

# Boletim CP

**NOTÍCIAS da Empresa**

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP Nº13-14 / III Série / Outubro-Novembro 1998



**Comboios de Pendulação Activa**

(págs. centrais)

# Boletim Boletim Boletim Boletim CP

**NOTÍCIAS da Empresa** Edição do Gabinete de Relações Públicas



**Nó Suburbano do Porto**

**Mais comboios até**

**Negócios da Unidade de Mercadoria**

**NOTÍCIAS da Empresa** Edição do Gabinete de Relações Públicas

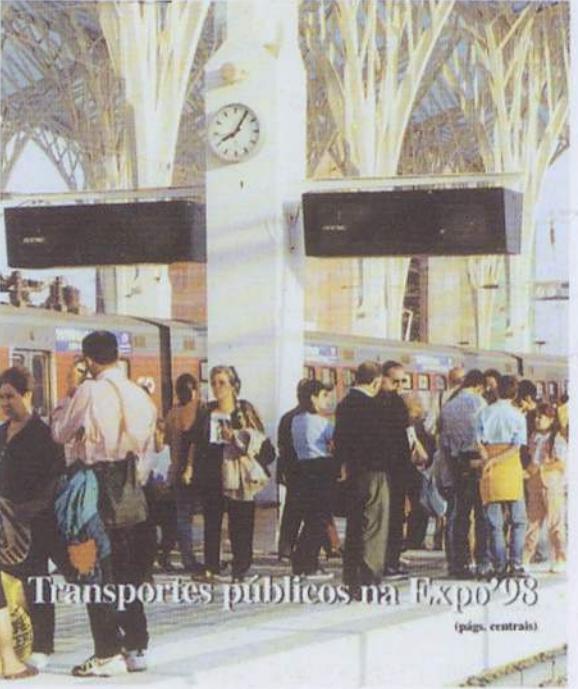


**Identidade visual te**

**Transportes públicos na Expo'98**

**(págs. centrais)**

**NOTÍCIAS da Empresa** Edição do Gabinete de Relações Públicas do CP N°12 / II Série / Setembro 1998



**Transportes públicos na Expo'98**

**(págs. centrais)**

## A aprendizagem do diálogo

A edição que está a chegar a vossas casas inicia mais um ano do novo ciclo do "Boletim CP", o que corresponde à reestruturação institucional do Caminho de Ferro em Portugal que conferiu à nossa Empresa objectivos e missões, uns novos, outros com novo alinhamento no quadro das nossas vocações e das nossas prioridades.

Definir uma nova realidade para os ferroviários enquanto trabalhadores e para os comportamentos dos grupos em que agora se inscrevem, passa por acções de integração em novas filosofias de gestão mas também de novas posturas perante os Clientes e a Comunidade em geral. É no contexto destas duas grandes "famílias" de tarefas que recebemos orientação para intervir e foi assumidamente em tal projecto que se têm empenhado todos quantos se dedicam à edição do "Boletim CP". Esta atitude envolve o quadro fixo de colegas do Gabinete, mas também os correspondentes — eficazes e empenhados — nos diversos órgãos da Empresa e nas várias zonas do país, bem como o "staff" que nos apoia para lá do mero (e correcto) cumprimento de um vínculo contratual.

Na mira de transformar o nosso Boletim em algo mais de que um repositório simples de notícias, tentámos — talvez sem completo sucesso — que cada número mensal não fosse acolhido como uma circular — digna de mérito, naturalmente — mas sim como uma carta de Colegas afastados no espaço uns, no tempo outros. Por isso nos empenhámos na distribuição do Boletim para o domicílio de cada um dos trabalhadores da CP, para que as notícias a todos digam respeito em nossa casa. Quer se trate da entrada em funcionamento de mais um Gabinete de Apoio ao Cliente, quer do início da actividade de uma nova Unidade de Negócios, quer refira a chegada dos comboios pendulares, quer se trate, ainda, de noticiar um concurso vocacionado para os filhos e os netos dos colegas ferroviários.

Toda a carta tem resposta. E assim tem sido com o empenhamento de todos. Mas o hábito do diálogo "ascendente" precisa de ser estimulado. Para chegarem até nós as sugestões, as críticas, as dúvidas, em suma, tudo que dê veracidade ao saber popular: casa que não é discutida não é bem governada.

O Boletim aí está para cumprir o seu papel. Esta é uma etapa incontornável da aprendizagem do diálogo e da mudança.

