundários de tracção, um secundário para serviços auxiliares e um secundário para aquecimento.

Potência nominal 1892 KVA  
Tensão nominal 25 KV — 50 Hz

Um conversor electrónico de potência a tiristores GTO constituído por:

- Dois conversores monofásicos de quatro quadrantes, permitindo recuperação de energia e regulação dos cos (φ) para valores próximos de 1.
- Dois circuitos intermédios de tensão contínua com filtros de 100 Hz.
- Dois onduladores trifásicos com comando por modulação de largura de impulso (PWM), alimentando cada um dois motores de tracção ligados em paralelo.

Quatro motores de tracção trifásicos, cada um com as seguintes características:

Potência nominal .... 392 KW  
Tensão máxima ..... 1637 V  
Intensidade máxima ... 300 A  
Velocidade máxima ... 4000 rpm  
Binário máximo ..... 3075 Nm  
N.º de pares de polos ... 3  
Frequência ..... 0 ... 200 Hz ■

## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Disposição dos eixos Bo'Bo'+2'2'+2'2'+Bo'Bo'

Bitola 1668 mm

Tensão nominal 25000 V — 50 Hz

Potência nominal (Igual em Tracção e Frenagem Eléctrica) 3100 Kw/4200 CV

Esforço de tracção no arranque 277 KN

Esforço de tracção contínuo 172.5 KN (a 63 km/h)

Aceleração no arranque 1 m/s<sup>2</sup>

Desaceleração máxima 0.84 m/s<sup>2</sup>

Distância máxima de paragem a 120 Km/h com frenagem de emergência 800 m

Velocidade máxima 120 km/h

Comprimento entre engates 95.5 m

Massa — Tara 184 toneladas  
Tara + Lotação máxima 245 toneladas

Lotação — Lugares sentados 316

Máxima — Lugares de pé 554  
Total 870

FOTO VIRIATO



No interior da primeira UQE, o Ministro das Obras Públicas, Eng.º Joaquim Ferreira do Amaral





FOTO M. RIBEIRO

Eng. Carvalho Carreira, Presidente da CP

# REESTRUTURAÇÃO DA EMPRESA ESTÁ AVANÇADA

• Plano de Modernização 88/92 cumprido em 90%, há razões de optimismo quanto ao futuro

“Na prática, esta fase de reestruturação da CP está terminada”, afirmou ao BOLETIM INFORMATIVO, o presidente do Conselho de Gerência da empresa, eng.º João Nuno Carvalho Carreira. A entrevista permitiu um exame a aspectos que consideramos fundamentais e que nos deixam claro o pensamento e a orientação da Administração da CP.

Está, portanto, concluída a reestruturação da empresa. Dela resultou não apenas um novo organigrama interno, mas sobretudo a identificação precisa de duas entidades — a gestão das infra-estruturas e a sua exploração. Foram retiradas à CP e transferidas para empresas subsidiárias, constituindo um grupo económico, actividades que não sendo de vocação ferroviária, se achavam com ela relacionadas.

**E** stão criadas as condições para que futuramente a CP se constitua em holding. “Mas — diz o presidente, Eng.º Carvalho Carreira — se a empresa está madura para essa transformação, devemos para já dar um mínimo de estabilidade à actual orgânica. Digamos que chegámos a um nível 9, estamos nesse nível e preparados para, futuramente, avançar para o nível 10”. A experiência a recolher, as perspectivas e as necessidades do futuro ditarão o caminho a seguir.

O fundamental, na opinião do Eng.º Carvalho Carreira, “é que a evolução se fez sem quebras de continuidade, a CP não teve que fechar para obras. E enquanto consolidamos o que foi já alcançado, reforçamos os esforços para interiorizar uma nova mentalidade que visa rentabilizar, modernizar”.

