



Foto M. Ribeiro

15 de Julho — entrou ao serviço o "S. Jorge". Barco com capacidade para mil lugares sentados, que, nas ligações fluviais entre Lisboa (Terreiro do Paço) e Barreiro, funciona nas horas de ponta.

Este "ferry" aumenta a oferta de lugares na travessia do Tejo. Foi adquirido pela Transtejo e alugado à CP. Junta-se aos oito barcos que a CP tem ao serviço nesta ligação, permitindo que, nas horas de ponta, as ligações de margem a margem do rio, se façam com intervalos de 10 minutos em cada sentido. Até agora eram de 15 minutos. ■

## REFORÇO DA FROTA FLUVIAL

# CP BOLETIM

## FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 8 — 20-8-1992

Oficinas de manutenção da Linha de Cascais — em Oeiras: obras que se encontram quase concluídas. Um importante investimento que liberta a estação do Cais do Sodré de funções oficiais e é mais um passo na modernização deste suburbano lisboeta. Ver centrais.



Foto M. Ribeiro

## DECLARAÇÃO CONJUNTA DOS CAMINHOS DE FERRO EUROPEUS

## IMAGEM E ACEITAÇÃO SOCIAL

A gestão das grandes instituições, pelo peso que assumem nas suas comunidades de referência — paralelamente com a sua fundamental componente técnica — é também uma gestão da opinião. Melhor dizendo, das opiniões que se formam, no seu interior e no exterior, sobre as filosofias, as opções e os métodos utilizados.

Daí se infere naturalmente que uma gestão previsional, para além dos seus indicadores quantitativos, deve incluir uma estratégia que vise a aceitação social da Empresa pelas suas envolventes, quer se trate dos próprios trabalhadores, quer dos clientes ou fornecedores, quer dos "opinion makers", formuladores e orientadores das opiniões públicas cuja acção é da maior importância e que em muitos casos não actuam de uma forma imediata, antes constituindo uma progressiva "almofada" de confiança, crédito invisível de que a Empresa pode beneficiar num determinado momento, por acção ou omissão daqueles.

É esta a tarefa instantanea, fundamental, das campanhas de Imagem Institucional. Criar as condições para se atingir essa confiança da opinião pública, factor indispensável para atingir os objectivos da Empresa. Trata-se de uma acção permanente, discreta, junto de personalidades, de grupos culturais, de pequenos e grandes "leaders" de opinião, das comunidades — actuando directamente sobre elas ou através de apoio a iniciativas que lhes sejam caras —, que foge à lógica, nem sempre infalível, das relações que se pautam por uma linha orientadora que pretenda dar o exclusivo ao primado das acções mensuráveis pelo seu efeito imediato.

**Américo da Silva Ramalho**  
Chefe do Gabinete  
de Relações Públicas

## Presidente da CP na Antena 1

# REALISMO E FLEXIBILIDADE PAUTAM A MODERNIZAÇÃO

"Não defendo nem condono as privatizações de um modo geral. O que tenho é uma atitude realista", afirmou o engº Carvalho Carreira, Presidente do Conselho de Gestão da CP, em entrevista ao programa "Encontro às 9", da RDP-Antena 1. A privatização da CP, nas actuais condições, disse o engº Carvalho Carreira, está posta de parte, embora possam vir a ser subconcessados alguns troços, mas escusou-se a precisar quais — são estudos e sondagens em curso. Considerou prematuras quaisquer outras declarações a este respeito. No entanto, defendeu uma atitude flexível e inteligente que permita introduzir capitais privados no desenvolvimento da ferrovia.

**R**eportando-se aos projectos que, por vezes, são anunciados sobre interesses turísticos na exploração da via reduzida, o Presidente da CP sublinhou que "tem havido pouco interesse" por parte de quantos têm perspectivado tal possibilidade. As linhas de via reduzida "são longas e degradadas", exigindo-se grandes investimentos para as pôr a funcionar. Apenas por um regime de exploração mista — comercial e turística — seria rentável a reabilitação e aproveitamento dessas linhas.

Indicou, todavia, uma exceção: a ligação Régua-Vila Real (linha do Corgo), que a CP não tem intenção de encerrar. Pelo seu interesse local, embora o tráfego não seja relevante, a linha do Corgo pode ser um bom ensaio para tal solução. Quanto ao mais, "aguardamos propostas, que serão bem vindas".

O Presidente da CP sublinhou ainda as características de Portugal como país periférico: "O acesso às ou-

### A PERSPECTIVA TRANSEUROPEIA

Entrevistado pelo director de Informação da Antena 1, o jornalista Carlos Mendes, o engº Carvalho Carreira sublinhou que, a nível europeu, se ultrapassa agora, devido ao espaço único, a perspectiva de "cada país com a sua rede, cuja utilidade é interna": coloca-se "a necessidade de criar uma rede da Comunidade, com as transeuropeias, a rede de alta velocidade e as ligações intermodais". São preocupações que motivam a atenção dos responsáveis dos transportes ferroviários, da União Internacional dos Caminhos de Ferro, questões a que a CP não é alheia.

