



FOTO M. RIBEIRO

TEM NOVA ADMINISTRAÇÃO

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, eng.º Joaquim Ferreira do Amaral, deu posse, a 15 de Julho, à nova Administração da CP, presidida pelo eng.º Pedro Dias Alves. O Conselho de Gerência da CP integra agora o Dr. Manuel Frasquilho, o dr. Abel Vinagre e Silva, o eng.º Vasco Sousa Coutinho, transitando do CG anterior o eng.º Armando Fonseca Mendes, o eng.º José Santos Espinha e dr. José Braamcamp Sobral.

págs. 2 e 3

BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 19 — 20-7-1993



INTERCIDADES RECEBE CARRUAGENS NOVAS



pág. 8

LINHA DA BEIRA BAIXA NOS CARRIS DA MODERNIZAÇÃO

centrais



FOTO M. RIBEIRO

TEM NOVO CONSELHO DE GERÊNCIA



FOTO M. RIBEIRO

PEDRO JOÃO DIAS ALVES, presidente da CP. 46 anos de idade. É licenciado em Engenharia Mecânica pelo Instituto Superior Técnico. Depois de ter sido quadro técnico da Sorefame e da CPTM, foi assessor da administração da Metalgest, membro do Conselho de Administração da Cometna (1986/87), da Metalnorte (1986/88) e da Metalgest (1987/88). Presidente do Conselho de Administração da Cometna (1988/89) e da Velan/Cometna (1989). Membro do Conselho de Administração da União de Bancos Portugueses (1990/91) e presidente do Conselho de Administração da Quimiparque (1990), da Sofinac (1991/92) e da Nacional - Companhia Industrial de Transformação de Cereais (1991/93). Foi Secretário de Estado da Administração da Saúde em 1989. Na carreira docente foi assistente convidado do IST (1973/83) e é professor auxiliar convidado desde 1983.



ABEL FERNANDO VINAGRE E SILVA, 43 anos de idade. Licenciado em Finanças pelo I.S.E., diplomado em Gestão e Organização de Empresas pelo I.N.P., Lisboa, e em "Export Development" pelo Institute of International Business/Pace University - Nova Iorque. Exerceu actividade na DCI (Grupo CUF). Membro do Gabinete do Secretário de Estado do Comércio Externo no 1.º e 2.º Governos

Confiança no futuro dos caminhos de ferro: ao dar posse ao novo Conselho de Gerência da CP, o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, eng.º Joaquim Ferreira do Amaral, manifestou a sua convicção de que "os caminhos de ferro não vão ter substituto no futuro como transporte de mercadorias e de massa de pessoas". O Ministro disse esperar do Conselho de Gerência "uma condução exemplar do programa de investimentos vultuosos que estão previstos para os próximos anos".

O actual Conselho de Gerência da CP fica assim constituído:

Constitucionais. Foi secretário-geral da Associação Comercial de Lisboa/Câmara do Comércio e Indústria Portuguesa, e secretário-geral da Delegação Portuguesa da Câmara de Comércio Internacional. Foi vogal do Conselho de Gerência da AGA. Mais tarde, presidente do mesmo C. G. Administrador delegado na PORTAGA - Comércio Internacional. Até 30 de Abril de 1990, administrador da AIR ATLANTIS.



MANUEL ALCINDO ANTUNES FRASQUILHO, 54 anos de idade. Licenciado em Finanças pelo ISCEF. Foi auditor da Chartered Accountants Barton Mayhew & Co, responsável pelo Departamento de Auditoria Interna dos CTT/TLP. Desempenhou funções de administrador dos CTT/TLP, de vice-presidente da SOPONATA, de presidente do Instituto Emissor de Macau, de presidente da Sociedade Geral de Projectos Industriais e Serviços, de administrador da Sociedade Portuguesa de Empreendimentos, da DIALAP e da NUTRINVEST.

