

# 1992: ANO EUROPEU DA SEGURANÇA

## EVOLUÇÃO POSITIVA:

### MENOS ACIDENTES LABORAIS NA CP

Foto de Manuel Ribeiro



**T**em vindo a diminuir o número de acidentes de trabalho (mortais e não mortais) nos caminhos de ferro portugueses, revelam as estatísticas do Ministério do Emprego e da Segurança Social — Anuário de Estatísticas Sociais, Portugal — Continente, 1985 — 1991.

Enquanto em 1985 se registaram, segundo aquele Anuário, 1148 acidentes, dos quais 9 mortais, em 1990 contaram-se 976 acidentes, um dos quais mortal.

Em 1985, as estatísticas referem 1148 acidentes; em 1986 esse número baixou para os 1098; em 1987 para 986; e em 1988 para 919. Infelizmente, em 1989 registou-se uma subida para 971 acidentes, para em 1990 a cifra baixar novamente para 967. Portanto, uma quebra de 15 por cento em cinco anos — um dos melhores índices de recuperação em todos os sectores de actividade em Portugal.

Quanto aos acidentes mortais, a evolução foi a seguinte: 9 em 1985; 2 em 1986; 5 em 1987; 2 em 1988; 0 em 1989; e 1 em 1990. ■



## BOLETIM

### FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição da Divisão de Relações Públicas da CP — N.º 4 — 20-4-1992

## RAMAL DO LOURIÇAL: UMA LINHA PARA AS CELULOSES DA LEIROSA

**S**ão 7 km de nova via férrea, ligando a estação de Lourical - Marinha das Ondas às unidades fabris de celulose na Leirosa — a CELBI e a SOPORCEL. O investimento é de um milhão e 700 mil contos, em metade participado pelo PEDIP — Programa Específico para o Desenvolvimento da Indústria Portuguesa — e o restante pelas duas empresas de celulose e pela CP: cerca de 243 mil contos o quilómetro.

Concluídos os estudos necessários, feitas as expropriações, arrancam os trabalhos de construção: ramal-base ligando à bifurcação para as celulosas, em Sampaio; ramais de acesso às duas unidades industriais; duas passagens superiores no ramal-base; viaduto no ramal Soporcel, para atravessamento da EN 109 e CM 267.

(cont. na pág. 6)

Foto de Manuel Ribeiro





## AS RAZÕES DOS CLIENTES

**N**um mercado de transportes, que se deseja vocacional e concorrencial, são importantes os produtos ou os serviços mas também as atitudes das Empresas.

O primeiro investimento terá que ser naturalmente na qualidade. Melhorar as prestações de transporte (quer em passageiros quer em mercadorias) vem sendo um objectivo permanente da nossa estrutura empresarial. Depois, há que estimular a criatividade. Encontrar nas potencialidades do nosso modo de transporte novas ofertas que satisfaçam as necessidades do mercado e ao mesmo tempo definam uma nova Imagem da Empresa.

No entanto, para que tudo isto resulte, torna-se necessário ter a coragem de questionar o nosso modo de relacionamento com o público em geral e com os clientes em particular.

Ora, para quem desenvolve uma nova forma de estar com os seus clientes, torna-se necessário adoptar uma postura que elimine completamente sinais duma certa forma majestática de estar no mercado.

É certo que se torna oportuno balizar convenientemente essa caminhada de uma certa rigidez para uma postura de concorrência. É que aqui nem sempre é raro ver atingir-se o extremo oposto, paredes meias com a subserviência, segundo o qual se entroniza o princípio de que "o cliente tem sempre razão".

Não é esse o caminho que apontamos a todos os trabalhadores da Empresa empenhados na sua transformação, racionalização e desenvolvimento. Preferimos recomendar que se escutem e respeitem "as razões dos clientes".

É que os clientes têm muitas vezes razão.

Américo da Silva Ramalho  
Divisão de Relações Públicas

## FERBRITAS APOSTA NA EXPANSÃO INTERNACIONAL

• Administrador da CP, Eng.º Martins de Brito, expôs linhas de orientação em entrevista à "Valor".

**A** FERBRITAS - Empreendimentos Comerciais e Industriais, empresa maioritariamente detida pela CP (98%), aposta actualmente na diversificação da actividade e na internacionalização.

