

LINHA DE SINTRA VAI TER NOVA ESTAÇÃO EM QUELUZ-MASSAMÁ

CP BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP – N.º 27 – 20-3-94

Começaram em Março os trabalhos para construção da estação de Queluz-Massamá. É a primeira estação a construir de raiz no âmbito do Plano de Modernização da Linha de Sintra. Há mais de cem anos que nesta linha não se registava a construção de um novo EP (ver. pág. 6 e 7).

NOMEADOS NOVOS DIRECTORES GERAIS

- reestruturação da Empresa prossegue

pág. 2



CP COLABORA NA MODERNIZAÇÃO DE LISBOA

pág. 8



LAGOS Secção Museológica à beira-mar

Junto da futura marina de Lagos, ergue-se uma muito interessante secção museológica ferroviária. É a única do Algarve. Está instalada numa antiga "cocheira", que foi reparada. E nela existem peças que testemunham a riqueza da nossa história dos Caminhos de Ferro (ver pág. 4 e 5).

A SÍNTESE NECESSÁRIA

A realidade institucional de uma Empresa como a CP tem que ser vista numa perspectiva múltipla que abarque todas as instituições dos diversos grupos humanos e sociais que integram ou estão adjacentes à empresa ferroviária nacional, isto sem tomar em linha de conta, neste comentário, a relação de tutela com o respectivo departamento governamental.

Referimo-nos, naturalmente, às associações profissionais que integram trabalhadores ferroviários, mas também às comissões de utentes, às associações de defesa dos consumidores, às associações de "aficionados", às associações de defesa do papel económico-social do caminho de ferro, etc. Um mundo de perspectivas diversas, um universo de sinais nem sempre coincidentes. De qualquer forma, um caleidoscópio de posicionamentos que cumpre (e interessa) recolher, interpretar e valorizar.

A próxima "estação" da linha é o ano 2.000. É urgente que o caminho de ferro – sem empurrar ninguém – tome o seu lugar na fila dos "fornecedores" da sociedade do futuro que todos desejamos. Se os objectivos da comunidade se mantêm, a verdade é que os métodos se modificaram. Os "lobbies" da aviação e da estrada estão aí para o mostrar.

A União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC) tem tal realidade no seu horizonte. Nós poderemos afirmar o nosso melhor olhar para as entidades acima referidas e procurar a síntese das diversidades naturais de cada uma delas.

Américo da Silva Ramalho

Chefe do Gabinete de Relações Públicas

Na sequência da reestruturação da CP levada a cabo através da Deliberação n.º 23/93, de 11 de Novembro, o Conselho de Gerência deliberou nomear – em sua reunião de 20 de Janeiro –, com efeitos a partir de 1 de Fevereiro, os Engenheiros **José António Muñoz Miguêz e Nuno Manuel da Silva Leandro, como Director Geral de Gestão de Infraestruturas e como Director Geral de Engenharia e Investimentos, respectivamente, e o Dr. José Manuel Mendonça de Oliveira Monteiro, como Director Geral do Serviço de Transportes.**

Norma (responsável pelas áreas de Formação, Recrutamento e Selecção de Pessoal e coordenador dos pelouros financeiro, administrativo e de pessoal), na Bildex (coordenador dos projectos de formação profissional), no Instituto do Emprego e Formação Profissional (responsável pela implementação de acções de emprego e de formação profissional), na EPPI, nas Indústrias Metálicas Previdente, na Previdauto, e na Precix (responsável pelas funções de planeamento e controlo de qualidade). Desenvolveu actividade docente no Instituto Superior Técnico e é actualmente regente da Cadeira de Gestão Industrial do Instituto Superior de Engenharia de Lisboa. Tem

Reestruturação da Empresa

NOMEADOS NOVOS



O eng.º Muñoz Miguêz tem 55 anos de idade e é licenciado em Engenharia Mecânica pelo Instituto Superior Técnico. Iniciou a sua actividade profissional como Adjunto do Director do Centro Nacional de Formação, em 1965, sendo de sublinhar como principais actividades as desenvolvidas na

exercido também actividade como consultor e monitor de formação.

