

# LISBOA FOI CAPITAL DO MUNDO FERROVIÁRIO

págs. 2-3-7

FOTOS M. RIBEIRO



## CP BOLETIM

### FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 21 — 20-9-1993



FOTOS M. RIBEIRO

**CONTUMIL**  
**e GENERAL TORRES**  
prontos no fim do ano

centrais

**T**erminou no dia 10 de Setembro a 26.ª sessão do Congresso organizado pela Associação Internacional dos Congressos do Caminho de Ferro, a que — na minha qualidade de Presidente do Conselho de Gerência da CP — tive a honra de presidir.

As felicitações públicas que no final dos trabalhos foram endereçadas à CP tomei-as como justo louvor ao trabalho de todos quantos deram o seu saber, o seu entusiasmo e o seu esforço para que o Caminho de Ferro Português e o nosso País saíssem prestigiados perante mais de seiscentos congressistas oriundos de cinquenta e sete países.

Foi uma tarefa complexa que ainda tive oportunidade de ver na sua verdadeira dimensão e em cuja liderança técnica e organizativa, respectivamente, é justo sublinhar as intervenções, unanimemente elogiadas, dos Engenheiros Tiago Ferreira e Simões do Rosário.

A constatação desta capacidade deu-me mais uma dimensão do perfil dos ferroviários, a todos os níveis: a da sua potencialidade para responder aos grandes desafios, quando a motivação existe.

Temos de encarar cada dia como uma nova etapa para vencer. Com objectivos bem definidos. Com regras bem conhecidas. Com entusiasmo. Com a vontade de situar o Caminho de Ferro no seu espaço social e no seu mercado.

Lisboa, 15 de Setembro de 1993

O Presidente do Conselho de Gerência

*Pedro João Dias Alves*  
(Eng.º Pedro João Dias Alves)



## O ELOGIO DO DIÁLOGO

**N**um Congresso Mundial de Relações Públicas em que tive oportunidade de participar (Genève, 1973), um participante belga deu a conhecer que a sua Associação Profissional e o Sindicato dos Jornalistas belgas tinham chegado a uma fórmula construtiva de apreciação dos contenciosos que frequentemente se estabelecem entre (certos) meios de comunicação social e (certos) gabinetes de Relações Públicas. Trimestralmente, uma “comissão paritária” de técnicos de RP e de jornalistas analisava conjuntamente notícias institucionais que certos “media” haviam recusado por considerarem “em pecado” de propaganda e comentava certos “press releases” em que alguns profissionais de RP, ou assim chamados, tentavam fazer passar como notícia certos eventos e certas afirmações de inquestionável cariz publicitário. É evidente que as nossas realidades socio-culturais são diversas. Certo que o estágio de desenvolvimento das Relações Públicas em Portugal não atinge ainda os níveis éticos e deontológicos de outros países europeus. Uma coisa é segura: de parte dos jornalistas o panorama é semelhante. De fora, claro, os que — de um e do outro lado — entendem correctamente as respectivas missões. Mas a verdade é que com um “tribunal” destes havia um mais variado leque de informação empresarial na nossa comunicação social, desapareceriam algumas incorrecções noticiosas (que levamos à conta de não intencionais) e diminuiria a importância de certos profissionais do “mercado de influência”.

**Américo da Silva Ramalho**

Chefe do Gabinete de Relações Públicas ■

FOTOS M. RIBEIRO



**A** necessidade de definir estratégias de integração dos caminhos de ferro com os restantes meios de transporte foi uma das conclusões nucleares do 26.º Congresso Ferroviário Mundial que decorreu em Lisboa, nas instalações da Fundação Calouste Gulbenkian, entre os dias 6 e 10 de Setembro. Ficou igualmente vincado que se impõe aos caminhos de ferro e às empresas produtoras de equipamentos ferroviários investir na inovação tecnológica, em particular no domínio das telecomunicações e no do controlo-comando. E que tais inovações requerem a adequação correcta dos meios humanos à evolução das tecnologias.

Cerca de 600 delegados, oriundos de 57 países debateram em Lisboa “métodos avançados de gestão e aplicação de tecnologias de ponta num mercado de concorrência”.

Durante os debates, repartidos por duas sessões paralelas, — cinco painéis e seis ateliers —, perpassou a certeza de que os caminhos de ferro são o transporte do futuro: a afirmação ficou feita — a ferrovia será “o meio de transporte do século XXI”. Ela assegura ganhos

energéticos, económicos e ambientais, e tem importância estratégica no transporte de massas e de mercadorias.