O Presidente da CP sublinhou ainda as características de Portugal como país periférico: "O acesso às ou-

tras capitais europeias é fundamentalmente um acesso aéreo". Nestas circunstâncias, "impõe-se uma postura realista dos caminhos de ferro, que não pode ser encarado como meio de transporte terrestre por excelência, ao encontro da perspectiva romântica que se tinha no século passado e no princípio deste século".

Não quer isto dizer, sublinhou o Presidente da CP, que se vire as costas à necessidade de melhorar as ligações internacionais — estão em curso trabalhos nesse sentido. Nem significa que se ignore a Alta Velocidade — "o País pode vir a beneficiar de uma ligação de qualidade e de Alta Velocidade", que o junta à rede espanhola e, através dela, à Europa. "Trata-se de uma perspectiva no quadro comunitário e não no quadro interno".

O engº Carvalho Carreira referiu-se também à importância da crescente afirmação da CP em Angola. E quanto à eventual participação da empresa nos suburbanos de Buenos Aires, Argentina, esclareceu que essa hipótese surgiu da iniciativa de um consórcio argentino: depois de ter analisado diversas possibilidades, aquele consórcio convidou a CP para fornecer o seu "Know-how", ao encontro do exigido no concurso internacional. "Essa participação é sem custos para a CP e tem interesse em termos de projecção internacional."

### COMBOIOS LIGEIROS NO RAMAL DA LOUSÃ

Passando em revista os aspectos fundamentais da reestruturação da CP, encetada em 1986, e também o investimento e modernização dos suburbanos, o engº Carvalho Carreira referiu-se às perspectivas que surgem para o ramal da Lousã. "O ramal da Lousã tem características peculiares. Para o ligar à rede geral, só através do casco urbano na parte central de Coimbra, criando constrangimentos à parte ferroviária e problemas à autarquia".

A resolução das dificuldades passa pelo recurso aos comboios ligeiros, com eventual subconcessão de exploração. É uma hipótese de trabalho, prevendo-se para breve decisões a este respeito. ■



O engº Carvalho Carreira entrevistado pelo Director de Informação da Antena 1, Carlos Mendes, no programa "Encontro às 9", transmitido em directo do Hotel Meridien, Lisboa.



## DECLARAÇÃO COMUM DOS CAMINHOS DE FERRO DA EUROPA DOS DOZE

Os responsáveis pelas Companhias dos Caminhos de Ferro dos doze países da Comunidade acordaram numa posição comum que traduz a sua solidariedade face ao novo contexto e a sua vontade de cooperar e de lançar iniciativas em diferentes domínios.

Essa mensagem tomou a forma de uma "Declaração Comum sobre o Desenvolvimento da Europa dos Caminhos de Ferro", cujo teor foi tornado público por ocasião do Eurailspeed, manifestação por excelência dos projectos ferroviários de grande velocidade.

Os integrantes da Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus, a CCFE, subscreveram esta declaração e comprometem-se a levar à prática o credo assim formulado.

A meta de 1993 e os seus desafios exigem que os Caminhos de Ferro esperem da Comunidade Europeia a definição de uma política global de transportes, designadamente com uma política intermodal que permita um real desenvolvimento do modo e da infraestrutura ferroviária. Aceitam o quadro jurídico da directiva 91/440 e declararam-se prontos a executar com lealdade as suas disposições.

Reconhecem, contudo, que se certos elementos desta directiva (autonomia e gestão comercial, saneamento financeiro, redução da dívida, rendibilidade da in-

fraestrutura) são oportunos, outros elementos de política ferroviária requerem precisão.

Os Caminhos de Ferro insistem, portanto, na coerência operativa infraestrutura/transporte, no acesso à infraestrutura assegurando o aumento do atractivo do modo ferroviário através de condições iguais e equitativas para todo o operador, na exigência de que as empresas candidatas a ser aceites como empresas ferroviárias satisfaçam estritos critérios de qualificação profissional, de capacidade técnica e financeira.

Finalmente, os Caminhos de Ferro reafirmam a prioridade dada à sua cooperação na base dos eixos prioritários (regrupamentos internacionais, infraestruturas ferroviárias de grande velocidade, transporte combinado, harmonização técnica e investigação).