O eng.º Nuno Leandro tem 50 anos de idade e é licenciado em Engenharia Civil pelo Instituto Superior Técnico. Tem desenvolvido quase toda a sua actividade na CP, para cujo Serviço de Estudos do Departamento de Transportes entrou em 1967. No mesmo Departamento de Transportes exerceu sucessivamente funções no Sector de Linhas e Instalações, que veio a chefiar, donde transitou para a Chefia do Serviço de Horários e para a chefia da Divisão de



Movimento. Em 1985, é colocado no Gabinete do Plano Director, donde veio a ser requisitado para desempenhar funções técnicas no Gabinete da Ponte Ferroviária sobre o Rio Douro até 1987. Regressado à CP, ocupa o cargo de Director do Gabinete de Estudos e Desenvolvimento da Direcção de Transportes, vindo a ser nomeado,

Comércio Externo, entre 1976 e 1978, tendo sido Adjunto e Chefe de Gabinete do Secretário de Estado da respectiva pasta. Integra, a partir de 1979, o Instituto de Comércio Externo, ocupando até 1985 funções directivas no estrangeiro e em Portugal. Ocupa depois as funções de Director

DIRECTORES GERAIS

na primeira fase da actual reestruturação (1993) como Director de Engenharia de Infraestruturas. Dos estágios e cursos da especialidade que frequentou destacam-se os de Colégio da Europa (Bruges) e ACTIM (Paris). Foi Assistente convidado do Instituto Superior Técnico.

O Dr. Oliveira Monteiro tem 43 anos de idade e é Licenciado em Finanças pelo Instituto Superior de Economia. Iniciou a sua actividade profissional em 1972 no Departamento Central de Planeamento. Encetou depois uma trajectória ligada ao

Geral da Colep Trading e de Director Comercial da União Metal-Mecânica. No desempenho das suas funções profissionais e, particularmente nas suas passagens pelo Comércio Externo, integrou numerosas Missões Oficiais e visitou vinte e seis países. Frequentou o Curso de Finanças do Instituto Internacional de Administração Pública de Paris e o Curso de Defesa Nacional do IDN. Foi Monitor de Economia Aplicada II no Instituto Superior de Economia. Foi colaborador regular da revista Tempo Económico.

LINHA DO MINHO PREPARA MODERNIZAÇÃO

Foram abertos três concursos públicos para a renovação e reconversão das Linhas do Minho e de Guimarães, sob a responsabilidade do Gabinete do Nó Ferroviário do Porto.

O primeiro concurso respeita à duplicação e electrificação do troço Ermesinde-S. Romão do Coronado. O preço base é de 3,73 milhões de contos, incluindo terraplanagens, drenagens, via férrea e construção civil, além de uma passagem superior ao Km 12,56, uma ponte sobre o rio Leça e passagens superiores para peões. O prazo de execução é de 600 dias.

O segundo concurso, Projecto de Remodelação dos Troços S. Romão-Lousado (Linha do Minho) e Lousado-Santo Tirso (Linha de Guimarães), inclui a reconversão em via larga do troço Lousado-Santo Tirso, terraplanagens, drenagem e obras de arte, remodelação de estações e apeadeiros, interfaces rodó-ferroviários e estudos de sinalização e impacto ambiental. O prazo de execução é de 270 dias.

O terceiro concurso visa o estudo prévio da reconversão em via larga do troço de Santo Tirso-Guimarães, incluindo apresentação de variantes de traçado, alternativas de remodelação de estações, reconversão de passagens de nível, viabilização, faseamento das obras e impacto ambiental. O prazo de execução é de 145 dias.



LAGOS: UM MUSEU À BEIRA-MAR

Instalada numa antiga cocheira, recuperada e arranjada, a Secção Museológica de Lagos situa-se em local privilegiado — a poucos metros da futura marina da cidade algarvia, quase fronteira ao amuralhado. É curiosa esta Secção. Nela vamos encontrar apetrechos diversos de barcos que já fizeram a travessia do Tejo, na ligação entre Barreiro e Lisboa. É o único núcleo museológico português onde se encontram tais "memórias".