O Congresso foi “oportunidade rara” (palavras do Presidente da CP, Eng.º Dias Alves) para analisar problemas que se prendem com a renovação dos caminhos de ferro, que se verifica em todo o mundo, comparar experiências e avançar para a cooperação internacional — uma das condições para a diminuição de custos nas profundas transformações em curso. Ficou realçada a necessidade de a ferrovia oferecer melhoria de serviços e de procurar a normalização dos equipamentos.

Organizado pela AICCF, Association Internationale des Congrès de Chemins de Fer, os trabalhos técnicos do 26.º

Congresso Ferroviário Mundial tiveram a presidência do Eng.º

Tiago Ferreira. Na sessão de abertura participou o Secretário de Estado dos Transportes, Eng.º Jorge Antas. Na sala, dirigentes dos caminhos de ferro de diferentes redes nacionais, delegados de Governos e instituições internacionais, científicas, universitárias e de indústrias ligadas ao sector ferroviário.



# CONGRESSO MUNDIAL PREPAROU CAMINHOS DO FUTURO



FOTOS M. RIBEIRO

Presença muito notada, a do presidente da UIC, União Internacional dos Caminhos de Ferro, Peter Langager.

No Congresso constatou-se que a crise económica dos últimos anos reflecte-se nas empresas ferroviárias, a debaterem-se com dificuldades financeiras.

O saneamento das empresas é hoje uma exigência que se abate sobre a generalidade das redes.

## “A CP TEM QUE MUDAR”

Ao encontro destas preocupações, a intervenção do Presidente da CP,

Eng.º Dias Alves, destacou que “a CP tem que mudar, mas a mudança será gradual”. “A CP não mudará de um dia para o outro”, acrescentou o Presidente.

A reestruturação da CP passa pela redução de efectivos, algo de inevitável. No entanto, e ao contrário do que foi referido nalguma Comunicação Social, essa redução de efectivos não implica despedimentos. O Eng.º Dias Alves sublinhou este aspecto: “não está no

horizonte da empresa recorrer a despedimentos”.

A realização do 26.º Congresso Ferroviário Mundial revelou a capacidade dos quadros portugueses para empreender acções de vulto. Estão, neste particular, de parabéns os dois principais organizadores, os Eng.ºs Tiago Ferreira e Simões do Rosário.

Uma nota de apreço para os Correios de Portugal que emitiram uma colecção de selos alusiva ao acontecimento.

## Presidente da CP ao Congresso

# “TEMAS COM A MAIOR ACTUALIDADE”

O presidente da CP, eng.º Pedro Dias Alves, aproveitou a abertura do Congresso Ferroviário Mundial para uma análise do processo de modernização e reorganização nos Caminhos de ferro portugueses:

“Quero, antes de mais, dirigir os meus mais cordiais votos de boas vindas a todos os participantes neste Congresso, que constitui a 26.ª Sessão da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro e, em simultâneo, agradecer a Vossa Excelência, Senhor Secretário de Estado, a honra que nos dá de presidir à abertura deste Congresso, prova inequívoca do interesse e importância que o Governo Português reconhece aos assuntos ferroviários.

Encontram-se V. Ex.ªs no País mais ocidental do Continente Europeu que, outrora, fruto da coragem e do saber dos seus navegadores, se estendeu num dos maiores Impérios a todas as partes do Mundo. Compõe-se, presentemente, do território continental com pouco menos de 90 mil km<sup>2</sup> e dois arquipélagos atlânticos (Madeira e Açores).

Admitido nas Comunidades Europeias em 1986, tem hoje cerca de 10 milhões de habitantes, ocupando-se 1/6 da sua população activa nas actividades primárias, 2/6 em actividades industriais e a metade restante nos serviços.

Esta população não se reparte, porém, uniformemente: os dois aglomerados urbanos de Lisboa e do Porto comportam,

por si sós, cerca de metade da população, um outro quarto habita a faixa costeira central; o último quarto, o resto do país, na realidade pouco povoado, designadamente junto à fronteira luso-espanhola. Assim, a faixa litoral, com um quarto da superfície, abriga três quartos da população.