VASCO PINTO DE SOUSA COUTINHO, 50 anos de idade. Licenciado em Engenharia Mecânica no IST. Exerceu actividade profissional na Sociedade Corticeira Robinson, na Metalúrgica Duarte Ferreira, como inspector de Qualidade, e na Setenave, onde desempenhou diversas funções de



gestão e organização, atingindo o cargo de director de Construção Naval. Foi administrador da INDEP, de 1988 a Julho de 1993.



ARMANDO FONSECA MENDES. Licenciado em Engenharia Electrónica (correntes fracas) pelo IST, em 1967. Foi professor na Escola Comercial e Industrial Neutel de Abru, na Escola Industrial Fonseca Benevides na área da Electrotecnia, e assistente na Universidade de Lourenço Marques. Trabalhou nos serviços de Sinalização e Comunicações dos Caminhos de Ferro de Moçambique. Responsável pela Direcção técnica e industrial de uma empresa industrial na área dos equipamentos de telecomunicações profissionais. Técnico do IAPMEI, em 1975. Destacado para os Gabinetes dos membros do Governo na área da Industria, Energia, Comércio Externo e Finanças de 1978 a 1990. Membro do Conselho de Gerência da CP, desde 1990.



JOSÉ DE SÁ BRAAMCAMP SOBRAL, 45 anos de idade. Licenciado em Direito pela Universidade de Lisboa, tem o Managers Program do European Institut of Business Administration, Fontainebleu (INSEAD). Foi director da Associação de Formação Bancária (Banco de Portugal), do Instituto de Formação dos CTT, e do Departamento Central de Pessoal dos CTT. Administrador da CP (1986/7). director-geral dos Correios. Desempenhou

funções de administrador da nova Agência da CEPT - Cooperative Vereniging International Post Corporation, U.A., de presidente da SEVATEL e de administrador-delegado da SM - Sociedade Imobiliária (Grupo SONAE) e membro da Comissão Executiva da Área Imobiliária da SONAE. Desde 1992, administrador da CP, presidente do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa e presidente da SOFLUSA.

JOSÉ CASIMIRO DOS SANTOS ESPINHA, 59 anos de idade. Licenciado em Engenharia Civil pela Faculdade de Engenharia (UP). Fez parte da equipa do Ministro das Comunicações, com tarefas relativas à política geral de Transportes e Portos, Transportes Terrestres e Conselho Superior de Transportes Terrestres. Em 1965 ingressou na Carris, tendo também colaborado no Gabinete de Estudo e Planeamento de Transportes Terrestres. Em 1968, nomeado director-geral dos Portos do Douro e Leixões. Em 1973, administrador-delegado dos Portos do Douro e Leixões e vogal do Conselho de Administração. Em Agosto de 1981,

presidente do Conselho de Administração dos Portos do Douro e Leixões. Foi presidente do Conselho Fiscal da SETENAVE, presidente do Conselho Fiscal dos CTT/TLP. Foi vogal do Conselho de Gerência da CP (desde 1990) e presidente do Conselho Directivo do Gabinete do Nó Ferroviário do Porto, vogal da Comissão Instaladora do Gabinete de Navegabilidade do Douro. É membro do Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes, da Delegação Portuguesa de Associação Internacional Permanente dos Congressos de Navegação e membro efectivo desta mesma Associação Internacional.



No acto da sua tomada de posse, o novo Presidente da CP, Eng.º Pedro Dias Alves, definiu as orientações gerais que vão conduzir a empresa

CONTINUIDADE E "CRITERIOSA REFLEXÃO"

Constitui esta cerimónia oportunidade para expressar a Vossa Excelência, Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, o agradecimento pela honra que me deu ao escolher-me para presidente do Conselho de Gerência da CP e pela inequívoca prova de confiança evidenciada na total liberdade que me foi conferida na composição do Conselho de Gerência.

Constitui ainda oportunidade para em meu nome pessoal e no dos restantes membros do Conselho de Gerência garantir, a Vossa Excelência, a certeza de poder contar com a nossa lealdade, capacidade e disponibilidade no desempenho dos cargos de que acabamos de tomar posse.