A Secção é simples, mas como todas as que se dispersam pelo País, reserva importante matéria da nossa história ferroviária. Sobressaem duas locomotivas a vapor: — uma, saída das oficinas de Beyer Peacock, em Inglaterra, em 1889, que deslocou comboios pesados de mercadorias no Ramal da Alfândega, no Porto. Dispunha de um esforço de tracção de 7 572 Kg, com capacidade de aprovisionamento de 1 600 Kg e de cinco mil litros de água. É da série 011 a 014 e tem o registo 013; — outra também construída pela Beyer Peacock, mas em 1891, tem o registo 033 (da série 031 a 039). Prestou serviço nas ligações de Coimbra à Figueira da Foz e no atravessamento do Douro, na ponte de D. Maria, entre

Devesas e Campanhã. Recebeu transformações no período de 1923 a 1930, como de resto aconteceu com todas as locomotivas da série 09 a 026, a que pertencia. Com um esforço de tracção de 8 518 Kg, tinha capacidade para o aprovisionamento de 3 500 Kg de carvão e sete mil litros de água.

UMA CORRECÇÃO SIGNIFICATIVA

Se as locomotivas, como sempre acontece, suscitam as atenções, a Secção Museológica vale também por muito outro material que nele foi acumulado — ferramentas para reparação e conservação da via (uma colecção muito completa), a que se juntam um quadriciclo a pedal para chefe de lanço, um quadriciclo a motor para chefe de distrito, e uma

dresine de inspecção utilizada por pessoal superior. O núcleo central da Secção é emoldurado por colecções de faróis e lanternas, manómetros, níveis de águas de caldeira, peças de locomotivas, placas de numeração, telefones, apitos de locomotivas, marcadeira de bilhetes. Enfim, o mundo da ferrovia contada pelos "objectos" recolhidos das estações.

Aqui encontramos mais um exemplar de "salão pagador" — construído em 1929 nas Oficinas Gerais de Lisboa, todo revestido a chapa por razões de segurança. Com balcão de pagamento, dois quartos e casa de banho. Era utilizado para o pagamento de salários ao pessoal ao longo da rede.

Também construída em Portugal, mas nas Oficinas do Barreiro, em 1912, outra

carruagem notável: um salão, em madeira, para o transporte de directores dos Caminhos de Ferro do Estado, Sul e Sueste. Com iluminação eléctrica, tem uma pequena saleta para trabalho e compartimento para repouso.

EXEMPLAR ÚNICO

A cocheira de Lagos, uma construção tipicamente ferroviária, recebeu obras de restauro e beneficiação. As cocheiras eram locais onde se resguardavam carruagens e locomotivas, recebendo o nome dos "coches", antepassados dos

elementos de composição que fizeram os comboios.

A criação da Secção Museológica "salvou" esta construção, que é uma das duas Secções existentes a Sul do Tejo, única memória algarvia da história ferroviária.

O notável esforço de preservação do património, apesar das muitas dificuldades que defronta, vem permitindo fazer a história dos nossos caminhos de ferro. É um esforço abnegado, mas fundamental. A Secção Museológica de Lagos é um exemplo. ■

Março de 1994: uma data importante na história da Linha de Sintra – começaram os trabalhos para construção da estação de Queluz/Massamá. Há mais de cem anos que nesta Linha não se regista a construção de uma nova estação. É também a primeira estação a construir de raiz no âmbito do Plano de Modernização da Linha de Sintra.

LINHA DE SINTRA VAI TER ESTAÇÕES EM QUELUZ/MASSAMÁ

• Protocolo assinado entre a CP, o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa e a Câmara Municipal de Sintra desbloqueou situações e permitiu lançar os trabalhos.

Foi em cerimónia na Câmara Municipal de Sintra a assinatura do protocolo entre a autarquia, o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa e a CP, viabilizadora desta importante obra. Presentes, além do Presidente da Câmara, Dr.ª Edite Estrela, o Presidente do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, Dr. Braamcamp Sobral, e o Presidente do Conselho de Administração da CP, Eng.º Pedro Dias Alves. O acto significou a superação de dificuldades que determinaram o atraso de cerca de um ano no início dos trabalhos.

As obras têm a duração prevista de 18 meses, pelo que, em fins do próximo ano, a estação de Queluz/Massamá estará já ao serviço. O total do investimento é de três milhões de contos, incluídos nele os 800 mil contos destinados à construção das vias de acesso ao EP.