Tendo iniciado a sua actividade em 1976, a Ferbritas tem como objectivos, fundamentalmente, a exploração industrial de pedreiras — no sentido de se fabricarem produtos de aplicação nas remodelações de linhas ferroviárias —, e a execução e desenvolvimento de projectos de engenharia ferroviária.

O eng.º Martins de Brito, presidente do conselho de administração da empresa, explica que "a principal actividade da Ferbritas consiste em acompanhar os programas de desenvolvimento e de modernização dos caminhos de ferro portugueses".

Relativamente à internacionalização, o eng.º Martins de Brito assinala que, além dos países africanos de língua oficial portuguesa (PALOP) — com particular incidência em Angola e Moçambique —, a Ferbritas está também empenhada em estender a sua actividade ao continente sul-americano, tendo já sido estabelecido um protocolo de cooperação com uma empresa argentina.

**PONTAPÉ DE SAÍDA.** "Este protocolo é o grande "pontapé de saída" da nossa internacionalização", especifica o eng.º Martins de Brito, acrescentando: "Através dele vamos poder actuar em toda a América do Sul. Aliás, o protocolo inclui uma delegação de representação da Ferbritas ao nível de toda a América do Sul, através da empresa com que nos associámos — a Graglia - Picco & Associados — uma empresa de consultores que actua no mercado ferroviário".

Por via desta oportunidade — o projecto de privatização dos caminhos de ferro argentinos — a Ferbritas, juntamente com a CP, vai exportar serviços de consultoria ao nível da gestão e da assistência técnica à exploração de empresas ferroviárias que se vão constituir para explorar, em termos

de concessão, os caminhos de ferro da área metropolitana de Buenos Aires.

O responsável pela Ferbritas salienta que "a Graglia - Picco & Associados é o núcleo duro de um consórcio que vai concorrer à área metropolitana de Buenos Aires".

Ainda em termos de internacionalização, a Ferbritas pretende incrementar a sua actuação nos mercados africanos, "nomeadamente em Moçambique, uma vez que é a área onde temos trabalhado menos", frisa o eng.º Martins de Brito.



O mercado do Leste europeu está igualmente nos horizontes da Ferbritas e, para concretizar esta pretensão, existe já uma "associação de interesses com a Alexander Gibb (uma empresa inglesa de consultoria e engenharia), através da qual poderemos vir a ter possibilidades de intervir, em prazo mais ou menos longo, na recuperação e reabilitação dos caminhos de ferro de todo o Leste europeu", especificou o presidente da Ferbritas.

**DIVERSIFICAÇÃO.** "Estando nós envolvidos na área do desenvolvimento de estudos e projectos ferroviários, é evidente que temos de pensar em alargar as nossas áreas



de intervenção face à dimensão reduzida do mercado nacional", explica, por outro lado, o eng.º Martins de Brito.

A Ferbritas é uma pequena/média empresa que se encontra entre as 30 maiores desta dimensão. Neste momento, tem já uma consistência que a obriga a procurar outros mercados e a pensar numa perspectiva de médio e longo prazo. De acordo com o responsável pela empresa, "a internacionalização é, de facto, o caminho que teremos que seguir, no sentido de encontrar novas oportunidades de negócio, de trabalho na área da engenharia e da consultoria ferroviária.

### MERCADO DO LESTE ESTÁ NOS HORIZONTES DA FERBRITAS

A diversificação destes projectos é extremamente importante para a Ferbritas, uma vez que é subsidiária da CP, de que depende cerca de 60% da respectiva facturação.

A Ferbritas teve uma participação "muito" activa em todo o empreendimento da nova travessia ferroviária do Douro, tendo projectado as infraestruturas ferroviárias. Projectou igualmente as novas instalações oficiais de manutenção da linha de Cascais, actualmente em construção em Oeiras. Foi também a Ferbritas que desenvolveu e está a coordenar todos os projectos e estudos de modernização da linha da Beira Alta, na perspectiva das ligações internacionais ferroviárias, para além de fazer projectos de engenharia para os gabinetes dos Nós Ferroviários do Porto e de Lisboa.