No quadro das novas empresas constituídas e subsidiárias da CP, mais duas vão aparecer até ao fim do ano, anunciou o Eng.º Carvalho Carreira. Trata-se da EMEF, aglutinando oficinas de material ferroviário, e da SOFLUSA, no domínio dos transportes fluviais. Decorrem negociações com a RENFE para a exploração de transportes internacionais e tem-se

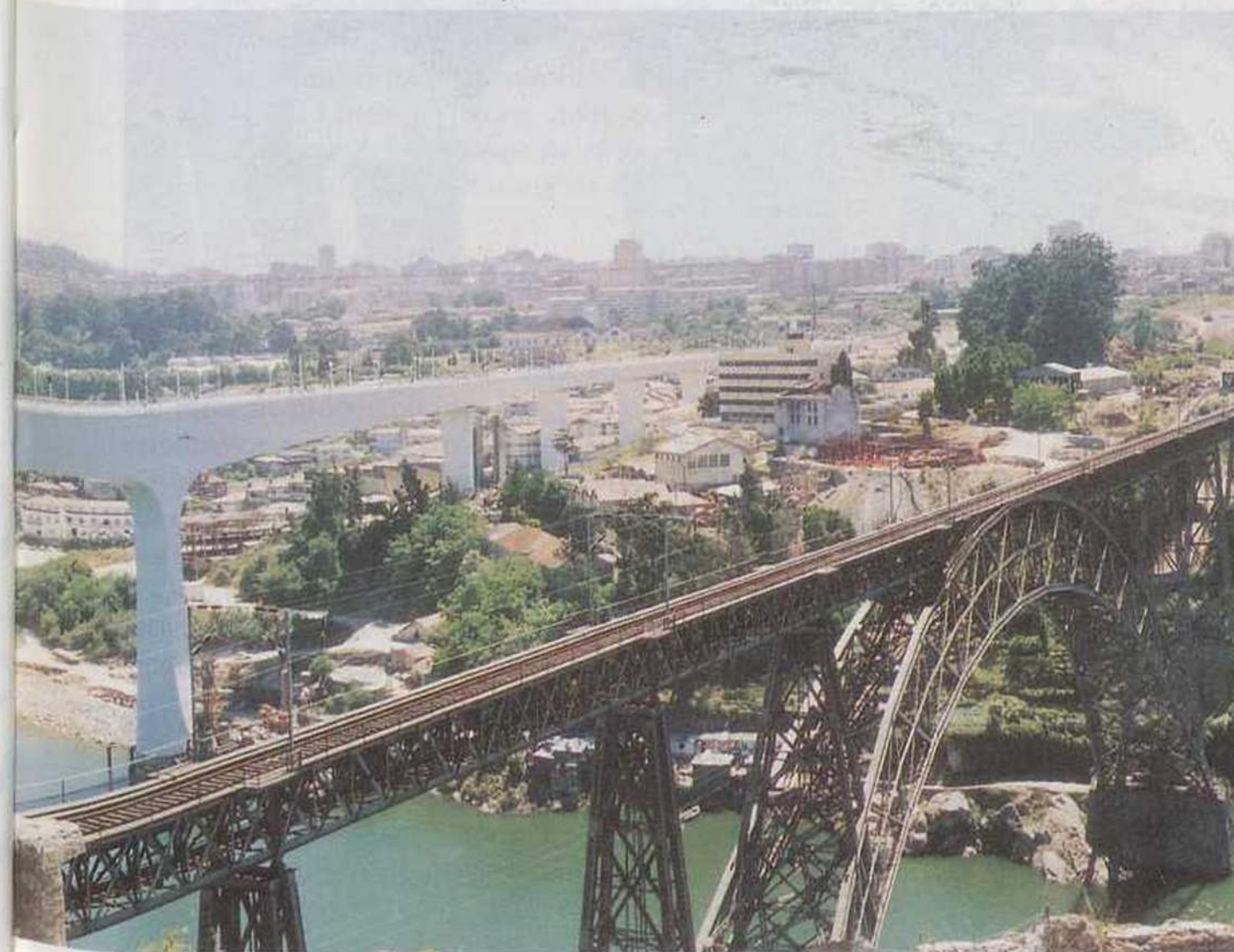
como certa para 1993 a constituição de uma empresa de Informática.

Quanto à INVESFER, na dependência directa do Presidente da CP, tem já elaborados 43 projectos prioritários de valorização do património numa lista de 108 possibilidades já identificadas. Estima-se que esses 43 projectos, repartidos por todo o país e a implicar mais de um milhão de metros quadrados de construção, podem trazer à CP uma receita superior a 50 milhões de contos.