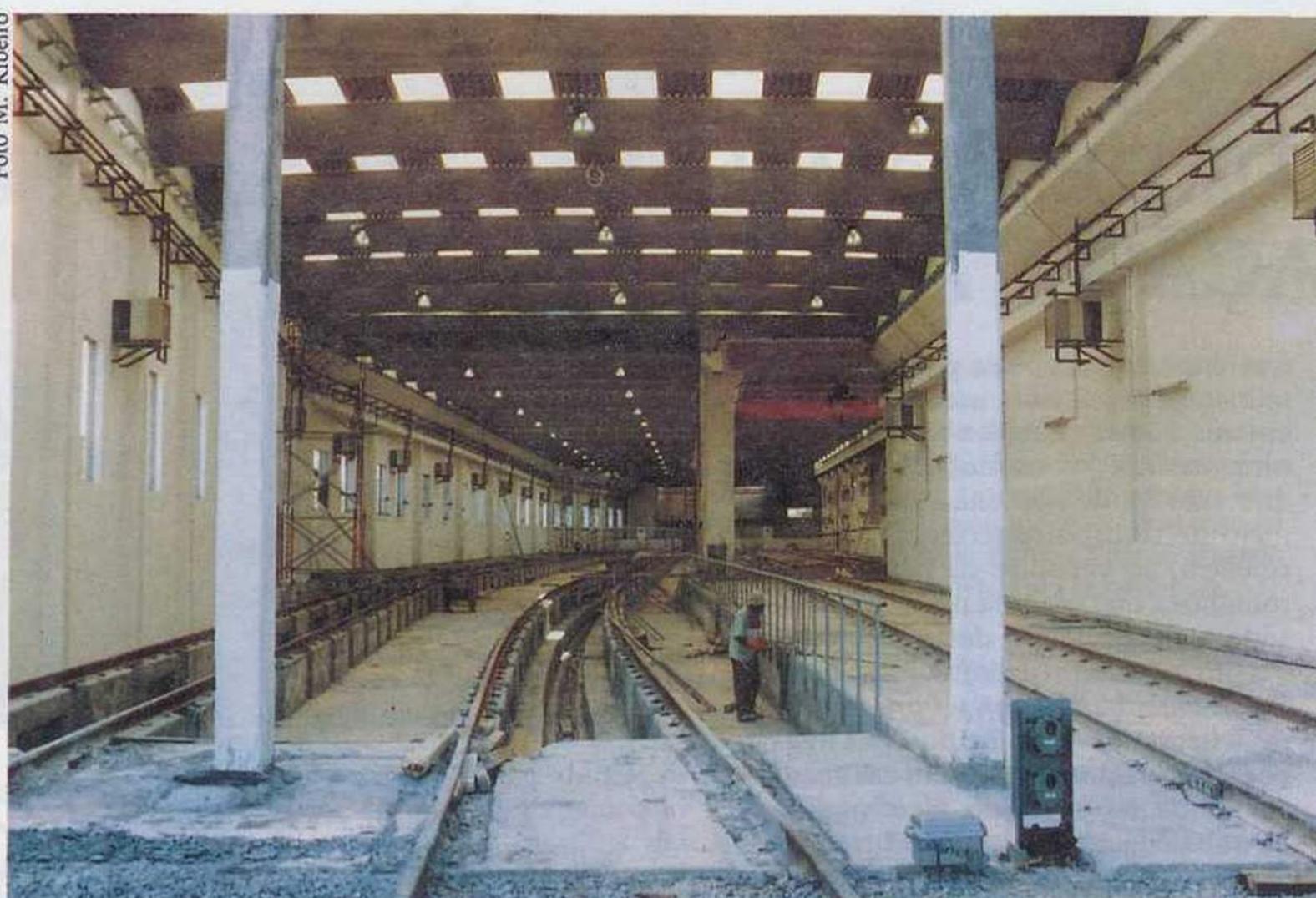
Enquanto presidente da CCFE e, falando em nome dos meus colegas, constato que estabelecemos uma sólida base para o futuro dos projectos, muito particularmente uma cooperação entre redes, um progresso dinâmico e um real desenvolvimento do modo ferroviário.

**E. Schouppé**

Presidente da Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus

# OEIRAS: PRONTAS NOVAS OFICINAS PARA COMBOIOS DE CASCAIS

Foto M. Ribeiro



**O**ficinas de manutenção da CP em Oeiras (Linha de Cascais) estão praticamente concluídas. Com algum atraso relativamente ao previsto, por razões alheias à empresa e que têm a ver com o empreiteiro — segundo disse ao BOLETIM o engº

Castro Caldas, do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa. As novas oficinas entram ao serviço ainda este Verão. Situadas nas antigas instalações da Fundição de Oeiras, estas oficinas (para pequenas e médias reparações de manutenção de comboios),

Foto M. Ribeiro

*Assinatura do protocolo entre a CP/INVESFER, a Besix e a Constrim.*



**Estação de Cascais pode vir a ter uma nova fisionomia e um novo arranjo, melhorando o serviço. Nesse sentido, foi assinado um protocolo para estudo (e eventual concretização) de um projecto viável.**