Os Caminhos de Ferro Portugueses não são uma das redes europeias mais antigas: com efeito, a sua primeira linha só foi inaugurada em 1856; e a rede estava longe de ter chegado ao seu apogeu quando o automóvel começou a desenvolver-se. Dispõe actualmente de cerca de três mil Km de linhas, na sua maioria de via única, das quais cerca de 2600 km são explorados de forma regular.

A princípio, e tal como em quase todo o lado, construída

em parte pelo Estado e por empresas privadas, a rede portuguesa foi objecto, em 1947, de uma concessão única (à CP) e foi totalmente nacionalizada em 1975.

Embora parcialmente electrificada (linha Lisboa-Porto e suburbanos destas cidades) e dieselizada no restante, a nossa rede tem, infelizmente, ainda características pouco consentâneas com as modernas exigências dos Caminhos de Ferro, para o que contribui a coexistência de bitolas diferentes entre si: uma métrica, minoritária; outra, larga, diferente da do resto da Eutopa.

Esta rede assegura uma quota do tráfego total semelhante à dos outros países do Oeste

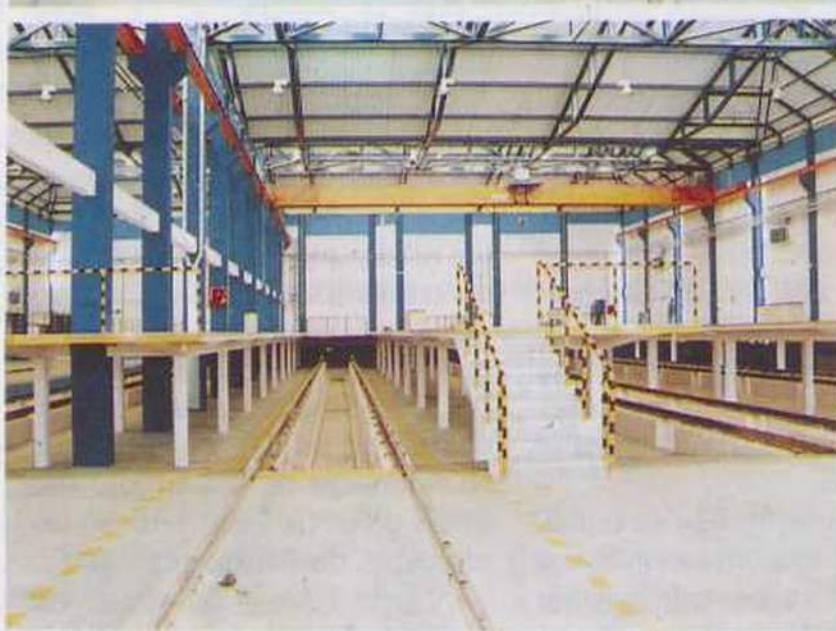
(continua na página 7)





**O GNFP, Gabinete do Nó Ferroviário do Porto, em bom ritmo nos trabalhos de modernização. A obra vai surgindo à luz do dia — enorme e engenhosa, marcando uma época de renovação dos caminhos de ferro.**

*Contumil (1.ª fase), com o edifício central e oficinas, está em vias de conclusão (fotos de M. Ribeiro)*



Tudo começou com a ponte de S. João. Depois, passo a passo, novos trabalhos definem a dimensão da obra

## GABINETE DO NÓ FERROVIÁRIO DO PORTO GENERAL TORRES E CONTUMIL (1.ª fase) CONCLUÍDOS EM DEZEMBRO

• Já em lançamento o início de novos trabalhos

*General Torres: um importante apeadeiro, imponente, com vasta área comercial (Foto de M. Ribeiro)*



A modernização da rede ferroviária do Norte, que o Gabinete do Nó Ferroviário do Porto, vem promovendo é realidade que progressivamente se vê afirmada no terreno. A conclusão das obras em curso no apeadeiro-resguardo de General Torres e das obras da primeira fase de Contumil, previstas para Dezembro, são uma nova etapa de um trabalho iniciado com o erguer da ponte de S. João, sobre o Douro.

**G**eneral Torres, um apeadeiro suburbano que tende a ser, no futuro, dada a sua localização (em pleno centro de Gaia), entreposto de passageiros de grande significado. Dispõe de dois parques de estacionamento, um superior para 60 viaturas e outro subterrâneo, com dois pisos e capacidade para mais de 200 viaturas. Dispõe ainda de área comercial coberta superior a 800 m<sup>2</sup>.