## MODERNIZAÇÃO: BALANÇO POSITIVO

A reestruturação decorreu em paralelo com a modernização dos caminhos de ferro portugueses. Para o Eng.º Carvalho Carreira é “positivo o balanço a fazer deste processo de modernização. Ficámos apenas a 10 por cento do definido programa de Modernização para 1988/92”. Esta é uma taxa que o leva a qualificar como muito bom o progresso alcançado”.

Relativamente ao Programa inicial, verificaram-se reformulações a fim de concentrar meios e esforços nos projectos prioritários, ainda com grande incidência de investimento na manutenção do



Depois da nova ligação entre as duas margens do Douro, a modernização prossegue em marcha acelerada.

FOTO M. RIBEIRO

sistema, mas com componente de modernização. Nos próximos seis anos, o essencial do investimento ferroviário é canalizado para os suburbanos de Lisboa e Porto, saídas internacionais (ligação a Madrid e Linha da Beira Alta), linha do Norte e tráfego de mercadorias.

A CP vai atender ao eixo Braga-Faro, com especial incidência no troço Lisboa-Porto. Mas outros projectos de modernização serão concretizados, com a eventual participação de outras entidades — itinerários modernizados com a sua transformação em transporte ferroviário ligeiro: casos do Póvoa-Guimarães, complexo do Vouga e Ramal da Lousã.

Necessariamente que o novo Plano 93/98 vai beneficiar da experiência adquirida com o anterior, consolidando o processo de modernização e projectando já a CP para um apreciável nível de qualidade. Conta-se com um quadro comunitário de apoio que permita investir, a preços de 1992, cerca de 188 milhões de contos entre 1993 e 1995. Atente-se que entre 1986 e 1992, a CP investiu 194 mi-

lhões de contos. Nos dois primeiros anos foram investidos 38 milhões de contos, para preparação do Plano e lançamento das primeiras acções. O grosso do investimento, cujos resultados são já visíveis, verificou-se entre 1988 e 1992 — 156 milhões de contos. Números impressionantes.

As ligações internacionais estão também no plano das grandes preocupações. Na linha da Beira Alta iniciou-se um investimento de 36 milhões de contos, que visa dar condições de modernidade ao tráfego, acelerando a circulação ferroviária, com segurança e comodidade. Não se trata, obviamente, de introduzir a alta velocidade — Portugal é um país do extremo da Europa, não é um país de passagem. A sua primeira prioridade é, por conseguinte, adequar a rede interna às necessidades do desenvolvimento, procurando, em simultâneo com a Espanha, uma rede coerente e harmonizada.

No quadro de uma construção de rede europeia de alta velocidade, o problema coloca-se de maneira diferente, como di-

ferentes serão os apoios comunitários. Para já, o investimento programado vai ao encontro da resolução da obsolescência e carências da nossa rede.

Aí, passo a passo, as medidas tomadas vão introduzindo a modernidade: foi assinado o último contrato de modernização de 45 carruagens para os InterCidades, e em Julho do próximo ano a CP passa a dispor desse material para as Linhas da Beira Alta, Beira Baixa e Sul.

## SETÚBAL UMA PLATAFORMA DE MERCADORIAS

Continuando a explicar as linhas gerais da modernização, o Eng.º Carvalho Carreira sublinhou que “Setúbal é já hoje uma importante plataforma de mercadorias, embora essa importância crescente venha ainda a aumentar no futuro, mer- cê do desenvolvimento da indústria e em particular da indústria automóvel”.

O desenvolvimento ferroviário na península de Setúbal passa também pela ligação entre as duas margens do Tejo. Esta de resto, foi uma das preocupações manifestadas pela FORD quando se instalou em Palmela. A desarticulação ferroviária entre as duas margens não faz sentido, a actual ponte até foi projectada para a passagem de comboios. Como se sabe, em 1 de Setembro foi lançado o concurso de pré-qualificação para a construção-exploração do atravessamento, “um marco histórico que não foi devidamente celebrado”.

Sublinhe-se que a ponte não é obstáculo à travessia com mercadorias, tendo capacidade para mais de 500 toneladas de carga.