A nova estação de Queluz/Massamá, a construir em terrenos camarários, (onde até agora se realizava a feira de



ESTANTE

Recebemos na redacção do "Boletim CP" as seguintes publicações:

- LA VIE DU RAIL – 2 de Fevereiro. Em destaque: o balanço das redes europeias – a crise dos tráfegos.
- LA VIE DU RAIL – 18 de Fevereiro. Os atrasos no "arranque" do Eurotúnel.
- LA VIE DU RAIL – 23 de Fevereiro. Interessante estudo sobre os progressos na electrificação dos caminhos de ferro franceses.
- LE RAIL – Fevereiro.
- COURRIER CFF – Fevereiro. O desemprego, uma preocupação.
- LT NEWS – 27 de Janeiro.
- JC DECAUX MEDIA IMPACT – Janeiro 94.
- BAHN ZEIT – Janeiro 94.
- DSB BLADET – Janeiro.
- VART YRKK – Fevereiro.

Queluz), será interface. Vai dispôr de três parques de estacionamento para automóveis, além de acesso directo à CREL.

Ainda este ano, uma segunda nova estação vai começar a ser construída na Linha de Sintra – na Reboleira –, enquanto avançam a bom ritmo as obras de remodelação nas estações de Benfica e Rossio. Foram já concluídos os trabalhos nas estações de Sintra, Portela e Amadora, agora beneficiada com painéis de azulejos da autoria do pintor Artur Bual.

Na Amadora, a demolição do Mercado Municipal, construído em 1938 em terrenos da CP, veio permitir a retoma dos trabalhos de quadruplicação de via.

VINTE UQE's JÁ ESTÃO A CIRCULAR

No acto da assinatura do protocolo com a Câmara Municipal de Sintra, o Presidente do Conselho de Administração da CP, Eng.º Pedro Dias Alves, informou que já estão a circular vinte das 42 UQE's (Unidades Quádruplas Eléctricas) encomendadas para esta Linha.

As restantes 22 vão entrar progressivamente ao serviço, ao ritmo de 11 por ano. Quer dizer que, até ao final do próximo ano, todo o material circulante na Linha de Sintra estará completamente renovado.

Espera-se, deste modo, que com a conclusão das obras na estação do Rossio seja possível aumentar a oferta e assim reduzir substancialmente a pressão da procura, sobretudo nas horas de ponta.

O PROTOCOLO

Segundo o Protocolo assinado em Sintra, as partes comprometem-se:

O GNFL é responsável por:

- Ordenamento do Nó Soldado Luís (estimado em cerca de 275.000 c.);
- Ligação desnivelada da Av. Correia de Sá com a R. de Timor (estimada em cerca de 130.000 c.);
- Criação de três parques de estacionamento de apoio, localizados:
 - no triângulo adjacente à futura estação ferroviária de Queluz/Massamá (estimado em cerca de 80.000 c.);
 - entre a Av. Correia de Sá e a linha férrea (estimado em cerca de 80.000 c.);
 - junto ao parque desportivo do C.D.R. de Massamá (estimado em cerca de 15 000 c.);

d) Criação de um terminal rodoviário com 12 lugares, cais e estacionamento de autocarros e inerentes instalações e equipamentos de apoio, localizado junto à nova estação ferroviária (estimado em cerca de 75.000 c.);

e) Criação de três passagens desniveladas para peões, localizadas sobre a Rua de Timor, a EN 249 (junto ao complexo

escolar) e sobre a variante à EN 249 (estimados em cerca de 60.000 c.);

A CMS ficará incumbida de diligenciar a concretização de:

- Ordenamento do Nó Sá Carneiro (estimado em cerca de 75.000 c.);
- Criação de uma via paralela à CREL (estimada em cerca de 310.000 c.);
- Criação de uma via perpendicular à CREL, a norte da EN 249/R. Direita de Massamá (estimada em cerca de 90.000 c.);
- Criação de uma via perpendicular à CREL, a sul da EN/R, Direita de Massamá (estimada em cerca de 60.000 c.);
- Correcção da variante à EN 249 entre o Nó Sá Carneiro e o Nó Soldado Luís (estimada em cerca de 30.000 c.);

É criada uma Comissão Técnica Mista, integrando representantes designados pela CMS e pelo GNFL, com poderes delegados para assegurar as acções necessárias ao aprofundamento dos diversos estudos a desenvolver, a respectiva articulação e coerência com o conceito global estabelecido, e o lançamento e acompanhamento das obras físicas a realizar, em sintonia com o calendário geral.