Situado em plena Avenida da República, em Gaia, o apeadeiro tem acessos pedonais a ambos os lados daquela via. Desenvolvendo-se a vários níveis, terá zonas verdes e de lazer. A comunicação com o cais de embarque e átrio faz-se por longas e espaçadas galerias iluminadas. O conjunto será enriquecido por seis painéis de azulejos do pintor Joaquim Rebocho. As plataformas que podem servir para 3 UTEs, são cobertas e isoladas por cortinas acústicas.

Em fase bastante adiantada, as obras ficam concluídas em Dezembro. Também antes do fim do ano se conclui a sinalização do itinerário Campanhã - Gaia, com a entrada em funcionamento dos resguardos em General Torres e sinalização de contra-via.

Em simultâneo, conclui-se a sinalização do topo sul de Campanhã associada à nova inserção das linhas 3 e 4 sobre o pontão do Freixo.

### CONTUMIL CRESCE

Se General Torres surpreende pela imponência e beleza, Contumil revela-se no futuro importante centro de serviço ferroviário. Em pleno coração, ergue-se uma torre com onze pisos: aí será instalado grande parte dos serviços técnicos, administrativos e de gestão de pessoal da CP no Porto. Os últimos cinco pisos destinam-se a dormitório operacional, com cerca de uma centena de quartos individuais, cada qual com casa de banho. O edifício tem aquecimento próprio (por caldeiras e energia solar), balneários, refeitório, cozinha, câmaras frigoríficas, parque de estacionamento de viaturas.

A curta distância estão as novas oficinas de manutenção — três blocos: automotores diesel, locomotivas e tractores, e ensaios de potência. Uma novidade: as oficinas dispõem de incinerador industrial e de equipamento para tratamento e abastecimento de ar a unidades motoras.

Em curso estão também as obras do EP de Contumil. É subterrâneo e dispõe de ligações por túnel a um e outro lado da estação, às plataformas e às zonas das oficinas e do edifício central. Este e as plataformas receberão azulejos de Eduardo Nery.

Esta é a primeira fase dos trabalhos em Contumil, concluída em Dezembro. Para a segunda fase, orçada em milhão e 500 mil contos, foram abertas em Agosto as propostas apresentadas a concurso internacional. Nesta fase, cujas obras se iniciam em Outubro, inclui-se o

feixe central de linhas de Contumil e de estacionamento das linhas do Douro e do Minho e o pavilhão de manutenção de carruagens.

O concurso e adjudicação da terceira e última fase de Contumil ocorrem em meados do próximo ano: integra-se nela a construção dos feixes de tratamento das composições de longo curso da Linha do Norte. Futuramente, podem ali acolher-se os comboios pendulares desta Linha.

O avanço dos trabalhos em Contumil cria as condições para libertar espaços em Campanhã, destinada a ser o grande interface. No primeiro trimestre de 1994, em colaboração com a Junta Autónoma de Estradas, o Gabinete do Nó Ferroviário do Porto inicia os trabalhos de ligação Campanhã-Contumil, já em concurso: desenvolver-se-á em cerca de 800 metros, sob a Via de Cintura Interna do Porto, integra quatro vias para o Minho e Douro, uma quinta de serviço e uma sexta que, por túnel, permitirá aos comboios de mercadorias da Linha do Norte aceder à Linha de Leixões sem cruzamentos.

O Ramal de Leixões e a dependência de Ermesinde, a ser beneficiadas com renovação integral, electrificação e sinalização, têm marcado o início dos seus trabalhos para Abril do próximo ano. Pela mesma altura, iniciam-se os trabalhos de duplicação da Linha do Minho, entre Ermesinde e S. Romão. A duplicação entre Ermesinde e Valongo, na Linha do Douro, orçada em mais de dois milhões de contos, foi já objecto de concurso internacional e a adjudicação dos trabalhos será já em Outubro. ■

### JÁ REALIZADO

- Construção da Ponte de S. João, sobre o rio Douro, no novo troço Gaia-Campanhã.
- Remodelação do topo sul da estação de Campanhã.
- Demolição das antigas oficinas da Campanhã, para libertação de espaços.

- Recuperação e construção de cobertura de linhas de S. Bento, com de cantaria das principais, substituição integral da caixa de azulejos e de iluminação do tecto das linhas, átrio e exteriores.