Os Caminhos de Ferro Portugueses, num claro entendimento do espírito da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, têm vindo a prosseguir, nos últimos anos, dois grande objectivos:

- A adequação da oferta de serviços à procura do mercado, numa dupla perspectiva de qualidade e de quantidade,
- A racionalização dos custos.

Tem-no feito a CP, sensibilizada por imperativos de ordem social, ambiental, de ordena-

mento do território, de poupança de energia e de tantos outros que inequivocamente contribuem para a melhoria da qualidade de vida das populações, actuando fundamentalmente em duas áreas essenciais:

- A reorganização
- A modernização

Irá este Conselho de Gerência dar continuidade ao trabalho de grande valia já desenvolvido, sem prejuízo de uma atitude de criteriosa reflexão que, de modo algum, poderá jamais ser entendida como uma crítica não construtiva ao que já foi feito, mas com a qual se pretende analisar e questionar, de forma constante e humilde, todas as intenções ou decisões da empresa, mesmo aquelas que ele próprio venha a assumir.

Deste modo se procurará que o trabalho de reorganização da CP, que, em muitos casos conduziu à criação de novas empresas, não corresponda a uma simples transferência de rubrica de custos, mas reflecta sim o resultado de uma análise de ineficiências, que permita a adopção de soluções conducentes a uma eficaz simplificação dos sistemas, com as inevitáveis consequências favoráveis na qualidade e no custo dos serviços.

No que refere ao investimento, irá procurar-se, no respeito dos interesses e orientações do Accionista, que ele constitua um instrumento que permita uma cada vez melhor qualidade de serviços numa articulação sempre mais eficiente com outros sistemas de transporte.

Para tal será:

- Imprescindível melhorar a articulação com outras entidades e organismos, nomeadamente outros Agentes de Transporte, Públicos ou Privados, e os Gabinetes dos Nós Ferroviários,
- Imprescindível potenciar a flexibilidade de acesso à rede para a sua eventual utilização por mais do que um operador,
- Imprescindível evitar o investimento pelo investimento, isto é: questionar, numa rigorosa apreciação, a razão de ser e oportunidade de cada um dos investimentos e dos seus custos, sempre que estes ultrapassem o custo de uma solução com a qualidade necessária e suficientemente previamente definida.

Não poderá a CP, para a concretização do seu plano de investimentos, prescindir de um enorme esforço financeiro do seu Accionista, não devendo, no entanto, esquecer as potencialidades inter-

nas de financiamento decorrentes de uma ponderada mas atempada política de desinvestimento ou de valorização patrimonial, cujos resultados não serão certamente despicientes, permitindo assim uma redução do esforço do accionista.

Fica aqui também reafirmada a intenção deste Conselho de Gerência de procurar melhorar, se é que ainda é possível, a relação entre a Empresa e o Accionista Estado, sem o apoio do qual, mesmo com uma acrescida capacidade de auto sustentação da Empresa, será inatingível o seu equilíbrio económico/financeiro.

Senhor Ministro, tudo o que ficou dito quanto à reorganização e saneamento económico/financeiro da CP, não passará de um conjunto de acções cuja utilidade será mais do que discutível, se a Empresa não for capaz de interiorizar uma cultura em que a sua única razão de ser são os seus clientes, os quais podem estar certos de que tudo faremos para que lhes seja prestado um melhor serviço, para que, ao escolher a CP, não o façam por falta de outras alternativas, mas porque a CP se constituiu como A ALTERNATIVA DE QUALIDADE com O MELHOR CUSTO DE BENEFÍCIO.