A propósito, assinalou o Presidente da CP a modernização em curso no transporte de mercadorias — itinerário do carvão Sines-Pego, novos ramais (SOMINCOR e Lourical) e novos terminais (S. Mamede de Infesta, Esgueira, Bobadela

(continua na pág. 8)

O novo  
Plano 93/98  
beneficia  
da experiência  
adquirida  
e projecta  
a CP para  
apreciável  
nível  
de qualidade



## ESTANTE

Na redacção do Boletim CP recebemos as seguintes publicações:

- **LA VIE DU RAIL**, 3 Setembro 1992. A ler interessante texto: "Inter Rail: o cartão jovem estava demasiado velho".
- **LT NEWS**, 27 Agosto 1992.
- **WIR DB**, Agosto 1992.
- **DER DEUTSCHE BAHN**, Agosto 1992. Interessante texto assinado por Wolfgang Richter sobre segurança nas viagens. E de Nikolaus Meyer sobre o Pendolino.
- **RAIL EUROPRE**, Setembro 1992. A ler: Reestruturação das empresas ferroviárias europeias: a competitividade como objectivo.
- **L'UIC ET LA CCFE DANS LA PRESSE INTERNATIONALE**, 7 Setembro 1992. Notícia: o ECU vai substituir progressivamente o franco na UIC.

### ERRATA

Lamentável: dois lapsos mancharam a anterior edição do Boletim Informativo da CP. Do facto pedimos as maiores desculpas aos nossos leitores.

Na página 7, em artigo sobre a evolução do transporte de mercadorias, lê-se: "1982, com menos de 35 milhões de toneladas transportadas, foi o bater no fundo". Como pode verificar-se no gráfico que acompanha o texto, são 3,5 milhões de toneladas.

Mais adiante, no mesmo texto, relativamente ao tráfego de contentores, a carga transportada é medida em TEUS e não em toneladas, como, aliás, se esclarece no gráfico respectivo. ■

FOTO M. RIBEIRO



## COLPOFER ACOLHEU PROPOSTA DA CP

O desenvolvimento da legislação comunitária em matéria de segurança do caminho de ferro foi proposto pela CP na 17.ª reunião plenária da Colpofer, Colaboração das Polícias Ferroviárias, que decorreu em Lisboa de 16 a 18 de Setembro. A reunião aplaudiu a proposta e decidiu inscrever este tema

como o principal da próxima reunião da Colpofer, a ter lugar em 1993.

Presentes delegados da Holanda, Espanha, França, Bélgica, Alemanha, Suíça, Áustria, Itália, Hungria e Checoslováquia, além de Portugal. A reunião acolheu positivamente o pedido de ingresso da Suécia e da Associação Internacional das Transportadoras Públicas.

Sob a presidência do Sr. J.A. Seij, presidente da Colpofer, a reunião debruçou-se sobre uma proposta para a protecção das cartas inter-rail e de problemas relativos ao terrorismo.

A SNCF informou sobre medidas tomadas em França para o combate ao terrorismo. Também a RENFE esclareceu sobre as medidas de segurança adoptadas no AVE Madrid-Sevilha durante o período de realização da Expo-92.

Foram ainda transmitidos dados estatísticos significantes, que serão divulgados pelo secretariado da Colpofer.

Os participantes nesta reunião tiveram ensejo de visitar Lisboa, Queluz, Sintra, a Costa do Estoril e Palmela e congratularam-se pelo modo como a CP os acolheu. A delegação portuguesa era constituída pelo Eng.º Arrobas da Silva, Coronel Oliveira Penim, o técnico Nunes Baptista e o superintendente do Ministério da Administração Interna, Carlos Paz. ■



**REUNIÃO DE QUADROS SUPERIORES** — No passado dia 7, realizou-se mais uma reunião ampla da Administração da CP com os responsáveis de todos os sectores da empresa. Foi um amplo debate e análise dos problemas relativos à reestruturação e modernização da CP e dos problemas que se colocam no Plano de investimentos 1983/98.



Importante esforço em curso

# PROGRAMA VISA SUPRIMIR METADE DAS PN'S EXISTENTES

Reduzir a metade o elevado número de PN's existente (um índice de 1,4 PN por quilómetro) é objectivo da CP. Este um dos imperativos da modernização, em particular na Linha do Norte onde se exige o aumento de velocidade da circulação. O propósito é de eliminar de 120 a 150 PN's por ano.

Um pouco por todo o lado, depara-se com a concretização deste enorme esforço, procurando interessar-se os municípios num processo que comporta elevados custos e traz melhores condições de segurança, quer na via, quer no seu atravessamento.