Foi igualmente esta empresa que projectou o ramal industrial da Somincor, cuja empreitada de realização está a ser gerida por um consórcio da Ferbritas com a multinacional de origem norte-americana Kaiser. A gestão do empreendimento dos novos ramais da Celbi e da Soporcel está também entregue à Ferbritas.

"Actualmente temos uma grande carteira de trabalhos", frisa o eng.º Martins de Brito, acrescentando: "O nosso problema coloca-se a médio e a longo prazo. Daí estarmos a apostar bastante na nossa internacionalização e na área da gestão de realização de empreendimentos ferroviários, uma vez que os projectos têm tendência a esgotar-se".

Segundo o eng.º Martins de Brito, a Ferbritas, não apresenta problemas do ponto de vista da estrutura económica e financeira. "Em termos de volume de negócios, temos alcançado números bastante interessantes: em 1990, cerca de dois milhões de contos; em 1991, cerca de três milhões; e para 1992 perspectivamos atingir os 3,3 milhões de contos".

## MEMBROS DO GOVERNO FORAM VER NOVAS CARRUAGENS PARA A LINHA DE SINTRA



Unidades quádruplas eléctricas em construção na Sorefame.

O Secretário de Estado dos Transportes, Dr. Jorge Antas, e o Secretário de Estado da Indústria, Eng.º Alves Monteiro, visitaram a SOREFAME, na Amadora, onde estão a ser construídas as novas unidades que ainda este ano vão começar a circular na Linha de Sintra. São 42 unidades quádruplas eléctricas, que substituem todo o material circulante desta linha, e estarão concluídas até 1996. O valor total da encomenda ascende a 42 milhões de contos.

As composições para a Linha de Sintra obedecem a requisitos especiais: portas anti-entallamento, sistema de segurança em marcha e travagem automática, controlo de velocidade (Sistema CONVEL), sistema de informação rádio (com central em movimento), suspensão pneumática, interiores modernos e funcionais.

Transportam uma reserva de 100 litros de água, que tem por função atenuar o aquecimento excessivo.

Cada comboio pode transportar até 1000 passageiros, 316 sentados. A velocidade máxima é de 120 km/hora.

A CP é um dos mais importantes clientes da SOREFAME. Além destas unidades quádruplas, a CP tem encomendadas àquela em presa 30 novas locomotivas para a rede geral. São locomotivas de 7600 CV (o dobro de potência das actuais), que podem atingir velocidades de 220 km/hora.

Adaptáveis aos comboios de mercadorias, as novas locomotivas, cujo valor global é 22 milhões de contos (cerca de 800 mil contos cada), começam a ser entregues em 1993.

### NOVO CONTRATO DE 15 MILHÕES DE CONTOS

Entretando, o Presidente da CP, eng.º Carvalho Carreira, assinou no passado dia 3, dois novos contratos para o fornecimento de mais dez Unidades Quádruplas Eléctricas (U.Q.E.)

e de oito locomotivas eléctricas, encomendas que totalizam cerca de 14,6 milhões de contos: o primeiro com o consórcio Sorefame/Siemens e o segundo com o consórcio Sorefame/Siemens/Krauss Maffei.

No primeiro caso, trata-se do adicional B ao contrato 27/90, através do qual a CP vai adquirir o total de 42 U.Q.E. exclusivamente destinadas à Linha de Sintra. Com este contrato eleva-se a 32 o total de unidades já encomendadas. A encomenda das dez unidades objecto do presente contrato começará a ser satisfeita, também ao ritmo de uma entrega por mês, a partir de Junho de 1994.

O valor do contrato assinado é de quase 9,1 milhões de contos.

O contrato com o consórcio Sorefame/Siemens/Krauss Maffei estipula o fornecimento de oito locomotivas eléctricas. Trata-se do adicional B do contrato-quadro 60/90, que prevê a aquisição de 30 locomotivas eléctricas. Eleva-se assim a 22 o total de locomotivas eléctricas já encomendadas destinadas ao serviço de toda a rede eléctrica da empresa.

As locomotivas eléctricas objecto do contrato agora assinado serão entregues, também ao ritmo de uma por mês, a partir de Junho de 1994.

O valor total das oito locomotivas eléctricas é de 5,6 milhões de contos.

O índice de incorporação nacional neste equipamento adquirido pela CP é, em escudos, na ordem dos 60 por cento.