Pedro Dias Alves,
presidente da CP



FOTO M. RIBEIRO

São 211 km de linha férrea. Com 24 estações e nove apeadeiros, sete túneis e 55 pontes. Uma destas merece particular destaque — a Ponte do Tejo, inaugurada em 15 de Outubro de 1847, notável obra de arte construída pela Société International de Braine-le-Comte: tem um comprimento total de superestrutura de 428 metros, com dois tramos de margem, tabuleiro inferior e vigas em forma de cruz de Santo André, viga contínua com sete ramos, pilares em cantaria. Situa-se entre as estações de Abrantes e de Alferrarede. Referências especiais ainda para o viaduto de São Pedro (o mais alto do país), para o viaduto de Flandres (com oito arcos de dez metros), para as pontes do Rebolal e do Cerejal, para o túnel da Gardunha, com 646 metros.

Toda a Linha é uma ousadia da engenharia portuguesa do século passado e dela se diz que “onde não é túnel é trincheira, onde não é trincheira é ponte, onde não é ponte é aterro, onde não é aterro é barreira.” Atravessa paisagens de rara beleza, marginando o Tejo, debruçada sobre as barragens de Belver e de Fratel. O último troço da Linha da Beira Baixa, numa distância de 46 km, ligando a Covilhã à Guarda-Gare, foi inaugurada no dia 11 de Março de 1893.

NA HORA DA MODERNIZAÇÃO

A modernização da via foi promessa antiga, que os conhecidos estrangulamentos financeiros da CP

FOTO M. RIBEIRO



LINHA DA BEIRA BAIXA

• evolução muito positiva e perspectivas de um bom futuro

Centenária, inaugurada em 6 de Setembro de 1891, a Linha da Beira Baixa, está a beneficiar de importantes melhoramentos e regista notável acréscimo de movimento de mercadorias e passageiros.

fizeram adiar. Já em 1975 se prespectivava o avanço para a electrificação, mas o projecto ficou no papel. O primeiro passo para a electrificação começou agora a ser dado — o troço entre Entroncamento e Mouriscas, que serve igualmente o Itinerário do Carvão. Também a sinalização electrónica está em instalação neste troço (entre Entroncamento e Abrantes).

O Itinerário do Carvão, de resto, trouxe notáveis acréscimos no transporte de mercadorias — 1,5 milhões de toneladas de carvão/ano. Construiu-se um ramal, ligando Mouriscas à Central Temoelétrica do Pego, que obrigou à construção de uma nova ponte sobre o Tejo, entre Mouriscas e Concavada/Alvega — outra notável obra de engenharia, da responsabilidade da EDP, um investimento de dois milhões e oitocentos mil contos. É uma ponte rodo-ferroviária.

Trabalhos de beneficiação da Linha da Beira Baixa decorrem no troço entre Vale de Prazeres e Covilhã, completando-se assim os trabalhos de melhoramento feitos até Castelo Novo/Vale de Prazeres. A renovação da via, 32 quilómetros, está concluída no segundo semestre do próximo ano. É um investimento de um milhão e quatrocentos mil escudos.

Entretanto, ainda este ano, a Linha vê melhorando o serviço de Intercidades para a Covilhã, com carruagens com ar condicionado.

Outras intervenções: remodelação da estação de Castelo Branco, com reestruturação da gare e rentabilização do espaço. O projecto, da autoria da arquitecta Conceição Trigueiros, prevê a construção de uma passagem superior com escadas rolantes, um edifício com dois pisos para área comercial e escritórios. E numa segunda fase de desenvolvimento da estação de Castelo Branco, prevê-se a construção de um hotel e de um silo automóvel. Também a estação da Covilhã será modernizada e valorizada, um projecto aberto à participação da Câmara Municipal e de investidores privados.

Em Tortosendo surge um Terminal Ferroviário Internacional. O projecto está em fase de concurso público. Fica implantado no futuro Parque Industrial da Covilhã.

Não estão programados quaisquer trabalhos de beneficiação no troço entre Covilhã e Guarda, 56 km de extensão, cuja ligação continua assegurada por automotora. Mas propõe-se cobrir a rumores sem fundamento: o troço não está encerrado, até por razões técnicas — fecha o circuito alternativo à Linha da Beira Alta nas ligações internacionais. A modernização passa ainda pela eliminação e automatização de passagens de nível. No concelho do Fundão estão a ser automatizadas as passagens de nível com recurso a uma nova técnica — com utilização de meias barreiras projectadas em função da intensidade do tráfego. Os automóveis têm um tempo de espera pelo comboio inferior a 30 segundos. Para já, foi automatizada a PN na estrada Fundão-Covilhã, seguindo-se as de Alcaide, Fatela, Donas e a da estrada de Valverde.