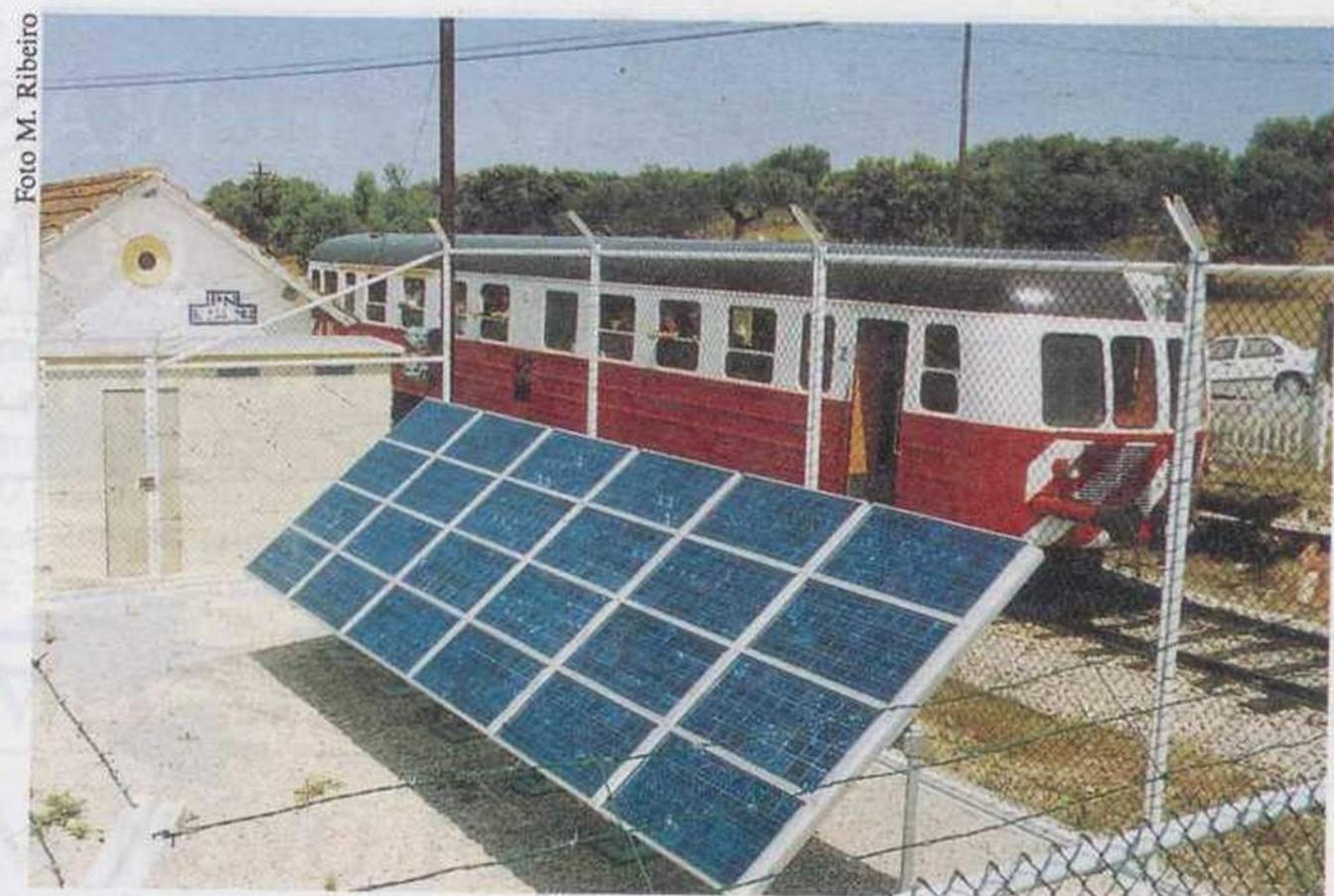
**F**oi assinado, no passado dia 15 de Julho, um protocolo entre a CP e a INVESFER, por um lado, e o consórcio belga ENTREPRISES SBM ET SIX CONSTRUCT S.A. e a sua associada CONSTRIM S.A., por outro lado, visando o desenvolvimento de um empreendimento imobiliário nas áreas não afectas à exploração ferroviária existentes na Estação de Cascais.

Este protocolo tem por objectivo desenvolver, em conjunto e numa base de recíproca exclusividade, as acções necessárias

## UM PROTOCOLO PARA CASCAIS

à realização em Cascais de um empreendimento do tipo "Cobertura de Estação", aproveitando os terrenos, edifícios e espaços aéreos não necessários à actividade ferroviária, tal como tem sido praticado nas principais estações de caminho de ferro das grandes cidades europeias e americanas.