Os municípios atravessados pela linha férrea podem candidatar-se à comparticipação da Direcção Geral de Transpor-

tes Terrestres (ao abrigo do despacho normativo 46/88) nos projectos de desnivelamento.

## LINHA DO NORTE: A PRIORIDADE

Para garantir o aumento de velocidade da circulação da Linha do Norte, decorrem diligências para suprimir o maior número possível de PN's.

No concelho de Torres Novas, serão resolvidos os atravessamentos da linha férrea em Riachos. Prevê-se a construção de dois viadutos sobre a EN 243.

Na Mealhada está em projecto o desnivelamento a norte da actual PN.

Em Aveiro, um protocolo assinado entre a Câmara Municipal e a CP prevê o encerramento, num prazo de três a

cinco anos, de 10 das 17 PN's existentes. Os trabalhos respectivos terão comparticipações da DGTG entre os 70 e os 90 por cento, cabendo à Câmara a responsabilidade de metade do remanescente dos custos totais, além de ser de sua responsabilidade exclusiva a criação e execução dos acessos necessários. Os projectos serão da responsabilidade da CP, mas as candidaturas apresentadas em conjunto, ou só pela autarquia, tendo em vista a obtenção daqueles subsídios.

Assim, serão construídas Passagens Superiores em Póvoa do Valdo, Quintãs, Agrad do Norte, Cacia, São Bernardo e Passagens Inferiores para peões em Quintãs, Rua Aires Barbosa e Cacia.

Este protocolo prevê ainda a construção de um terminal para carga de mercadorias em Aveiro.

Outros acordos estão em vias de se concretizar com as Câmaras de Oliveira do Bairro, Estarreja e Ovar.

Também para possibilitar a aceleração da circulação ferroviária, vai iniciar-se em Julho do próximo ano a construção de uma nova ponte em Canelas.

## OUTRAS LINHAS TAMBÉM BENEFICIAM

Mas este esforço prossegue, em simultâneo, noutras linhas. Em Barcelos está em projecto a supressão de PN's em Silva, Vila Boa, Tamel S. Fins e Moure, prevendo-se ainda a construção de uma Passagem Inferior que irá suprimir a PN das pontes em Barcelos.

Na linha do Oeste, a Câmara de Pombal acordou na construção de uma Passagem Superior para peões na Silveirinha Grande, integrada nas obras de construção do ramal do Lourçal.

Outra linha a beneficiar de importantes melhoramentos é a da Beira Alta, onde serão suprimidas ou automatizadas numerosas PN's. Com a Câmara de Mangualde realizaram-se já reuniões de trabalho para apreciar os problemas decorrentes da existência de 40 PN's naquele concelho.



FOTO M. RIBEIRO

## CARTAZES WAGON-LITS

“Cartazes Wagon-Lits”, alguns deles com a assinatura de Salvador Dali, Casandre, André Seefer e Pierre Fix-Masseau, estiveram patentes na Galeria de Arte do Clube do Coleccionador, no Forum Picoas, em Lisboa. Foi uma feliz iniciativa do Dr. Maurício Levy, um dos principais animadores da Associação dos Amigos dos Caminhos de Ferro.

Foram 35 cartazes, algumas reproduções de originais dos anos 30, que na mostra se apresentaram acompanhados de modelos de comboios do passado e do futuro, e também gravuras. Destaque para o modelo da carruagem-restaurante n.º 24190, onde foi assinado o armistício da Guerra Mundial de 1914-18.





# JÁ ESTÁ CONCLUÍDA REESTRUTURAÇÃO DA CP

(continuação da pág. 5)

e terminais de Setúbal), visa também vencer a batalha da intermodalidade do transporte, fazendo vingar a ideia da complementaridade dos modos sobre a da sua concorrência.

Acabou-se com o transporte do detalhe, “de vocação rodoviária”. A ferrovia deve caber o transporte contentorizado a médias e grandes distâncias. Há um grande esforço para ganhar as cargas a granel — “o caminho de ferro é rei aí”.

Abatido todo o material que não podia andar a mais de 60 km/hora, prepara-se o abatimento dos T80, enquanto se moderniza o parque de transportes de mercadorias. Foram encomendados novos vagões e 70 plataformas duplas para contentores no valor de dois milhões de contos.