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

Cottinelli Telmo

# O arquitecto da Companhia

Ao perfazer 50 anos sobre a morte de um dos mais famosos ferroviários, não queremos deixar de relembrar aquele que foi também um dos mais carismáticos colaboradores do Boletim CP, com extractos de um texto produzido pelo arq. João Paulo Martins, publicado no catálogo da exposição “O Caminho de Ferro Revisitado”, comemorativa dos 140 anos do C.F. em Portugal.

Uma parte considerável da carreira de Cottinelli Telmo (1897-1948) foi passada ao serviço da CP, onde entrou em 1923. Além de ter projectado os edifícios de passageiros para diversas estações de caminhos de ferro, foi também responsável pela concepção de outras construções de apoio: torres de sinalização e manobra, postos médicos, armazéns de abastecimento de víveres, bairros e colónias de férias destinados aos ferroviários e às suas famílias. À sua acção, ficou a dever-se, em grande medida, a modernização da arquitectura da CP.

Anos 20

A admissão de Cottinelli na CP coincidiu com um período de recuperação económica da Companhia, traduzido num natural surto de renovação e construção de novas instalações.

A arquitectura ferroviária era então dominada por um padrão nacionalista e regionalista. Os primeiros projectos que então elaborou, em parceria com o arquitecto Luís da Cunha,

como o dormitório para pessoal na estação da Campanhã, no

Porto (1923), seguiam essa tendência.

A ficha da matrícula da Göttingen, Talm

Os dois arquitectos foram também encarregados de proceder à reformulação de um estudo já existente para o novo edifício de passageiros da estação de

para Lisboa, revestiam-se de um sentido de renovação e de progresso que reclamava a adopção de uma arquitectura modernista, internacional e cosmopolita. De acordo com

Tratava-se da substituição gradual do antigo sistema de agulhas operadas manualmente, por um novo sistema de manobras, automatizado, que ia garantir um apreciável



### Coimbra-A (1923-30).

O Bairro Camões, no Entroncamento (1924-1927), por outro lado, alargava o âmbito de anteriores iniciativas da CP na construção de casas de habitação e de equipamentos sociais de apoio aos seus funcionários.

Os novos edifícios de passageiros que se projectavam

esses princípios, Cottinelli projectou o edifício de passageiros da estação de Alcântara-Mar (1927-1928) e o de Lisboa-Terreiro-do Paço (1928-1932).

### Modernismo

Na década de 30, foi iniciada uma campanha de renovação tecnológica da rede ferroviária da Companhia.

aumento de segurança na circulação das composições.

Para o público, no entanto, o sinal visível dessa modernização seriam as novas torres de sinalização e manobra, onde o comando do sistema era instalado. As torres de Ermesinde (1935-1937) e Pinhal Novo (1936-1938), projectadas por Cottinelli, iniciaram a série,

depois continuada naquelas que se construiram em Lisboa, nas estações do Rossio (1939) e de Campolide (1940).

### Década de 40

Em 1940, Cottinelli encarregou-se do projecto do pavilhão com que a CP se fez representar na Exposição do Mundo Português — o Pavilhão de Caminhos de Ferro e Portos (1940). Logo em seguida, um novo tipo de motivações veio materializar-se no projecto elaborado por Cottinelli para uma Colónia de Férias a instalar na Praia das Maçãs, destinada aos filhos de ferroviários e aprendizes das oficinas da Companhia (1942-1943). Uma outra Colónia, semelhante a esta, foi projectada e construída em Mangualde (1948).

No edifício de passageiros da estação da Curia que projectou em seguida (1943/44), Cottinelli alargava essa experiência às instalações destinadas ao serviço do público. Este foi o último projecto elaborado por Cottinelli. No entanto, o sentido moderno da sua contribuição, a linguagem que se esforçou por sintetizar e instituir na arquitectura da Companhia ficaram patentes em inúmeros outros edifícios.



A antiga torre de controle da Estação de Campolide — em Lisboa — desenhada por Conttinelli Telmo.

**José Ângelo Cottinelli Telmo** nasceu em Lisboa, em 13 de Novembro de 1897. Filho de um jovem casal de músicos, desde cedo se tornou notado pela sua intuição dramática, irreverência e criatividade. Nos seus tempos de adolescente, no Liceu Pedro Nunes, iniciou-se na escrita e no desenho, na música e na fotografia.

Frequentou depois a Escola de Belas-Artes de Lisboa (1915-1920).

O desaparecimento de Cottinelli Telmo, em 1948, criou, na equipa de projecto da CP um vazio difícil de preencher. Aqui fica a nossa homenagem.