Integrante da COPOFER, a empresa recebe constantes pedidos de colaboração em acções de Segurança e de protecção

## LARGA EXPERIÊNCIA MUITO ESTUDO FAZEM DA CP LÍDER DOS TRANSPORTES

- Materiais de formação e de informação produzidos pela empresa têm o destaque conferido por Bombeiros e Protecção Civil

**Segurança:** uma preocupação que diariamente marca a actividade da CP. É muito o trabalho já produzido nesta frente e a empresa é mesmo apontada como exemplar pela acção que conduz. Iniciamos hoje uma viagem pelos diferentes aspectos que respeitam a segurança — uma viagem na qual temos como guia o Eng.º Arrobas da Silva, responsável pelos Serviços de Segurança e Protecção Civil.

**E**m termos de segurança, a CP é hoje uma empresa evoluída, considerada pelas restantes transportadoras, pelo Serviço Nacional de Bombeiros e pela Protecção Civil como líder em diversos aspectos. Quer no que toca à formação

e informação, quer pelo conjunto de medidas adoptadas na empresa, a CP merece destaque.

Não será por acaso que a CP colabora nos trabalhos de regulamentação do transporte de matérias perigosas.

Como não é por acaso a importância que o Serviço Nacional de Protecção Civil lhe confere, ou o destaque que os materiais (produzidos pela empresa, de informação/formação nas áreas de prevenção) têm recebido por parte das diferentes entidades; ou a colaboração que lhe foi solicitada na preparação do exercício de simulacro de catástrofe que terá Matosinhos por cenário.

A CP tem já larga experiência na concretização de simulacros de sinistros e de combate a tais situações.

Já se realizaram cinco ensaios — Entroncamento, Valadares, Cuba, Celorico da Beira e Sacavém. O próximo está previsto para Faro.

Estas experiências conferiram à empresa uma muito razoável capacidade de fazer face às condições de catástrofe, o que justifica os constantes pedidos de colaboração que



Foto de Manuel Ribeiro

**VIADUTO DO FREIXO.** Inseridos na modernização do Nó Ferroviário do Porto, começaram os trabalhos de ripagem do viaduto do Freixo, na ligação S.Bento-Campanhã. Para apresentação do programa de acções e suas consequências, decorreu no Porto uma reunião com responsáveis de diversos departamentos e serviços. ■



## 1992 — ANO EUROPEU DA SEGURANÇA

Se nos empenharmos sempre, em vez de apenas num ano, em evitar o acidente e a doença profissional, teremos um futuro de melhor segurança, higiene e saúde no local de trabalho. Cada um de nós alcançará uma vida mais longa, com a

saúde e a energia necessárias para trabalhar com êxito, mas também necessárias para gozar com alegria os tempos livres.

A Comissão Nacional do Ano Europeu da Segurança, Higiene e Saúde no Local de Trabalho

**Notícias continuam a surgir na Comunicação Social — a sinistralidade é uma realidade chocante. É um facto que merece a nossa atenção, a atenção de todos, de modo a que notícias destas tenham cada vez menos oportunidade de se ler.**



as entidades responsáveis pela segurança lhe solicitam.

A CP dispõe de uma brigada móvel, com o melhor e mais avançado equipamento (único no País) para combate a incêndios. De uma rede de extintores, cuja manutenção está assegurada, que completa um vasto complexo de sistemas automáticos de detecção, bocas de incêndio, mangueiras, etc.

A CP colocou à disposição do Serviço Nacional de Bombeiros, durante o período estival, mediante protocolo, duas redes de cisternas com capacidade para 50.000 litros de água e para 12 a 20.000 litros de água. Cisternas cuja colaboração foi pedida pelos bombeiros nos incêndios florestais dos dois últimos anos.

### PROTECÇÃO DE PESSOAS E BENS À SUA RESPONSABILIDADE

Outro vector importante no trabalho de segurança desenvolvido na CP é a protecção de pessoas e bens que lhe são confiadas.

A empresa ganhou, nesta matéria, uma capacidade e experiência que a colocaram como líder nas

reuniões específicas com outras transportadoras onde tais problemas se colocam e analisam.

Isto porque, para além dos contactos e acordos com as diversas polícias, a CP dispõe de meios próprios para desenvolver as investigações que se impõem.