Naturalmente, o empreendimento a desenvolver na sequência do protocolo apresenta uma elevada complexidade, não só por se situar numa zona de actividade ferroviária significativa, mas também pelas

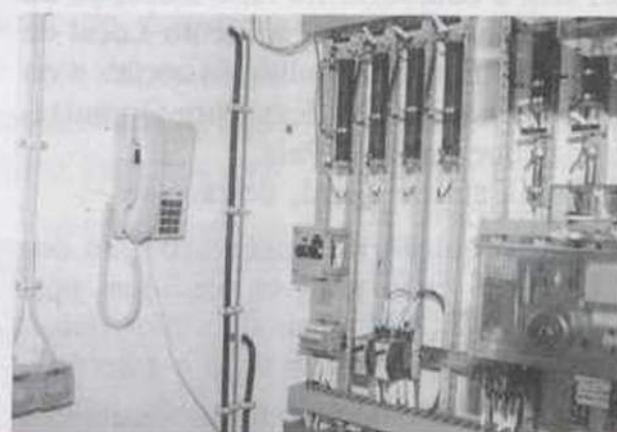


## Nova Tecnologia

# PNs AUTOMÁTICAS COM ENERGIA SOLAR

### • As primeiras PNs alimentadas a energia alternativa entraram já em funcionamento no Alentejo

**P**assagens de nível automáticas, alimentadas por geradores solares fotovoltaicos, são novidade em Portugal. Estão ao serviço desde 16 de Julho — perto do apeadeiro de Arronches e perto de Castelo de Vide. O recurso às energias alternativas, em zonas afastadas da rede eléctrica da



*Quando, por qualquer motivo, se verifique avaria na PN, este telefone avisa automaticamente a central, dando indicação da hora e tipo de avaria.*

EDP, torna-se necessário para cumprir o programa em curso de automatização de 214 passagens de nível. É uma nova tecnologia que, na sua modernização, a CP já incorporou.

Situadas ao Km 233,264 da Linha do Leste e ao Km 229,48 do ramal de

Cáceres, a sua realização foi confiada à EFACEC. Cada passagem de nível é alimentada por painéis fotovoltaicos com células de silício policristalino, com uma área total de 10 m<sup>2</sup>, debitando cerca de 1000W em dias de sol. Estas células captam a radiação solar e transformam-na directamente em energia eléctrica.

Foi montada também uma bateria de apoio, de grande capacidade, que é carregada pelos referidos painéis e que se destina a alimentar a passagem de nível, durante a noite ou quando o sol está encoberto. A capacidade desta bateria foi calculada de modo a permitir a alimentação da passagem de nível, durante um período de oito dias consecutivos sem sol, o que dá uma enorme margem de segurança. Este projecto teve participação do programa VALOREN da CEE que financia a utilização de energias alternativas.

Trata-se da primeira aplicação na CP de instalações significativas pela originalidade em relação à utilização da energia renovável.

retiram ao Cais do Sodré estas funções e equipam a Linha de Cascais com uma infraestrutura necessária, sobretudo devido às características próprias do material ali circulante. O investimento efectuado nestas novas oficinas de Oeiras ultrapassa os 700 mil contos e insere-se nos trabalhos de modernização da Linha de Cascais, que vem beneficiando de importantes melhoramentos. ■

questões urbanísticas, técnicas, financeiras e jurídicas que será necessário resolver.

Com a concretização do empreendimento resultará um melhor aproveitamento dos espaços disponíveis na Estação de Cascais, uma valorização efectiva das áreas actualmente desaproveitadas, a libertação de recursos financeiros para aplicação em investimentos ferroviários e uma nova fisionomia da estação que é terminus suburbano, inserida numa zona de grande interesse turístico.

### O QUE É A INVESFER?

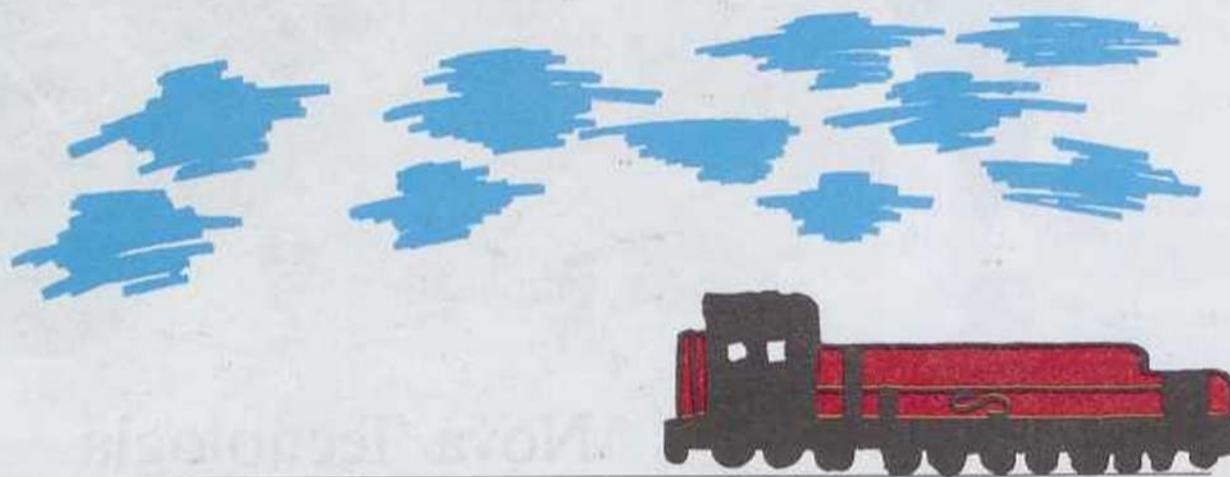
Associada da CP, a INVESFER — Promoção e Comercialização de Terrenos e Edifícios, Lda. foi constituída em Agosto de 1991. É seu objectivo prosseguir uma efectiva valorização dos terrenos, edifícios adjacentes, propriedade da CP, que não se encontram directamente afectos à exploração ferroviária.