## Comboios turísticos no Douro

Num dia soalheiro de Outubro, o Douro assistiu à passagem de uma composição histórica bastante invulgar: duas carruagens restauradas, rebocadas pela 501 — uma das primeiras máquinas diesel da CP — pintada com as cores originais, transportaram uma comitiva que englobava o Ministro do Equipamento, Planeamento e Administração do Território, outros membros do Governo e personalidades ligadas à região.

Esta marcha assinalou o lançamento dos comboios históricos, incentivados pelos promotores do Turismo, no âmbito das actividades da Comissão de Coordenação da Região Norte e do PRODOURO — Projecto de

Desenvolvimento da Região do Douro.

Os turistas que fizerem a viagem num destes comboios podem desfrutar das paisagens deslumbrantes das margens do rio Douro, a partir dos varandins das carruagens, experimentando as sensações de como se viajava no passado.

Na estação do Tua foi assinado um protocolo com as Câmaras Municipais envolventes àquela linha, para alargamento do Metro de Superfície, de Mirandela até aquela estação.

A finalizar este dia, foi ainda possível visitar as obras que decorrem na antiga estação da Ferradosa, agora preparada para apoio a actividades náuticas naquela parte do rio.



Belo trecho junto ao rio Douro, a evocar os velhos tempos.

## Almoço-convívio das assistentes de viagem

Em Outubro passado, realizou-se um almoço-convívio que contou com a presença de cerca de 30 antigas assistentes de viagem.

O mote foi dado pela comemoração dos 25 anos de admissão na CP de algumas das participantes, apesar de muitas já não estarem ligadas às suas funções originais.

Participaram neste almoço, pessoas de Lisboa, Porto e Coimbra, que puderam relembrar as "estórias" passadas no contacto com os clientes e nas informações, em terra e a bordo.

Con quanto a realização deste encontro tenha sido pontual, é intenção das participantes torná-lo anual.

O Boletim CP tem, desde sempre, manifestado a sua disponibilidade para dar eco a encontros de convívio organizados pelos trabalhadores da empresa, pelo que estamos disponíveis para divulgar novas iniciativas.



Assistentes de viagem em animado convívio.

## Motards ferroviários já têm clube

Os ferroviários, amantes das duas rodas, têm agora algo em comum: o Motoclube Ferroviário. A organização deste clube de motards teve o seu arranque no final de Outubro, na zona centro do país, num dia em que o tempo não ajudou.

Ainda assim e apesar da chuva que caiu em Coimbra, é de registar a participação de 50 motas, com um total de 70 pessoas, que se deslocaram de vários pontos do país, para se concentrarem junto à Estação de Coimbra e seguirem até Serpins. Após o almoço, foi apresentado o projecto do clube e apontados os caminhos que se pretendem seguir.

Ficou o entusiasmo e a vontade de repetir o Encontro, já com novos membros. As inscrições continuam abertas, para congregar todos os amantes destes veículos.



Um grupo de ferroviários amantes das duas rodas.

# Novo administrador da Empresa

Para integrar o Conselho de Gerência, foi nomeado vogal o Dr. José António Aranha Antunes, quadro técnico da CP, admitido na nossa empresa em 1976.

Com 53 anos, é formado em Economia pelo ISCEF e desempenhou funções como adjunto do Conselho de Gerência.

O Dr. Aranha Antunes — que também teve uma passagem pela carreira docente — desenvolveu o seu percurso profissional na CP como técnico do Gabinete de Estudos da Direcção de Pessoal, na Direcção Financeira, na Direcção de Planeamento e na Direcção de Material. Foi Director Financeiro da TEX e, mais recentemente, membro da Comissão Organizadora da Entidade Reguladora do Sector do CF (actual INTF).

Em Fevereiro de 1996, desempenhou, por requisição, funções de Adjunto no Gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas. As suas responsabilidades abarcam as áreas do Marketing e Qualidade da UTML e da USGP.



O Dr. José António Aranha Antunes é o novo administrador da Empresa.

## 1º comboio na Ponte 25 de Abril

O Primeiro Ministro, eng. António Guterres, foi o primeiro "maquinista" a conduzir uma locomotiva da margem norte para a margem sul do rio Tejo, através da Ponte 25 de Abril, numa Diesel que partiu da Gare do Oriente com destino ao Fogueteiro. Em Abril, data prevista para conclusão das obras, a travessia será feita pelos já famosos Double Deck (Duplo Piso), uma novidade no nosso país.