A eficácia obtida trouxe como consequência a diminuição de queixas sobre roubos e descaminhos verificados no interior da empresa, e respeitantes a bens deixados ao cuidado da CP (os únicos sobre os quais a empresa se pode responsabilizar).

A CP, que integra a COPOFER, Coordenadora das Polícias Ferroviárias da Europa (para além das representações dos Países da Comunidade Europeia, também a Hungria, Checoslováquia, Rússia e Suíça) está neste momento a reforçar a vigilância e policiamento nas linhas onde se tem verificado maior incidência de vandalismo.

Por esta forma, assegura-se a protecção de trabalhadores e passageiros, colocando a CP na vanguarda das acções que nesta área têm sido desenvolvidas em Portugal.

## LUZ VERDE PARA COMBOIOS NO TEJO

O Conselho de Ministros do dia 3 de Abril (uma data assinalável na história da CP) aprovou o atravessamento ferroviário do Tejo na Ponte 25 de Abril.

Nos termos da decisão governamental, foi conferida à CP a concessão para, mediante concurso, entregar a exploração do futuro troço a entidades privadas.

A reunião do Conselho de Ministros de 3 de Abril fica ainda na história da CP por outros motivos: aprovou a alteração de estatutos da empresa; e aprovou, no mesmo âmbito, que a CP possa subconcessionar a privados a exploração de algumas linhas férreas existentes, designadamente a do Estoril, a do Algarve e da Póvoa do Varzim/Porto.

O Presidente da CP, Eng.º Carvalho Carreira, em declarações a jornalistas, tornou claro que estas subconcessões apenas serão feitas com garantias de investimento. “Não há, em todas as decisões que foram tomadas, uma atitude de privatizar por privatizar”, disse o Eng.º Carvalho Carreira que acrescentou:

“As privatizações anunciadas são para facilitar a modernização de determinados eixos ou para complementar determinadas acções que têm alguma dificuldade em ser efectuadas por escassez de meios financeiros”.

Quanto ao atravessamento ferroviário do Tejo, cujos estudos estão praticamente concluídos, o concurso para a construção e exploração é aberto a muito curto prazo. Se tudo correr bem, o comboio está a atravessar a Tejo em 1996.



## NOVA LIGAÇÃO ALGARVE PORTO ALGARVE

Foto de Manuel Ribeiro



**N**a procura de novos mercados potenciais e vocacionais do transporte ferroviário, foi lançado em 3 de Abril um novo serviço de fim de semana Algarve/Porto/Algarve, que constitui a maior distância percorrida por um comboio regular de passageiros no nosso País — cerca de 690 km entre Vila Real de Santo António e Porto/Campanhã.

É um serviço dirigido para um mercado com características e contornos bem definidos — as deslocações semanais do Sul para o Norte, às sextas-feiras (Algarve e Alentejo), com regresso aos domingos e também as viagens turísticas ao Norte do País, no aproveitamento integral do fim de semana.

Este comboio tem origem em Vila Real de Santo António, todas as sextas-feiras, às 14.10 horas, com passagem em Faro às 15.20 horas e chegada ao Porto (Campanhã) às 00.30 horas.

No regresso, a partida de Campanhã é aos domingos às 21.50 horas, a chegada a Faro às 6.45 horas e a Vila Real de Santo António às 8.20 horas.

É, assim, de cerca de 9 horas a viagem directa de comboio entre Faro e Porto.

O horário destes comboios permite várias ligações, nomeadamente à Figueira da Foz, Ramal da Louçã, Beira Alta, Beira Baixa e todo o Norte além do Porto.

Para além dos habituais lugares sentados em 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes, em carruagens de compartimentos, a CP oferece lugares deitados, em carruagens-cama, no sentido Porto/Faro (comboio nocturno) e uma carruagem salão-restaurante em ambos os comboios.

## LOURIÇAL: UM NOVO RAMAL

(Continuação da pág. 1)

A construção deste ramal vem dar mais movimento à linha do Oeste. Prevê-se uma movimentação ferroviária anual de 800 mil a um milhão de toneladas de madeira, com retorno de celulose e pasta de papel.

No momento, dois comboios diários transportam carregamento de madeira até à estação de Louriçal, com dois cais madeiros — um para a Celbi, outro para a Soporcel. Aí se faz o transbordo para camiões, que carregam a matéria prima até às fábricas.