- Construção de passagens desníveis e respectivos restabelecimentos rodoviários em Nau Vitória, Rebordãos, Picoutos, Arroite e Recarei de Baixo, todas no Ramal de Leixões.
- Construção das oficinas e Centro de Formação de Guifões/Custóias.
- Remodelação do EP de Penafiel.

### EM CURSO

- Apeadeiro de General Torres (Gaia).
- Trabalhos de construção civil e drenagem na Linha da Póvoa, entre os Kms 5 480 e 6 690.
- Remodelação do EP de Trofa, concluída antes do fim do ano.

- 1.ª fase da estação e das novas oficinas em Contumil.

### INVESTIMENTO

- Até 1992 — 38,5 milhões de contos.
- Em 1993 (números provisorios), cerca de 7 milhões de contos.

**BALANÇO  
ACTUAL**



# ISTP TEM LICENCIATURA EM TRANSPORTES

O ISTP, Instituto Superior de Transportes, tem a funcionar no "campus" do Entroncamento uma Licenciatura em Engenharia Mecatrónica e vai desenvolver, no ano lectivo de 1993/94, uma **Licenciatura em Transportes** (já homologada pelo Ministério da Educação), que funcionará em Lisboa, na Rua Castilho, n.º 3.

Através de um processo normal de equivalências são admitidos **candidatos à frequência do 4.º ano da Licenciatura, nomeadamente os habilitados com o grau de licenciado ou bacharel nas áreas das Engenharias Civil, Mecânica, Electrotécnica e Electrónica, do Planeamento Regional e Urbano, da Economia, Gestão, Contabilidade, Matemática, Informática ou noutras estreitamente afins destas.**

Dado o interesse que esta licenciatura reveste para os

dirigentes e quadros de organizações ligadas aos transportes, o ISTP organizou o curso em horário pós-laboral para permitir compatibilizar a frequência das aulas com a actividade profissional.

Assim, o 4.º ano desta Licenciatura vai funcionar de 2.ª a 6.ª feira a partir das 18h, e ao sábado das 9h às 13h, com uma carga horária semanal de 26h.

As inscrições e matrículas podem ser efectuadas no secretariado do ISTP, na Rua Castilho, n.º 3

(telefone 315 10 53/8) onde poderão ser prestados todos os esclarecimentos.

O **Instituto Superior de Transportes** é um estabelecimento de ensino superior universitário particular, reconhecido pelo Ministério da Educação, criado por iniciativa da Fernave, empresa fundada pelos Caminhos de Ferro Portugueses, o Metropolitano de Lisboa, a Transtejo, os Transportes Colectivos do Porto e a Ferbrietas.

## DIALOGUEMOS EM SEGURANÇA

Dialoguemos sobre segurança, actue-mos em conjunto: a sensibilização para as questões de segurança, coordenada pela Direcção de Pessoal da CP e pela Fernave, prossegue até Dezembro. No

próximo mês, realizam-se acções de informação em Lisboa/Oeiras (dia 7), no Barreiro (Grupo Desportivo, dias 13 e 14), em Évora (dia 21), em Setúbal (dia 26) e em Tunes (nas instalações do Grupo Desportivo, dia 28).

A campanha obedece aos objectivos definidos pela UIC, União Internacional dos Caminhos de Ferro, no âmbito do Grupo Especializado Ad Hoc "Sécurité du Travail" e está integrada no "Ano Europeu da Segurança, Higiene e Saúde no Local de Trabalho".



CENTENA E MEIA DE JOVENS PEREGRINOS ferroviários fizeram-se, em Agosto, aos caminhos de Santiago. Ano Santo, Ano Jubileu, rumaram de Santa Apolónia, em Lisboa, até Santiago de Compostela. Uma longa viagem no "Comboio Luso" onde o prazer de viajar por caminho de ferro se conjugou com o convívio, com a cultura e com a história. Périplo que teve etapas em Coimbra, Porto, Viana do Castelo, Caminha, Vila Nova de Cerveira, Figueira da Foz e, naturalmente, Santiago de Compostela. Foi este o IV Comboio Luso, promovido pela Associação Juvemédia, com o apoio da CP.