A inauguração oficial do eixo Norte/Sul decorreu no passado dia 15 de Novembro. Estiveram presentes, para além do eng. António Guterres, vários membros do Governo, representantes da CP, da REFER e da FERTAGUS (que detém a exploração deste troço). As entidades presentes e a cobertura dada por diversos órgãos de Comunicação Social espelham o significado que este projecto tem no panorama da ferrovia em Portugal.



O comboio que fará a travessia do Tejo pela Ponte 25 de Abril.

No que se refere, especificamente, ao papel da CP, espera-se tirar pleno partido desta nova infraestrutura, logo que esteja concluída a ligação a Pinhal Novo.

## Viajar em via larga no eixo Lousado/S. Tirso

Reiniciou-se, no passado dia 4 de Outubro, o serviço no eixo Lousado/ S. Tirso, permitindo novas ligações às estações de Campanhã e de S. Bento, para os passageiros procedentes de S. Tirso, agora em via larga.

A substituição da via estreita por via larga permite aos actuais e potenciais clientes uma melhor mobilidade, fruto das opções agora disponíveis com novas matrizes horárias e dez comboios diários, cinco em cada sentido, no percurso S. Tirso - Porto/S. Bento. As obras de modernização incluiram a construção de raiz de uma nova

estação em S. Tirso, também inaugurada no mesmo dia. Esta dispõe de áreas para estacionamento de viaturas e para instalação de bares e outros estabelecimentos comerciais, de acordo com as novas exigências do transporte ferroviário.

Na viagem inaugural participaram o Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, engº João Cravinho, os Presidentes da CP e da REFER, autarcas e deputados eleitos pelos círculos eleitorais do Porto e de Braga, para além de outras entidades do sector dos Transportes e do meio ferroviário.



Chegada do comboio, em via larga, à Estação de S. Tirso.

CPA - Comboios de Pendulação Activa

## Tecnologia de vanguarda nos C. F. Portugueses

Uma das necessidades das sociedades modernas é a rapidez e o conforto nas deslocações, quer nas pequenas, quer nas grandes distâncias. Portugal, apesar de ser geograficamente pequeno, ainda é enorme quando se trata de deslocações terrestres. Com a introdução dos CPA e com a conclusão das obras na Linha do Norte (prevista para 2004) a viagem Lisboa-Porto será feita em pouco mais de duas horas, permitindo que o comboio recupere a competitividade em relação ao avião e ao tráfego rodoviário.

### Mas afinal o que são os CPA?

Os CPA são comboios que, através de um sistema de pendulação activa permitem atingir velocidades mais elevadas em curva, sem necessidade de grandes alterações na infraestrutura, dimensionada para os veículos convencionais de caixa rígida, reduzindo, desta forma, os efeitos da força centrífuga nos passageiros, permitindo uma viagem mais confortável, com menos oscilações e bastante mais rápida.

Os primeiros estudos sobre esta nova abordagem foram feitos na British Railways, com um protótipo baseado num sistema em que a caixa teria uma centro de rotação, de modo a que tivesse um movimento pendular.

Existem duas formas de encarar a pendulação: a passiva e a activa. No primeiro caso, o efeito é conseguido pelo força centrífuga natural; no segundo, o movimento é provocado por sistemas hidráulicos comanda-



dos por acelerómetros ou giroscópios.

Os sistemas passivos são de maior simplicidade mecânica, mais económicos e de mais fácil manutenção.

No entanto, os veículos de pendulação activa permitem maiores ângulos de rotação e, deste modo, maior acréscimo de velocidade em curva, uma mais valia importante.

O modelo escolhido para Portugal é o da pendulação activa pois é o mais adequado às características específicas do traçado e que se adapta melhor às necessidades da CP. A empresa a quem foram adjudicados os primeiros 10 CPA foi a FIAT Ferroviária, pela sua experiência no sector e pelas especificidades do seu

modelo ETR 460 — do qual derivaram os modelos que circularão na Linha do Norte.

A SIEMENS, com o fornecimento dos motores de tracção, instalação eléctrica e informática e a AD-Tranz, entidade que montou o CPA e que forneceu alguns dos equipamentos, nomeadamente, os elevadores para deficientes motores, estão também directamente envolvidas no projecto.

### O Pendular português

A designação final para identificar este novo serviço ainda não é conhecida, pois é importante que seja um nome que reflecta as características inovadoras do comboio.

Conhecidas são já algumas das características a implementar nas composições. Assim, os seis veículos que constituem cada composição — à semelhança das UQE's, o CPA é um comboio, que não permite acrescentar ou retirar carruagens — serão distribuídos por duas classes.