O ramal permite multiplicar a carga transportada, aliviando a rodovia dos comboios de camiões que por ali circulam.

No entanto, o vai-vem de camionetas não será no futuro eliminado por completo. Há que ter em conta que só a SOPORCEL produz actualmente mais de dois milhões de toneladas/ano, o que por si deixa antever enormes potencialidades de desenvolvimento desta linha.

O ramal do Louriçal é um dos diversos troços ferroviários em construção. Já na anterior edição deste Boletim Informativo se fez referência ao ramal de Neves-Corvo, com a extensão de 30 km. Factos comprovativos de que a ferrovia está em expansão em Portugal, numa perspectiva moderna e rendível. ■

## SUPRESSÃO DE PN'S UM ESFORÇO CONTINUADO

**E**stá em fase avançada a construção da passagem desnivelada de Picoutos (S. Mamede de Infesta), na Linha de Circunvalação de Leixões.

Implicando enorme volume de movimentação de terras e a canalização do ribeiro de Picoutos, esta obra é uma das mais importantes em curso nesta linha — orçamentada em cerca de 140 mil contos, participados pelo FEDER. A obra está concluída este Verão.

Passagens desniveladas estão igualmente a ser construídas em Nau Vitória, Rebordãos e Recarei de Baixo, na Linha de Circunvalação de Leixões, que também será beneficiada com passagens desniveladas em S. Gemil e Recarei de Cima.

Entretanto, no mês de Março, desapareceram mais 8 PN's públicas e 7 particulares.

As públicas situam-se na Linha do Oeste (quatro), na de Cáceres (duas), na do Minho (uma) e na do Norte (uma). Quanto às particulares, três na Linha do Minho, duas na do Douro e duas na de Guimarães. Também em Castelo de Vide, as três PN's existentes junto à estação serão suprimidas com a construção de uma variante àquela vila alentejana.

Pouco a pouco, vão desaparecendo as PN's, verdadeiras ratoeiras da ferrovia e da rodovia, pontos negros resultantes do encontro de dois modos de transporte, cuja conflituidade é perigosa. ■



# ESCOLAS ENSINAM A ESTIMAR OS COMBOIOS

De pequenino se torce o pepino. Máxima velha, ela é verdadeira também no que ao comboio respeita. De meninos e moços, nos bancos da escola, as pessoas devem ser sensibilizadas para a temática do comboio, interessando-se por ele — porque ele (o comboio) faz parte das suas vidas.

As escolas têm batido, com regularidade e insistência, às portas da CP. Visitas guiadas dão a conhecer o comboio às crianças, educando-as para a sua importância e utilização, para os seus perigos e realidades.

Já neste ano, e até finais de Março, registam-se 24 visitas guiadas: 8 em Janeiro, 12 em Fevereiro e 4 em Março. Crianças que vieram do Alto da Damaia,

Casal do Amparo, Caneças, Lisboa, Castelo Branco, Salvaterra de Magos, Azambuja, Alfeite, Almeirim, Laranjeiro. Crianças, alunos dos jardins de infância, escolas primárias, dos ensinos básico, preparatório e secundário, de escolas oficiais e particulares.

As estações de Santa Apolónia e do Cais do Sodré (em Lisboa), Santarém, Entroncamento, Covilhã e Braga foram os locais visitados, com acompanhamento dos Serviços de Relações Públicas da CP.

Exemplo destas visitas guiadas foi a “aventura” vivida por 60 jovens de duas turmas da Escola Preparatória Afonso de Paiva, de Castelo Branco, que em Fevereiro partiram à descoberta da Linha da Beira Baixa.