## ESTANTE

Na redacção do "Boletim da CP" recebemos as seguintes publicações:

- PAISAGES — Agosto 93. Paisagens vistas do comboio.
- EL TREN — Outono 92/Inverno 93 — Especial Costa Rica.
- LA VIE DU RAIL — 21 Julho. Balanço do Intercity, "o comboio à inglesa".
- LINEA — Julho 93. Interessante estudo de Piero Spile, "O projecto Intermodal".
- LONDON DIRECT — Julho 93.
- KUNDENBRIEF — Julho 93. Novas tendências na construção de carruagens.



# UM CONGRESSO COM A MAIOR ACTUALIDADE

(continuação da página 3)

Europeu (cerca de 10% do total). O papel do Caminho de Ferro no nosso País revela-se, todavia, de uma importância muito mais considerável que aquela que estes números poderiam sugerir: isto é verdadeiro principalmente para o tráfego suburbano das duas grandes cidades (Lisboa e Porto), onde transporta mais de 200 milhões de passageiros por ano; para o tráfego inter-urbano no corredor litoral; e para o transporte de algumas matérias primas (cimento, areia, madeira e pasta de papel, minérios, carvão e cereais).

A CP assegura, apesar de tudo, um tráfego anual de uns 5,7 mil milhões de passageiros/km e de 1,9 mil milhões de toneladas/km, números que vêm crescendo lenta mas progressivamente.

Os efectivos do conjunto das empresas do grupo CP situam-se abaixo dos 20 mil agentes, 16 mil na CP propriamente dita, prevendo-se a sua diminuição num futuro próximo, como consequência do processo de racionalização em curso na empresa.

Os Caminhos de Ferro Portugueses, tendo presente o espírito da Lei de Bases dos Transportes Terrestres Portugueses e as disposições da Directiva Comunitária 440/91, têm vindo a prosseguir nos últimos anos dois grandes objectivos:

- a adequação da oferta à procura, numa dupla perspectiva de qualidade e quantidade;
- a racionalização dos custos.

Para alcançar estas metas, sensibilizada por imperativos de ordem social, ambiental e de ordenamento do território, de poupança de energia e de tantos outros que inequivocamente contribuem para a melhoria da qualidade de vida das populações, tem a CP desenvolvido a sua acção em duas áreas essenciais;

- a da Reorganização, adoptando novos métodos de gestão e de organização que, aliados a uma crescente motivação dos seus agentes, irão permitir ganhos de produtividade e uma substancial melhoria na qualidade da informação.

— a da Modernização, racionalizando e modernizando infraestruturas e equipamentos, acção iniciada com o "Plano de Modernização 88/94", actualizado e alargado para um novo período de 94/99, o que permitirá melhorar a sua competitividade e potenciar a flexibilidade de acesso à rede para a sua eventual utilização por novos operadores.

No plano das organizações internacionais, Portugal é um dos membros fundadores da CEMT (Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes) participando activamente nos seus trabalhos; no quadro da OTIF (Organização do Tráfego Internacional por Caminho de Ferro), participa nas grandes convenções internacionais; e desde a sua admissão nas Comunida-

desde a sua criação, a AICCF realiza um Congresso em Portugal, acolhendo mais de 600 delegados — de longe o maior número de sempre — vindos de uns sessenta países de todo o Globo.

Desejo, por isso, agradecer tanto à AICCF como à UIC terem aceite o convite solidário do Governo Português e da CP para a realização deste evento em Lisboa.

Muito nos honra receber entre nós os responsáveis ferroviários do mundo inteiro, que desenvolvem a sua actividade nos Governos, nas Empresas, na Indústria e nos Serviços ou no Ensino.

Participando na organização deste Congresso, a CP deseja mostrar, de forma concreta e inequívoca, o interesse que põe



O Presidente da CP,  
eng.º Pedro João  
Dias Alves

des Europeias, desempenha um papel interveniente nos trabalhos e na aplicação das suas normas, conclusões e directivas.

Por seu lado e apesar do seu carácter de pequena rede periférica, a CP tem também participado com interesse nas organizações ferroviárias internacionais.

Somos membro da decana dessas instituições: a AICCF (Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro). Mas somos igualmente membro de muitas outras. Limitar-me-ei a citar pela sua importância, a UIC (União Internacional dos Caminhos de Ferro, da qual somos fundadores) e a CCFE, à qual pertencemos, desde que o nosso País foi admitido nas Comunidades Europeias.

É esta a primeira vez que, volvido bem mais de um século

na cooperação ferroviária internacional.