Uma certeza existe já: os 301 passageiros vão ter

índices de qualidade, conforto, comodidade e segurança que estabelecem novos padrões no panorama português.

primeira vez nos transportes públicos em Portugal, os clientes de mobilidade reduzida encontram neste comboio condições adequadas: ele-

qualidade de um serviço é a informação prestada aos clientes. Consciente desse facto, a CP apostou na disponibilização do maior número de



O CPA na Gare do Oriente.

Ao dispor dos clientes estarão o bar, vídeo — com vários monitores por carruagem — tomadas para computador portátil, leitor de CD, repetidores/amplificadores de sinal para telemóveis, fax, música ambiente, bancos reclináveis, telefone público e ar condicionado. Pela

vadores que permitem o acesso a bordo, uma casa de banho especialmente adaptada e dois lugares com as facilidades e comodidades que estes nossos clientes muito especialmente nos merecem.

Por outro lado, uma das vertentes para avaliação da

dados possível, através do Info PC, um ecrã sensível ao toque que pode ser consultado pelos passageiros para saber horários — do CPA, IC's e InterRegionais — características sobre o comboio em que viajam e os serviços existentes a bordo, entre outros.

Facilmente nos apercebemos que o investimento feito — cerca de 2,3 milhões de contos por composição — trará melhorias significativas no serviço prestado, para

Nesta fase inicial, prevê-se que alguns serviços se iniciem em Almada (Pragal) inaugurando a presença da CP na travessia da ponte 25 de Abril.

O Boletim aguarda a viagem inaugural para levar a todos os colegas ferroviários as sensações de viajar no CPA, “o tal que se inclina nas curvas”.



Interior de um CPA, com instalação no tecto de monitores para video.

além de agradáveis surpresas aos futuros clientes, bem como, uma revolução no transporte entre Lisboa e Porto, pois prevê-se que o trajecto entre as duas cidades seja efectuado em cerca de duas horas e um quarto, após a conclusão das obras na Linha do Norte

### Características técnicas:

- 4000 KW
- 220 Km/h de velocidade máxima
- Frenagem dinâmica
- 158,9 metros de comprimento
- 325 toneladas (carga normal)
- 6 veículos
- 301 lugares (96+205)
- Ângulo de pendulação máxima: 8º

## Concurso de Dese Vencedores recebera

O 1º Concurso de Desenho Infanto-Juvenil, subordinado ao tema “O comboio e a Expo'98”, foi um êxito. A comprová-lo, estão os cerca de 64 “artistas” que participaram com 81 desenhos. O júri do concurso reuniu no dia 20 de Outubro para avaliar e premiar os vencedores.

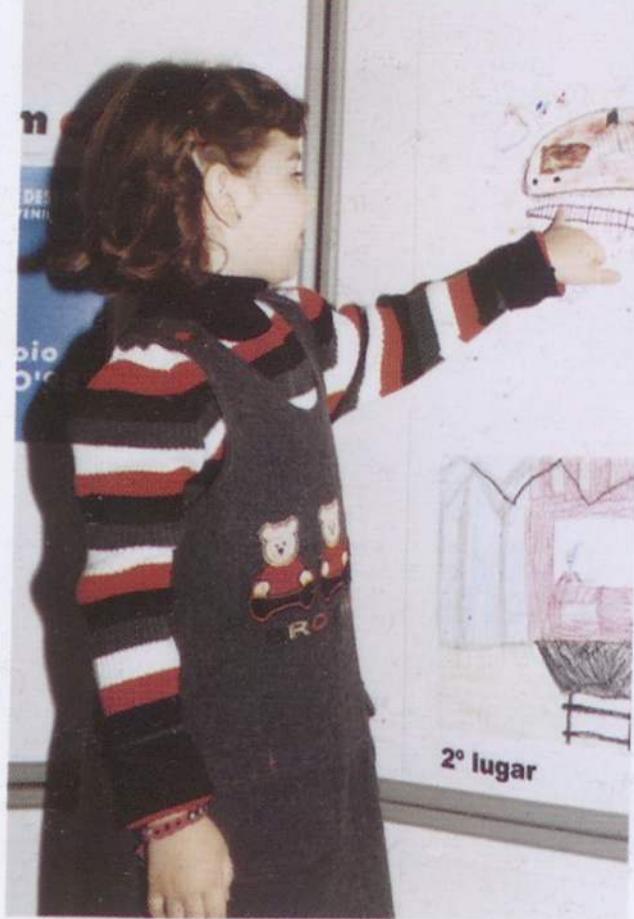
Os protagonistas são os pequenos “pintores”, que durante a cerimónia de entrega dos prémios — com a participação do Dr. Sousa do Nascimento — realizada no edifício do Conselho de Gerência da CP, na Calçada do Duque, em Lisboa, demonstraram que melhor representaram o espírito da iniciativa, e por vontade dos membros do júri, todos teriam ganho. Contudo, os regulamentos estabelecidos pelo júri determinaram que os seis desenhos que melhor representaram o tema, seriam os vencedores. Os regulamentos estabelecidos pelo júri determinaram que os seis desenhos que melhor representaram o tema, seriam os vencedores.