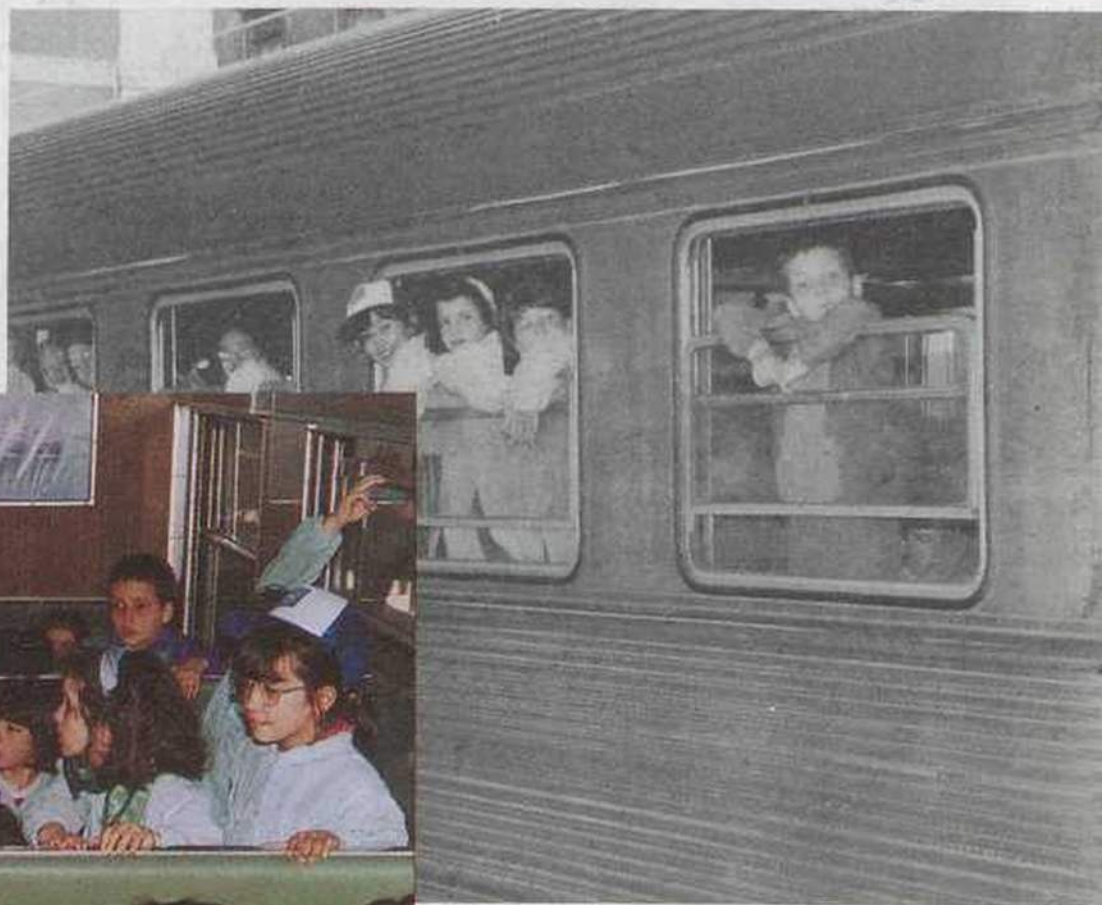
Recolhiam elementos para um estudo aprofundado sobre esta linha.



Escreveu o jornal “Reconquista”, de Castelo Branco, que “para muitos, foi o baptismo de comboio e nalguns transparecia um certo receio, que cedo se dissipou”.

Viagem que foi parte de um trabalho curricular elaborado por aqueles alunos, alusivo ao centenário da chegada do comboio a Castelo Branco (1891). Os estudantes elaboraram azulejos com temática ferroviária — comboios a vapor, a diesel e de alta velocidade. Foram seleccionados os melhores, que integram um painel de 24 azulejos, a ser colocado no largo de D. Carlos, em frente da estação de Castelo Branco. Da visita resultaram também cartazes sobre os mesmos temas.

No passado dia 23, foi a festa — onde os olhos se regalarão perante a obra produzida pelos jovens artistas.



*Crianças das escolas, transportadas nos nossos comboios, visitam as instalações da CP. Nas fotos (de Manuel Ribeiro) Lurdes Rebelo, das Relações Públicas, serve-lhes de guia. Aprender a conhecer o comboio, a estimá-lo, os cuidados a ter — eis um bom investimento*

## ESTANTE

Na redacção do Boletim Informativo da CP foram recebidas as seguintes publicações:

**CFF — Courier** — edição de Fevereiro de 1992. Referência para texto sobre as carreiras de agulheiro e sobre uma novidade na CFF — conselho em orientação profissional.