Tenho a certeza de que os temas que vão ser debatidos se revestem da maior actualidade, já que constituem preocupação constante de todos nós, neste final de século, caracterizado tanto por uma aceleração prodigiosa do desenvolvimento técnico, como pela instalação de uma crise mundial quase permanente, em que a maior parte dos Caminhos de Ferro atravessa um período agitado da sua própria existência, por razões diferentes em cada caso.

Esta diversidade transparece no temário do Congresso, no qual se abordarão tanto os problemas de organização das sociedades ferroviárias, como a aplicação das tecnologias mais modernas, tendo como preocupação permanente a relação

AICCF UIC



Lisboa 1993

com aqueles que são a nossa razão de ser, os nossos clientes.

Quero, ainda, aproveitar para saudar especialmente os não ferroviários presentes, sendo-me grato o seu interesse pela nossa actividade. Estou certo de que nos enriquecerão com as suas ideias, as suas críticas, o seu dinamismo, as suas expectativas e, em qualquer caso, a sua colaboração e a sua amizade.

Cabe aqui salientar o papel dos patrocinadores que convidamos a colaborar na organização e no financiamento deste Congresso, o qual é oportunidade única para melhor nos conhecermos, aos quais em nome de todos os presentes expresse a nossa gratidão pelo apoio dado.

Constituiria obviamente um acto de deselegância não expressar à Fundação Calouste Gulbenkian o nosso reconhecimento pela cedência das suas instalações para a realização deste Congresso, as quais, pelo seu equipamento e enquadramento excepcional, contribuirão para uma maior eficácia dos trabalhos e para um muito agradável ambiente de convivência.

Para terminar, uma palavra de agradecimento a todos os que acompanham os Senhores Congressistas. Vemos neles a expressão da simpatia e da solidariedade que reina na grande família que constitui o Caminho de Ferro no mundo inteiro.

Resta-me reiterar a todas Vossas Excelências, os meus votos de um profícuo Congresso e de uma agradável estadia em Lisboa. ■





## Praia das Maças e Valadares

# DOIS CENTROS DE FÉRIAS COM BODAS DE OURO

Cumpriu-se, a 25 de Julho, o quinquagésimo aniversário da inauguração do Centro de Férias da Praia das Maças, obra da iniciativa do então Administrador Sr. General Raul Esteves.

Desde o Verão de 1943, tem a C.P. assegurado tanto na Praia das Maças como em Valadares (e, em tempos, em Mangualde), a prestação de um serviço de vilegiatura aos filhos (e equiparados) dos ferroviários e também a estes, através da utilização dos respectivos Parques de Campismo integrados nos Centros.

Da importância social deste serviço estival (mas não só), ao longo destas cinco décadas, podem falar sucessivas gerações de ferroviários e seus descendentes. Para alguns (muitos) terão sido ali passados os melhores 15 dias de toda a sua infância, pese o necessário afastamento da ambiência familiar.

A utilização destes Centros de Férias tem inegáveis efeitos benéficos directos na saúde e bem-estar das crianças utentes, que resultam da fruição de locais geograficamente privilegiados. De realçar ainda o significativo impacto que a organização actual dos Centros tem no desenvolvimento psico-social das várias centenas de crianças e adolescentes que ali acorrem provenientes dos mais dispares estratos sócio-económicos.

O acesso à utilização destes Centros de Férias continua a ser assegurado aos trabalhadores ferroviários e respectivos descendentes, e aos de todas as empresas associadas à CP, segundo protocolos negociados ou a negociar com a Divisão de Actividades Sociais, que atenta na sua manutenção em funcionamento modelar.

## EM BREVES

• O CAPITAL SOCIAL da CP foi aumentado para 85,506 milhões de contos. O reforço é devido a uma dotação de dois milhões de contos do Fundo de Regularização da Dívida Pública.

• A CP É UMA DAS SOCIETÁRIAS, com 15 por cento de capital, da empresa recém-constituída Metro da Área Metropolitana do Porto SA. O capital social, de 200 mil contos, é também subscrito pela Área Metropolitana do Porto (80 por cento) e pelo Metropolitano de Lisboa (5 por cento).

• O GABINETE DO NÓ FERROVIÁRIO de Lisboa abriu já concurso internacional para adjudicação das obras de construção do novo EP da Linha de Sintra, em Queluz-Massamá. Nesta empreitada inclui-se já, para além da construção do EP, a quadruplicação da via entre os Km 18,2 e 19,1, instalação da catenária, muros de suporte, PI rodoviária, PI para peões, cais e interface rodoviário-ferroviário.