Entende-se como valorização do património o conjunto de acções de promoção e comercialização que permite a atribuição de um valor a um universo de bens que se encontra actualmente desaproveitado. Por esta via, a CP virá a dispôr de recursos financeiros próprios, necessários para aplicação nos investimentos de modernização das infraestruturas e de renovação do material circulante.

A INVESFER é uma das empresas que resulta da reestruturação em curso na CP. ■



# NAS FEIRAS DO LIVRO O COMBOIO DOS SONHOS INFANTIS



*José Eduardo  
10 anos*

**D**urante as últimas Feiras do Livro de Lisboa e Porto, a CP patrocinou, no Atelier do Livro, um encontro de crianças com o comboio. Foi uma iniciativa que permitiu aos mais novos dar asas à imaginação, com ensejo de retratar o “seu” comboio muito especial.

O comboio dos sonhos infantis, que percorre mundos e paisagens ingênuas, montanhas de esperança e planícies de fantasia.

## ESTANTE

Na redacção do BOLETIM INFORMATIVO foram recebidas as seguintes publicações:

- Relatório da NORGES STATSBANER 1991
- JORNAL DOS STCP, Abril 1992 — Com interessante trabalho sobre interfaces (da autoria da eng.ª Maria Rosa Rito)
- FOLHA INFORMATIVA SEGURANÇA — PROTECÇÃO CIVIL DA CP, n.º 5, Março 1992.

## REFERÊNCIA

O “Boletim Informativo” da CP tem merecido largas referências de outros órgãos. Citamos entre outros: “O Dia”, “Diário de Notícias”, “Correio da Manhã”, “A Capital”, e folha informativa do Sindicato dos Quadros Técnicos.

Há quem cite, há quem goste, há quem aplauda e quem deteste. Registamos — todos, obviamente.

## LEGISLAÇÃO

O “Diário da República”, n.º 137, 3.ª Série, de 16 de Junho, publicou a constituição da Sociedade TEX — Transporte de Encargos Expresso, Lda.

Comboios, algumas vezes a vapor, locomotivas diesel e até comboios eléctricos — de tudo um pou-

co neste jogo lúdico e educativo, que leva as crianças a estimar a ferrovia.

## ANO EUROPEU DA SEGURANÇA

A C.P. Caminhos de Ferro Portugueses está a colaborar no Ano Europeu da Segurança, Higiene e Saúde no Local de Trabalho através de múltiplas acções e no âmbito da respectiva Estrutura Organizacional que cobre o País.

Numa síntese geral, destaca-se:

- A distribuição/utilização/afixação dos suportes informativos cedidos pela D.G.H.S.T., em locais de maior densidade de “público interno e externo”.
- Maior ênfase no âmbito da sensibilização, informação e formação dada pelos 20 Promotores de Segurança no Trabalho integrados no terreno e com cobertura nacional tratando, em especial, os temas do Ano Europeu.
- Acompanhando a profunda reestruturação orgânica em desenvolvimento na empresa, visando adequá-la às exigências que decorrem da directiva Comunitária e a modernização requerida, estão a ser desenvolvidas acções de infor-
- mação/sensibilização para a implementação da “segurança integrada”, junto de gestores, pessoal directivo e de enquadramento.
- Enfase especial ao Ano Europeu nas acções de Formação em H.S.T. integradas nos Cursos de Formação Profissional.
- Análise Ergonómica das Condições de Trabalho tendente à elaboração de “mapas de risco”, por Zonas e Global C.P., na qual têm lugar os temas inerentes ao Ano Europeu — ruído, iluminação, conforto...
- Acções de sensibilização/informação específicas — 2 tardes, 2 vezes por semana no âmbito de secções oficiais.
- Inserção de artigos, notícias sobre H.S.T./Ano Europeu em Publicações internas da empresa — Boletim Informativo da Empresa/outras.
- Rastreios no âmbito da protecção da saúde e também envolvendo a temática da Campanha — Audiogramas/ergo-visão/outros.