O Dr. Sousa do Nascimento, administrador da CP, com os membros do júri e os jovens premiados.

### Categoria Infantil - 1º Sofia Sousa

(Filha de Felícia Maria dos Santos Félix)



## nho Infanto-Juvenil m excelentes prémios

po'98”, foi um êxito. A comprová-lo, estão os cerca de 64 “artistas” que participaram com 81 desenhos. O júri do concurso reuniu no dia 20 de Outubro para avaliar e premiar os vencedores. Nesta página e nas seguintes vamos observar os desenhos escolhidos dos prémios — com a participação do Dr. Sousa do Nascimento — realizada no edifício do Conselho de Gerência da CP, na Calçada do Duque, em Lisboa, demonstrando que melhor representaram o espírito da iniciativa, e por vontade dos membros do júri, todos teriam ganho. Contudo, os regulamentos estabelecidos pelo júri determinaram que os seis desenhos que melhor representaram o tema, seriam os vencedores. Os regulamentos estabelecidos pelo júri determinaram que os seis desenhos que melhor representaram o tema, seriam os vencedores.

### Categoria Juvenil

**1º Renato Costa**

(Neto de Manuel Luís Lopes)



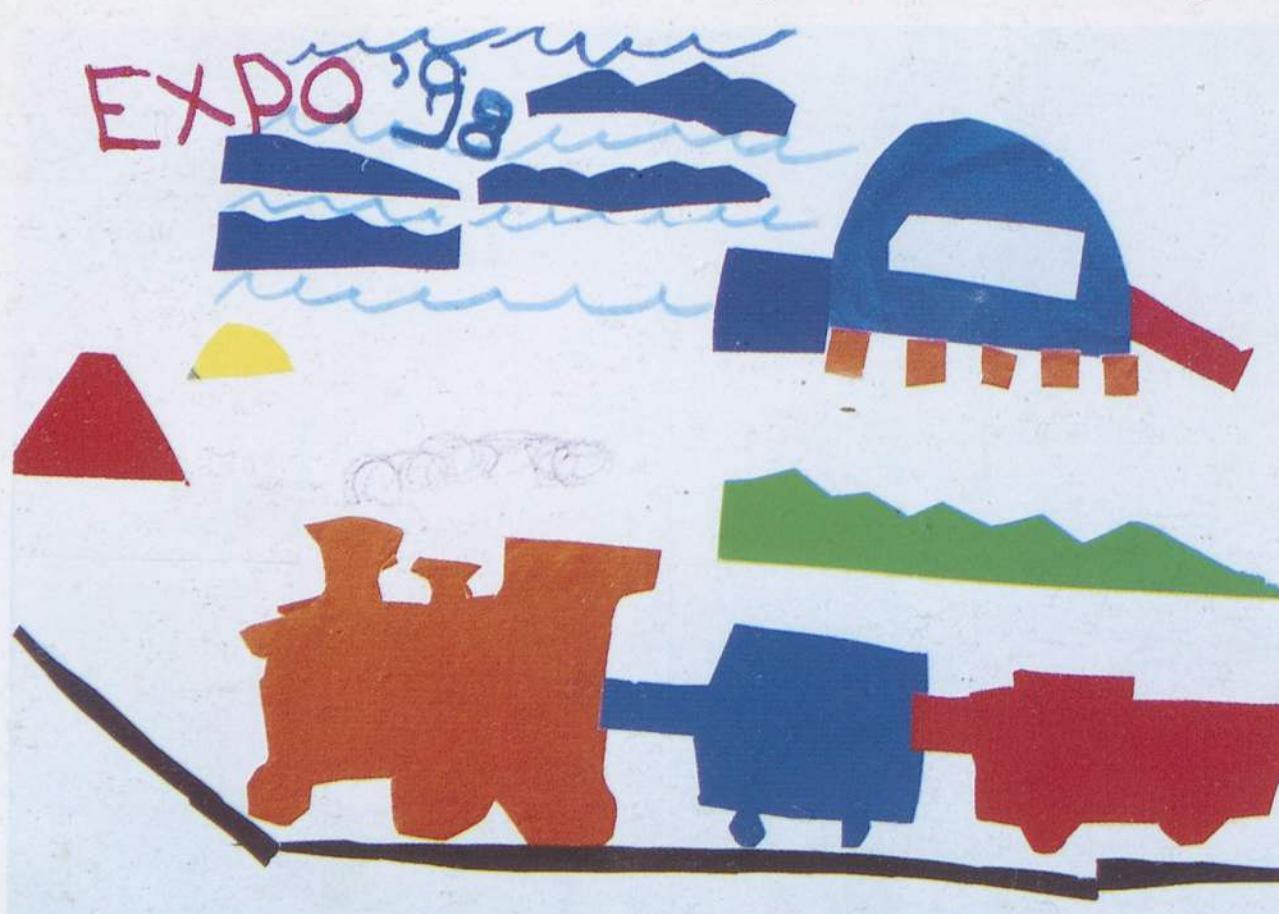


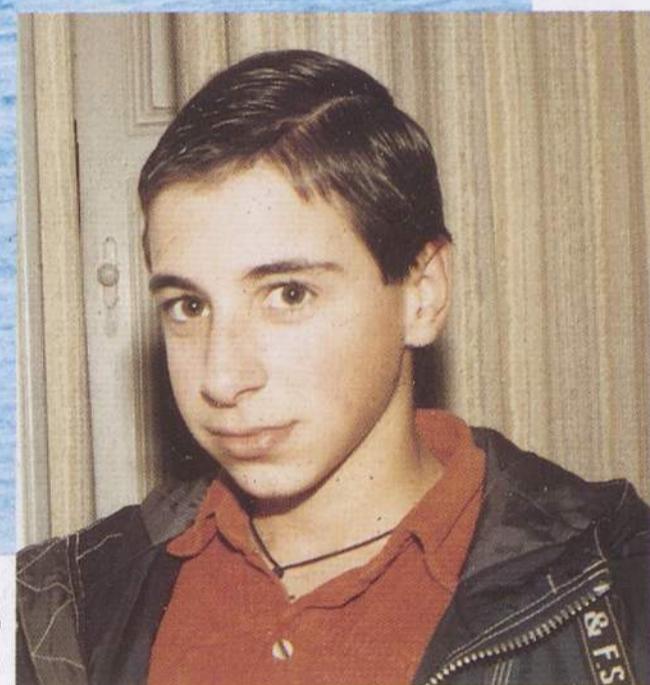
**Categoria Infantil - 2º José Pedro Reizinho**

(Filho de José Maria Reizinho)