Registe-se que já se procedeu à substituição da ponte da Meimoa por outra com nova tecnologia incorporada, tal como se modernizou a ponte do Zezêre. Além de trabalhos de protecção da linha contra aluimentos de rochas.

IMPORTANTE VIA PARA O TRÁFEGO DE MERCADORIAS

A Linha da Beira Baixa vem registando um notável aumento de volume de mercadorias movimentadas — refira-se que, em 1992, circularam nela 545 985 toneladas de mercadorias. Para tanto, contribuiu a construção de novos terminais. É exemplo o Terminal do Fundão. Inaugurada a primeira fase em

Novembro do ano passado, serve um núcleo empresarial significante. Dispõe de um feixe de quatro linhas que, nesta primeira fase, assegura o escoamento de mercadorias da Quimigal. Na segunda fase, será terminal cimenteiro e, no futuro, receberá também madeira.

Outro Terminal, internacional, vai ser implantado em Tortosendo. Mas outros terminais existentes asseguram um fluxo constante de mercadorias. Terminais cimenteiros em Alferrarede, Fundão, Benquerença e Castelo Novo; de areias, em Praia do Tejo e Fundão; madeireiros em Praia do Tejo, Alferrarede, Mouriscas, Abrantes, Alcains, Sabugal e Castelo Novo; de adubos e cereais em Alcains; de inertes, em Benquerença.

Em Vila Velha de Rodão entronca um ramal com destino à fábrica de Celulose da Portucel.

Uma nova ponte sobre o Tejo no ramal para o Pego (foto M. Ribeiro)



XXIII JOGOS FERROVIÁRIOS

JORNADAS DE CONFRATERNIZAÇÃO COM CENTENAS DE PARTICIPANTES

Decorreu em Lisboa nos dias 18, 19 e 20 de Junho, a vigésima terceira edição dos Jogos Ferroviários, organizados pelo Grupo Desportivo Clube Ferroviário de Portugal, e uma vez mais patrocinados pela Divisão de Actividades Sociais da CP.

Participaram oito Grupos e Associações Desportivas Ferroviárias, nas modalidades de Xadrez, Futebol, Ténis de Mesa, Atletismo, Basquetebol e Pesca Desportiva, contando-se por algumas centenas o número de atletas participantes.

Esta manifestação desportiva anual é uma oportunidade de demonstração da valia técnico-desportiva dos participantes e do exercício da convivência amistosa, da emulação lúdica e da identidade do “espírito ferroviário” em época de profunda mutação empresarial.

Para além dos troféus habitualmente atribuídos em cada modalidade aos melhores classificados no plano individual e colectivo, foi este ano, e pela primeira vez, atribuído um troféu especial, patro-



cinado pela EMEF, ao Grupo Desportivo vencedor da prova “Combinado”, o qual foi ganho pelo Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro.

Entre as entidades que apoiaram a realização dos Jogos, são de referir a Câma-

ra Municipal de Lisboa, a Junta de Freguesia de Sta. Engrácia, o INATEL, a TEX e a FERNAVE. Na cerimónia de encerramento dos Jogos, actuou a Banda de Música do Clube Ferroviário de Portugal. ■

ESTANTE

Na redacção do “Boletim CP” recebemos as seguintes publicações:

- VIA LIBRE — Maio 1993. Interessante estudo: “O caminho de ferro deve especializar-se e coordenar-se com outros modos de transporte”.
- VIA LIBRE — Julho 1993. Interessante texto: “O ressurgimento ecológico do comboio em tempos de “crise”.
- LINEAS, 17 Junho 1993.
- LINEAS, 2 Julho 1993.
- LINEAS DE GESTIÓN — Abril 1993. A reter: “Debate nos caminhos de ferro suecos sobre a separação de infra-estruturas dos serviços”.
- LINEAS DE GESTIÓN — Maio 1993. A reter: a evolução dos caminhos de ferro europeus da dependência do Estado para as sociedades privadas.
- PAISAJES — Maio 1993.
- PAISAJES — Junho 1993.
- PAISAJES — Julho 1993.
- LA VIE DU RAIL — 2 Junho 1993.
- COURRIER CFF — 6/1993.
- RAIL INTERNATIONAL — N.º 3 de 1993. Capa com locomotiva CP. O Congresso Ferroviário Mundial, em Lisboa.



FOTO M. RIBEIRO

UMA DELEGAÇÃO DA RENFE constituída por Isaiás Taboas, Director do Gabinete de Comunicação, Araceli Garcia, Chefe do Serviço de Publicidade, e José Manuel Velasco, Chefe do Gabinete de Imprensa, encontrou-se em Lisboa com os seus homólogos da CP para analisar questões comuns às duas Empresas no campo das Relações Públicas, da Comunicação Institucional e da Imagem. Nesse contexto os dois grupos de técnicos permutaram experiências das suas áreas específicas integradas nos processos de reestruturação e modernização que as duas empresas ferroviárias prosseguem.

Tem 1,75 m de altura e 75 quilos de peso. Todo em borracha, com articulações similares às do corpo humano. É um sofisticado sistema que transmite a sensores diversos os efeitos de colisão. Cedido pela Cranfield Impact Center Ltd, foi o único passageiro e “vítima” de uma colisão ocorrida no Entroncamento, ao princípio da tarde de 28 de Junho.

TECNOLOGIA PORTUGUESA MINIMIZA EFEITO DE CHOQUE FERROVIÁRIO

- Uma experiência com sucesso no Entroncamento

Uma locomotiva diesel largou uma carruagem de passageiros, de 42 ton, a cerca de 200 metros de um muro de betão colocado na via. Dez segundos depois, a uma velocidade de 31 Km/hora, a carruagem chocou com o obstáculo. Assistiam ao embate os Secretários de Estado dos Transportes, Eng.º Jorge Antas, e da Ciência e Tecnologia, Dr. Manuel Fernandes Thomás, um representante da Comissão da Comunidade Europeia, Michel Andrien, administradores da CP e das empresas ligadas à experiência, quadros ferroviários portugueses, da Suécia e do Canadá.

A carruagem “sinistrada” foi convenientemente preparada para o efeito. Com cabeçote, três caixas pretas idênticas às utilizadas nas simulações de desastres de automóvel e de aviação, câmaras colocadas no interior da carruagem, no exterior e no muro onde se produziu o embate. O robot foi projectado para o banco da frente, devido ao impacte, numa força máxima de 300 toneladas.

A “vítima” do acidente foi posteriormente transportada para a Grã-Bretanha, para cuidadosos estudos. Os filmes e registos serão igualmente submetidos a exames minuciosos.

O embate do Entroncamento constitui etapa do projecto “Traincol” (colisão de comboios). Desenvolvido desde 1989, estará concluído em 1995. Este projecto pretende melhorar as condições de



FOTO M. RIBEIRO

segurança no transporte ferroviário. Assenta na instalação de estruturas nas extremidades das carruagens, suficientemente maleáveis para absorver o impacte de uma colisão. Permite a absorção máxima da energia e a limitação das acelerações sofridas, enquanto reduz as deformações do habitáculo.

Os estudos estatísticos mostram que a maioria dos acidentes ferroviários ocorrem a velocidades inferiores a 40 Km horários. Portanto, a experiência reproduziu condições “normais”. E comprovou a eficácia de um sistema de segurança em desenvolvimento: as novas composições em circulação na linha de Sintra já integram algumas das inovações tecnológicas adquiridas pelos estudos do “Traincol”.