## ELIMINADOS OS EXCESSOS CRÓNICOS DE PESSOAL

“A CP eliminou os excessos crónicos de pessoal, afirma o Eng.º Carvalho Carreira. Ultrapassam-se as situações de sub-emprego escondido com bons resultados e sem choques sociais. Vão haver outros investimentos induzidos pela dinâmica do investimento, homens substituídos por máquinas. Assim se reduzem custos, permitindo aproximar as tarifas das praticadas pela concorrência”.

Por outro lado, a empresa está atenta à necessidade de refrescamento do pessoal, dos quadros, tanto em idade como em capacidade. Há que criar condições para, acompanhando a evolução dos tempos, a CP possa chamar a si os melhores quadros.

A CP ainda luta contra a herança do passado, quando de facto o caminho de ferro não beneficiava de uma envolvente industrial de apoio suficiente, o que o obrigava a desenvolver quer a produção quer a manutenção de equipamentos. Mas já se implanta a nova filosofia — a CP é uma empresa de transporte, não é uma empresa de manutenção. A aplicação de tal orientação contribui também decisivamente para o redimensionamento do quadro de pessoal da empresa.

Analizados estes pontos, o Presidente da CP deixa uma mensagem de esperança: “Há anos atrás, tive momentos de grande preocupação hoje posso dizer que os novos ferroviários têm uma perspectiva de trabalho, com certeza mais remunerado e menos exigente do que antes. Caminha-se para que a segurança deixe de depender exclusivamente do factor humano.

“Dentro de pouco tempo, o ferroviário terá condições como nunca teve. A situação financeira da empresa tem tendência a melhorar progressivamente, com reflexos muito positivos para os trabalhadores. Quem apostar em trabalhar nesta empresa, irá retirar os seus dividendos”.

## ENTREPOSTO EM VALE DO PESO

Um protocolo firmado entre a CP e a Câmara Municipal do Crato permite a implantação de um entreposto ferroviário na estação do Vale do Peso, Portalegre. Trata-se de um investimento de cerca de 116 mil contos, participado em 70 por cento pelo OID/NA, Operação Integrada de Desenvolvimento Norte Alentejano.

A nova estrutura deve entrar em funcionamento ainda este ano. As terraplanagens foram iniciadas em fins de 1991. O entreposto terá um pavilhão de armazenamento de mercadorias, um aparelho de mudança de via e um empilhador.

O entreposto destina-se ao escoamento de produtos provenientes de empresas da região, facilitando a circulação de mercadorias a nível nacional e a exportação para mercados comunitários.

Este entreposto salva a estação de Vale do Peso, uma das que, por falta de movimento, estava destinada a ser desmantelada naquela região.

## CP EM BREVES

• **ENTROU** em vigor no passado dia 27, o horário de Inverno 92/93. Este horário é válido até 23 de Maio de 1993.

• **CP NO Grande Prémio de Portugal de Fórmula 1:** em conjunto com a RN foi criado, para as datas do Grande Prémio (26 e 27 de Setembro), um bilhete combinado, servindo as linhas de Cascais e de Sintra.

• **ACORDO** entre a CP e a Câmara Municipal de Pombal para construção de um gradeamento separando a área ferroviária do parque de estacionamento da Central de Camionagem.

Obra que garante condições de segurança, a ser executada pelo Município, contribuindo a CP com 4 700 contos.

• **3 DE SETEMBRO de 1992:** Resolução do Conselho de Ministros rentabiliza domínio ferroviário, permitindo a desafectação de bens não adstritos ao serviço público, com vista a posterior alienação. E permite ainda a construção no subsolo ou no espaço aéreo das estações e apeadeiros e dos estabelecimentos comerciais e industriais dos caminhos de ferro.

• **CP DISTINGUIDA** com o diploma da Cidade da Figueira da Foz, homenagem ao seu apoio à realização do 21.º Festival Internacional de Cinema da Figueira.

• **CONTRATO** de empréstimo inovador assinado entre a CP e um sindicato financeiro liderado pelo Deutsche Bank proporciona à empresa investimentos em activo fixo. É um empréstimo multi-opcional, o primeiro realizado no país, possibilitando a opção por saques em crédito, em regime de leilão tradicional e/ou papel comercial. O contrato é no valor de cinco milhões de contos e abrange um período de cinco anos.



## — 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