5.2. A designação dos representantes concretiza-se por comunicação à outra parte."

EM BREVES

• ESTÁ PUBLICADA em "Diário da República", de 5 de Março, a homologação da sociedade anónima que vai explorar o futuro metropolitano de superfície ligando Coimbra a Miranda do Corvo e Lousã. São sócios as Câmaras de Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo, o Metropolitano de Lisboa e a CP (30 por cento).

• CINCO MILHÕES de contos em papel comercial foram emitidos pela CP, e colocados em leilão competitivo junto de instituições bancárias prestigiadas no mercado português. A liderança da emissão cabe ao Barclays Bank, tendo participado também o Banco de Fomento e Exterior e o Banco Chemical (Portugal), SA.

• A LINHA DO DOURO registou grande movimento durante as Festas das Amendoeiras: excursões, com partida do Porto, levaram milhares de passageiros até ao Pocinho, onde os aguardavam autocarros que os transportavam aos diferentes locais de atracção turística, nos concelhos de Vila Nova de Foz Coa, Freixo de Espada à Cinta e Torre de Moncorvo.

• VAI SER INSTALADO em Santos um centro médico, da Fernave, e destinado a operadores portuários, funcionários da Transtejo e da CP. O centro médico situa-se em área pertencente à Administração do Porto de Lisboa.



COLABORA NA MODERNIZAÇÃO DE LISBOA

Uma carta de intenções para "desenvolver e actualizar os estudos já realizados, com vista a se dispôr de um plano de estrutura para o ordenamento urbanístico, de trânsito e de ligação cidade-rio na zona da baixa ribeirinha da cidade de Lisboa" foi assinada pela Câmara Municipal de Lisboa, a Administração do Porto de Lisboa e a CP.

Esta carta de intenções visa possibilitar a reformulação

urbanística num local onde se constrói uma nova estação de metropolitano com interface rodo-ferroviário e fluvial. Deste modo, a CP propõe-se colaborar na "valorização possível para a Área do Cais do Sodré".

Sem descurar a modernização da sua rede, a Empresa está

atenta e participativa nas acções em curso, em diferentes sectores, que contemplam a modernização do País.

A carta de intenções firma esta disposição e o bom entendimento para a intervenção conjunta com diversas entidades.

SUBESTAÇÕES PARA A LINHA DA BEIRA ALTA

A CP fechou contrato com o consórcio ABB/CME para o fornecimento de três subestações de tracção e três postos de catenárias, destinadas à Linha da Beira Alta. O contrato representa um investimento de milhão e meio de contos.

O equipamento vai permitir a electrificação da Linha da Beira Alta, e insere-se no Plano de Modernização desta Linha. A entrega é de "chaves na mão" até ao prazo de 22 meses. 30% está a cargo da CME – Construção e Manutenção Electromecânica e os restantes 70% à ABB.



JÁ COM LARGOS ANOS DE TRADIÇÃO na prática de Duetlo e Triatlo (natação, ciclismo e corrida a pé) a equipa de Triatlo do Clube Ferroviário de Portugal, conta este ano com um consistente apoio Intercidades/CP, veiculado através da Direcção Comercial de Passageiros. Tal patrocínio permitiu alargar a equipa a 12 elementos, essencialmente juniores e veteranos, esperando-se boas classificações nestes escalões, que aliás já começaram a surgir neste início de época. De referir que em 93, com uma equipa de apenas 4 elementos, Pedro Nunes, triatleta do Ferroviário foi o 1.º Júnior do ranking sprint, num honroso 9.º lugar da geral entre 500 triatletas federados em Portugal. O 13.º lugar do ranking pertenceu igualmente a um atleta do Ferroviário.

CP – BOLETIM INFORMATIVO

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP

Calçada do Duque, n.º 20 • 1294 LISBOA CODEX • Tel. (01) 346 69 45 / 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 de Sto. Adrião • 2675 ODIVELAS • Tel. (01) 938 71 80 / 937 71 90 • FAX 937 75 60

Tiragem: 21 000 exemplares • Distribuição Gratuita