O sistema fora testado em modelos reduzidos. O choque real

registado no Entroncamento fornece dados suplementares necessários e garante rigor nos cálculos matemáticos que os estudos exigem.

O “Traincol” é um projecto financiado pelo Brite/Euran (programa europeu de investigação), realizado por um consórcio europeu liderado pela Sorefame, no qual se integram a GEC Alsthom e a CAF (fabricantes de material ferroviário), a empresa britânica de software CIC, a CP, o Instituto Superior Técnico e a Universidade de Valenciennes (França).

A experiência do Entroncamento foi considerada muito positiva. A partir de 1995, a versão final deste modelo de segurança será introduzida nas carruagens a construir em Portugal. ■

Intercidades RECEBE NOVAS CARRUAGENS

A CP começou a receber em princípios de Setembro a encomenda de 45 carruagens que vão modernizar e tornar mais cómodos os Intercidades. São carruagens “velhas” — carruagens que foram transformadas pelo 2.º Grupo Oficial do Entroncamento e se colocam agora entre o que de mais moderno circula nos carris portugueses.

As novas carruagens (um investimento global de cinco milhões de contos) são climatizadas, têm janelas com vidros duplos, assentos individuais e reclináveis, mesa rebatível nas costas dos bancos, luzes para leitura individual, instalação so-

nora, portas automáticas. As carruagens-bar dispõem ainda de telemóvel e vídeo. E as de primeira classe, tomadas para computador pessoal.

Esta encomenda radica num projecto de Setembro de 1990, e a entrega está concluída em meados do próximo ano. Ao todo, são três carruagens de 1.ª Classe, 31 de 2.ª Classe e 11 mistas, com 1.ª Classe e bar.

Podem atingir velocidades de 160 km, o que permite dizer que os Intercidades vão aliar o máximo conforto à velocidade, “encurtando” distâncias nos principais itinerários da malha ferroviária nacional. ■



EM PRINCÍPIOS DE JULHO, entrou em pleno funcionamento a nova estação da Amadora, obra da responsabilidade do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa. Com passagem inferior multifuncional e um amplo átrio subterrâneo, as obras foram iniciadas em 1990. Entretanto, decorem a bom ritmo os trabalhos de modernização e quadruplicação de via, e obras nas estações de Portela de Sintra (fase de conclusão), Sintra, Benfica e Rossio.

EM BREVES

- O GRUPO DE CONTACTO permanente UIC/FIATA aprovou o acordo de colaboração entre transitários e os caminhos de ferro. Segundo os termos deste acordo, as partes comprometem-se a agir em conjunto num clima de confiança e fixam-se regras tarifárias, tendo em vista assegurar transportes rápidos, seguros e económicos.

- TRÊS PASSAGENS de nível suprimidas na Linha do Douro, durante o mês de Junho, graças à construção do viaduto de Susão, obra da responsabilidade da Câmara Municipal de Valongo.

- O COMBOIO DE FÉRIAS Porto/Algarve/Porto está a circular desde 25 de Junho e mantém-se até 19 de Setembro. As composições podem transportar automóveis, velocípedes ou motorizados. Os comboios circulam às segundas, quartas e sextas-feiras, com paragem em Espinho, Aveiro, Coimbra, Tunes, Albufeira, Loulé, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António. Em Tunes há ligação para o ramal de Lagos.

- NOVAS TECNOLOGIAS aplicadas nos bogies de eixos auto-orientáveis e as possibilidades da sua aplicação em comboios pendulares foram tema de um Workshop organizado pela FERNAVE.

- CONSELHO DIRECTIVO da Escola Preparatória Ramalho Ortigão, Porto, enalteceu, em missiva, o modo como a CP atendeu ao transporte de 230 alunos e 12 professores que se deslocaram a Lisboa para visita ao Jardim Zoológico. Todos os ferroviários envolvidos nesta acção merecem louvores transmitidos pelo Conselho Directivo da Escola à Administração da CP.

— 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