**A Engenharia Mecatrónica decorre da constatação das necessidades previsíveis nas áreas ligadas à Engenharia Mecânica, Electrotecnia, Electrónica e Informática, vistas como componentes interdisciplinares**

**A**s desagregações sectoriais e profissionais resultantes da constante alteração das componentes estratégicas ligadas às realidades económicas, sociais e em certa medida também culturais, provocam alterações das estruturas do emprego.

A inovação de índole tecnológica, que se pretende hoje identificar como motor do desenvolvimento, mas que na verdade significa motor da competitividade e da conquista de mercados, impõe uma pressão muito grande sobre os sistemas formais de educação e formação profissional, exigindo respostas rápidas e flexíveis em termos de efectivos humanos credenciados.

É um exemplo conhecido, o forte investimento que se está a levar a cabo em todas as vertentes da modernização tecnológica, designadamente nas empresas ligadas à actividade do transporte e particularmente as que criaram a Fernave, circunstância que merece um cuidado acrescido na resposta a criar pelo sistema do Ensino Superior.

Torna-se, no entanto, particularmente difícil flexibili-

zar essa resposta à medida das exigências. De facto, a estabilidade necessária a licenciaturas de longa duração, não permite variações curriculares constantes e bruscas. O financiamento do sub-sistema universitário é deficiente, particularmente

vado não tem tido capacidade financeira para contribuir significativamente para preencher as lacunas existentes.

Por outro lado, volta a colocar-se a questão que ciclicamente tem sido alvo de muita preocupação sem con-

A Engenharia Mecatrónica situa-se basicamente na primeira daquelas opções. Decorre da constatação das necessidades previsíveis nas áreas ligadas à Engenharia Mecânica, Electrotecnia, Electrónica e Informática vistas como componentes interdisciplinares. Tenta tornar o futuro licenciado capaz de acompanhar as exigências que caracterizam os sistemas de Engenharia, cada vez mais complexos, em virtude da procura se orientar na busca de soluções de resposta integrada (o projecto global). Parte do princípio que a formação especializada deverá acompanhar as solicitações que a modernização opera, assumindo, no entanto, que a integração de matérias tradicionalmente separadas no nosso sistema de ensino, nomeadamente a Engenharia e a Microeletrónica, constitui tarefa difícil mas necessária e urgente.

A licenciatura em Mecatrónica, criando um novo perfil na Engenharia, permite uma boa contribuição para uma resposta consistente a estas questões.

A poderosa envolvente institucional em que a FERNAVE/Instituto Superior de Transportes se integra (formada pelos Caminhos de Ferro Portugueses, Metropolitano de Lisboa, Serviço de Transportes Colectivos do Porto, Transtejo e Ferroviárias), oferece a estrutura capaz de alcançar com êxito os objectivos pretendidos.

nas rubricas de consumo corrente e com especial incidência nas áreas tecnológicas. O ensino superior pri-

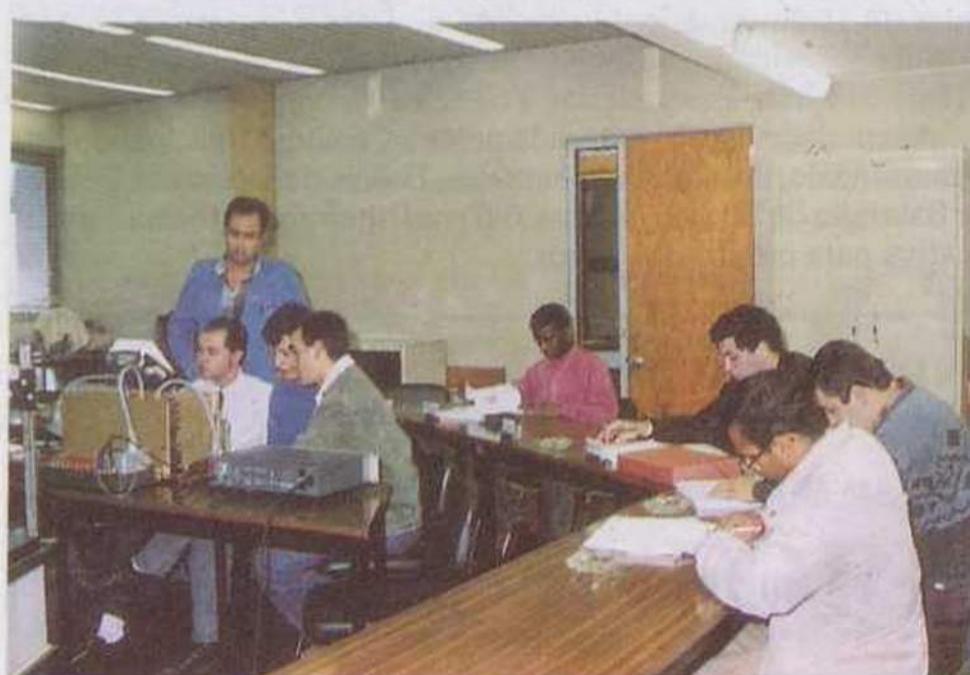
clusões seguras que permitem uma atitude concreta perante o sempre renovado retorno às origens: "cursos de largo espectro numa tentativa de defesa dos diplomados e da resposta de longo termo, ou cursos onde a especialização seja o objectivo principal, tentando defender a resposta às exigências de mais curto termo"?