**Categoria Infantil - 3º Ruben Filipe Franco**

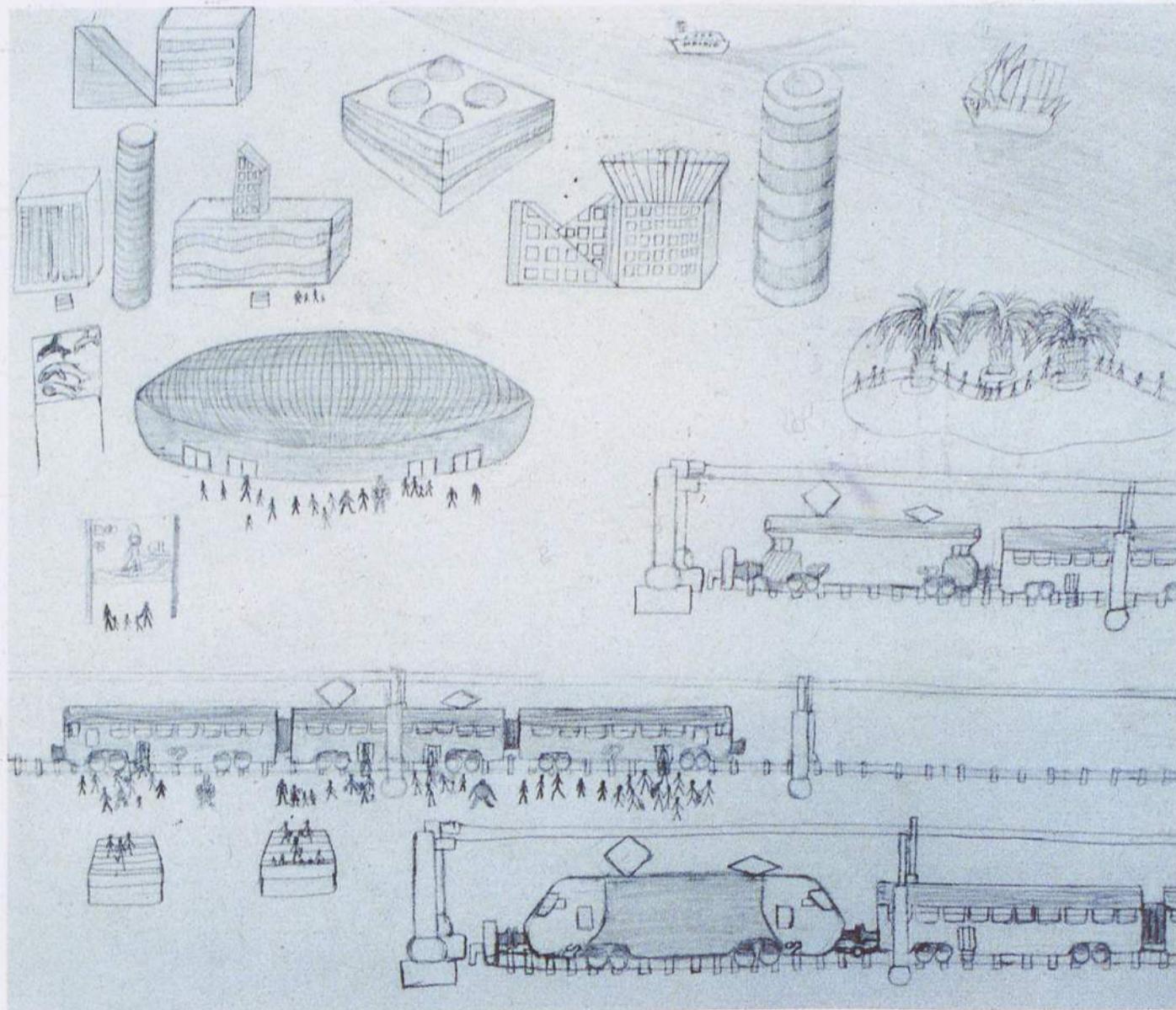
(Filho de Luís Albino Rodrigues Franco)





**Categoria Juvenil - 2º José Raul Queirós**  
(Filho de Rosa Maria Soares Vieira)

**Categoria Juvenil - 3º Fábio Alves**  
(Filho de António Alves)



# Viagem histórica de Humberto Delgado evocada com Comboio da Liberdade

Da Estação de S. Bento partiu, no passado dia 3 de Outubro, o Comboio da Liberdade — um comboio especial da CP — evocativo da viagem histórica que, há 40 anos, o General Humberto Delgado efectuou entre o Porto e Lisboa.

Para recordar aqueles momentos, centenas de pessoas associaram-se às comemorações da candidatura às eleições de 1958: Jorge Sampaio, Jorge Coelho, Manuel Carrilho, José Sócrates, Vasco Lourenço, Cunha Rodrigues, Carlos Barral, Fernando Gomes, Filipe Menezes, Artur Santos Silva, Carlos Carvalhas, Iva Delgado (filha do "General

ferroviário responsável pela manutenção da composição de Humberto Delgado. A população uniu-se à efeméride e realizaram-se diversas cerimónias comemorativas.

Durante a viagem, os jornalistas tiveram oportunidade de abordar algumas personalidades, tendo sido presenteados com a medalha comemorativa das

estaçao de Santa Apolónia.

Posteriormente, os "Barcos da Liberdade" desfilaram pelo Tejo, tendo as actuações de Pedro Barroso, Manuel Freire, José Fanha, João Afonso, Coro Lopes Graça e os Coros Alentejanos de Pias e de Serpa, incluídas no programa do Concerto da Liberdade, assinalado o encerramento das comemorações da efeméride.



Milhares de pessoas receberam, em Stª Apolónia, o comboio evocativo do "General Sem Medo".



Sem Medo") e os membros do Conselho de Gerência da CP foram algumas das pessoas presentes na composição vermelha, verde (as cores de Portugal) e branca (cor da Liberdade).

Um percurso que iria durar algumas horas. Sempre que o comboio parava, outros viajantes embarcavam: membros da Comissão de Candidatura de Delgado e elementos das Câmaras Municipais por onde passava. Esteve também presente o

eleições presidenciais (da autoria de José Aurélio), com o livro "Humberto Delgado: as Eleições de 1958" e o CD com um discurso inédito do General assassinado.

À chegada a Lisboa, Almeida Santos, António Guterres e João Soares aguardavam a chegada do comboio, integrando-se, desta forma, na iniciativa.

O programa finalizou com a inauguração da exposição "Quiseram calar-nos: Não se Assassina a Liberdade", na