• O PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ vai dispor de um terminal de granéis sólidos, ligado por um ramal à rede ferroviária, com terminal no EP da cidade. A obra, da responsabilidade da Administração do Porto da Figueira da Foz, tem verbas inscritas no Plano de Desenvolvimento Regional.

• ESTÃO EM CURSO OBRAS de pintura para combater a corrosão no tabuleiro da Ponte de D. Maria Pia, no Porto. Apesar de encerrada desde Junho de 1991, a CP realiza ali trabalhos de manutenção de via e de todas as estruturas da ponte.

## — 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





## O BANDO

— teatro

“viaja”

no comboio

**T**eatro dentro de um comboio: a iniciativa foi de O Bando que levou à cena a teatralização do conto de Manuel Teixeira Gomes, “Gente Singular”. A CP colaborou, deslocando para o efeito uma locomotiva a vapor, um furgão do correio e duas carruagens antigas. O espectáculo efectuou-se com o comboio em andamento, num percurso de duas horas de Entrecampos a Alcântara-Terra.

Considerado de “manifesto interesse cultural” pela Presidência do Conselho de Ministros, o espectáculo teve o alto patrocínio da Presidência de República.

Encenado por João Brites, “Gente Singular” teve música de António Vitorino de Almeida e foi representado por Adelaide João, Bibi Gomes, Horácio Manuel, Fernando Luís, Josefina Casa-

leiro, Paulo Só e Raul Atalaia, e ainda as intervenções dos cantores António Saraiva, Ana Brandão e Maria João Serrão.

Manuel Teixeira Gomes foi Presidente

da República Portuguesa de 6.10.1923 a 11.12.1925.

O espectáculo-viagem de “O Bando” está sobre os carris durante 32 percursos (ver pág. 2 e 3).

**CP BOLETIM**

**FOLHA INFORMATIVA INTERNA**

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 22 — 20-10-1993

## TRANSTRAILER ENTRA AO SERVIÇO

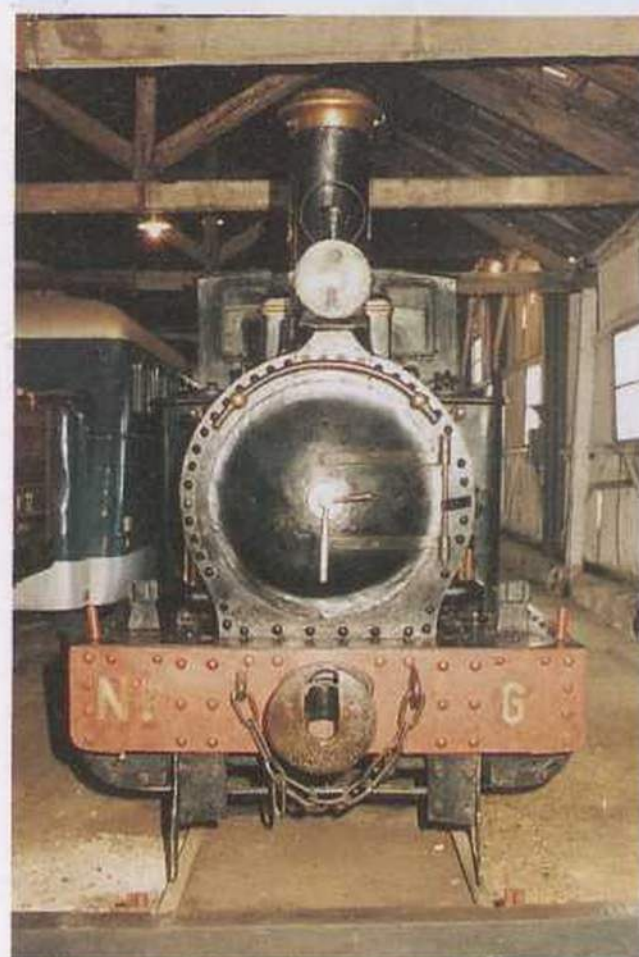
pág. 8

## LISBOA- ENTRONCAMENTO RECEBE CONVEL

pág. 8



FOTOS M. RIBEIRO



## LOUSADO: PÁGINAS DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA

centrais