Foto M. Ribeiro



Aspecto do edifício da Fernave, no Entroncamento

Foto M. Ribeiro



A teoria  
e a prática  
lado a  
lado.

**Professor  
Leopoldo Guimaraes**



Foto M. Ribeiro

## ALFA CLUBE

As carroagens do Alfa Clube passam a dispor de salões especiais com maples e climatização, conferindo ao cliente mais espaço, melhor conforto e maior comodidade nas ligações Lisboa-Porto-Lisboa.

Estes salões, com 27 maples cada, são uma das muitas novidades do Alfa Clube. A partir de agora, o cliente pode requisitar de bordo, através do telemóvel, um taxi ou "rent-a-car" para o aguardar à chegada na estação. Também a bordo, o cliente passa a poder adquirir o seu bilhete, evitando demoras nas bilheteiras.



## COMBOIOS ESPECIAIS

**D**urante o período de férias estivais, a CP aumentou os seus serviços regulares e especiais na ligação França-Portugal-França. Diariamente, o Sud Expresso parte da gare de Austerlitz (Paris) às 9.30 horas, com chegada a Lisboa (Santa Apolónia) às 10.42 e ao Porto (Campanhã) às 9.39.

Nos dias 4, 12, 18, 25, 29 de Julho e 2 de Agosto, um comboio de segunda classe, com carruagem-cama, teve partida de Paris às 10.36, chegada a Lisboa às 11.52 (Porto às 10.20) do dia seguinte.

No dia 1 de Agosto, um comboio de segunda classe, só com restaurante, teve partida de Paris às 21.35 e chegada a Portugal no dia seguinte (Lisboa — 22.19, Porto — 21.00).

E nos dias 11, 16, 18, 24, 25, 26, 27 de Julho, de 30 de Julho a 4 de Agosto, 29 de Agosto e 4 de Setembro, um comboio de segunda classe, sem camas, tem partida de Irun às 17.25 e chegada a Portugal no dia seguinte (Lisboa — 9.15, Porto — 8.20).

Nos dias 21, 25 e 29 de Agosto e 4 de Setembro, com partida de Lisboa às 10.05 (Porto às 11.18) e chegada a Paris às 16.00 do dia seguinte — um comboio de segunda classe, com carruagens-cama.

Finalmente, nos dias 10, 15, 17, 23, 24, 25 e 26 de Julho, 29 de Julho a 3 de Agosto, 28 de Agosto a 3 de Setembro, um comboio de segunda classe sem cama, com partida de Lisboa às 12.45 (Porto às 13.30) e chegada a Handaya às 7.30 do dia seguinte.



## EUROTUNEL

Eurotúnel, ligando a França à Grã-Bretanha sob o Canal da Mancha, foi apresentado em Julho, em Lisboa. Directores da EUROTUNNEL deslocaram-se a Portugal, sendo hóspedes da CP.

O túnel da Mancha vem permitir o transporte ferroviário directo de pessoas e mercadorias entre a Inglaterra e o continente europeu.

## XXII JOGOS FERROVIÁRIOS

**H**á cerca de 4 anos foram reatados os Jogos Desportivos Ferroviários que constituem, para além da demonstração da capacidade desportiva dos atletas, um estreitar de relações entre os ferroviários.

Em 1990, foram realizados em Guifões, organizados pelo Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã, e coincidiram com a inauguração daquele complexo. Em 1991, os Jogos tiveram lugar no Barreiro, sob organização do Grupo Desportivo local. Este ano, nos dias 18 a 21 de Junho realizaram-se os XXII Jogos no Entroncamento, com a participação dos oito Grupos e Associações Desportivas Ferroviárias, com a colaboração do Grupo Desportivo local, actividades estas que coincidiram com as cerimónias do 1º aniversário da elevação do Entroncamento a cidade. Houve participação das seguintes modalidades: Atletismo, Pesca, Ténis de Mesa, Basquetebol, Futebol e Xadrez.

As entidades locais, nomeadamente a Câmara Municipal do Entroncamento, Bombeiros Voluntários, Polícia de Segurança Pública e Batalhão de Serviço de Material contribuíram de forma significativa para o êxito dos Jogos.



## — BOLETIM INFORMATIVO

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP  
Calçada do Duque, nº 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