**REVUE DE PRESS INTERNATIONALE**, da UIC, n.ºs 64, 65, 66 e 67: um livro branco para a Europa dos Carris; a harmonização, chave da rede na Europa; liberalizar os caminhos de ferro europeus? sim, mas...; 1993, o ano dos desafios para os caminhos de ferro; os caminhos de ferro na vida da cooperação; túnel sob a Mancha, atraso confirmado; o TGV e o canal francês.

**CINCO DIAS** — edição espanhola — extensa reportagem sobre a ferrovia em Portugal.





Foto de Manuel Ribeiro

## CP REALIZA TRABALHOS NA LINHA DO TUA

**F**ace à situação de extrema debilidade que se vinha verificando nas infra-estruturas da Linha do Tua com a criação de situações de insegurança permanentes, a C.P. viu-se obrigada a suspender a circulação ferroviária no troço entre Mirandela e Bragança.

A manutenção do serviço foi garantida pela C.P. através da utilização de meios rodoviários alternativos, onde as condições tarifárias são as ferroviárias e com clara melhoria da qualidade de transporte.

A C.P., de harmonia com as suas disponibilidades financeiras, iniciou em 1991 uma intervenção de consolidação da infra-estrutura de via no troço Tua-Codeçais e,

no quadro do seu Plano de Orçamento de Investimentos de 1992 irá, a muito curto prazo, adjudicar a empreitada de substituição de travessas e reforço de balastro no troço Codeçais-Mirandela.

Ficarão reunidas as condições para que o troço Tua-Mirandela possa suportar a circulação dos comboios com a necessária segurança.

A C.P. afirma a sua intenção de continuar a assegurar o actual serviço na Linha do Tua em condições de poder servir as necessidades das populações, aguardando que no próximo ano seja possível tomar decisões definitivas sobre o troço Mirandela-Bragança. ■

## RELATÓRIO E CONTAS 1990

Foi publicado em brochura, em Fevereiro, o Relatório e Contas da CP, referente a 1990, com Relatório e Parecer da Comissão de Fiscalização, datado de 8 de Agosto de 1991. O resultado líquido do exercício foi negativo.

No relatório afirma-se que "o ano de 1990 poderia bem ter sido apelidado como o ano de material circulante". "Na realidade, nele se assiste à concretização de duas encomen-

das — automotoras para Sintra e novas locomotivas eléctricas —, as quais, quer pelo seu valor global — cerca de 60 milhões de contos —, quer pelo avanço tecnológico que representam, e pelo impacto que irá ter a entrada ao serviço do novo material, a partir de meados de 1992, alteram profundamente o quadro em que tradicionalmente se vinha a processar as aquisições deste tipo de equipamento". ■

## EM BREVES

- **VANDALISMO** tem custos graves para a CP e para os utentes. Números de 1991: 7630 bancos danificados em carruagens da CP, 98.000 contos de prejuízo; 1177 vidros partidos em carruagens, 45.000 contos de prejuízo. O apedrejamento de comboios, perigosíssimo para passageiros e maquinistas, obriga a tomar medidas: em estudo, a colocação de uma película especial de protecção das janelas.

Vandalismo, uma praga que urge neutralizar.

- EM conferência na Universidade do Algarve, o Ministro Eng.º Ferreira do Amaral afirmou que a renovação de via férrea algarvia implica verbas muito superiores aos 11 milhões de contos previstos, pelo que a execução do projecto e a sua ligação a Andaluzia vão depender da atribuição de verbas comunitárias através dos Fundos de Coesão.

- A CP teve em 1991 um acréscimo de 15 por cento na tonelagem de carga transportada e de 35 por cento nas respectivas receitas em relação ao ano anterior.

Em 1991 a empresa transportou sete milhões de toneladas de carga.

As previsões apontam para este ano um acréscimo na ordem dos 10 a 12 por cento.

- **CONSTRUÍDO** o primeiro Lar Ferroviário para Idosos no Entroncamento (valência internato). É de 40 o número de camas disponíveis, ocupadas todas logo no momento da inauguração. O Centro de Dia deste Lar e o respectivo Apoio ao Domicílio entram brevemente em funcionamento.

## CP — BOLETIM INFORMATIVO

Edição da Divisão 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) 937 61 80 / 937 80 92 • FAX 937 75 60

Tiragem: 21 000 exemplares • Distribuição Gratuita