

UQEs JÁ VÃO AO ROSSIO

pág. 8



FOTO M. RIBEIRO



FOTO M. RIBEIRO

LE 5600 bate recorde de velocidade

pág. 8

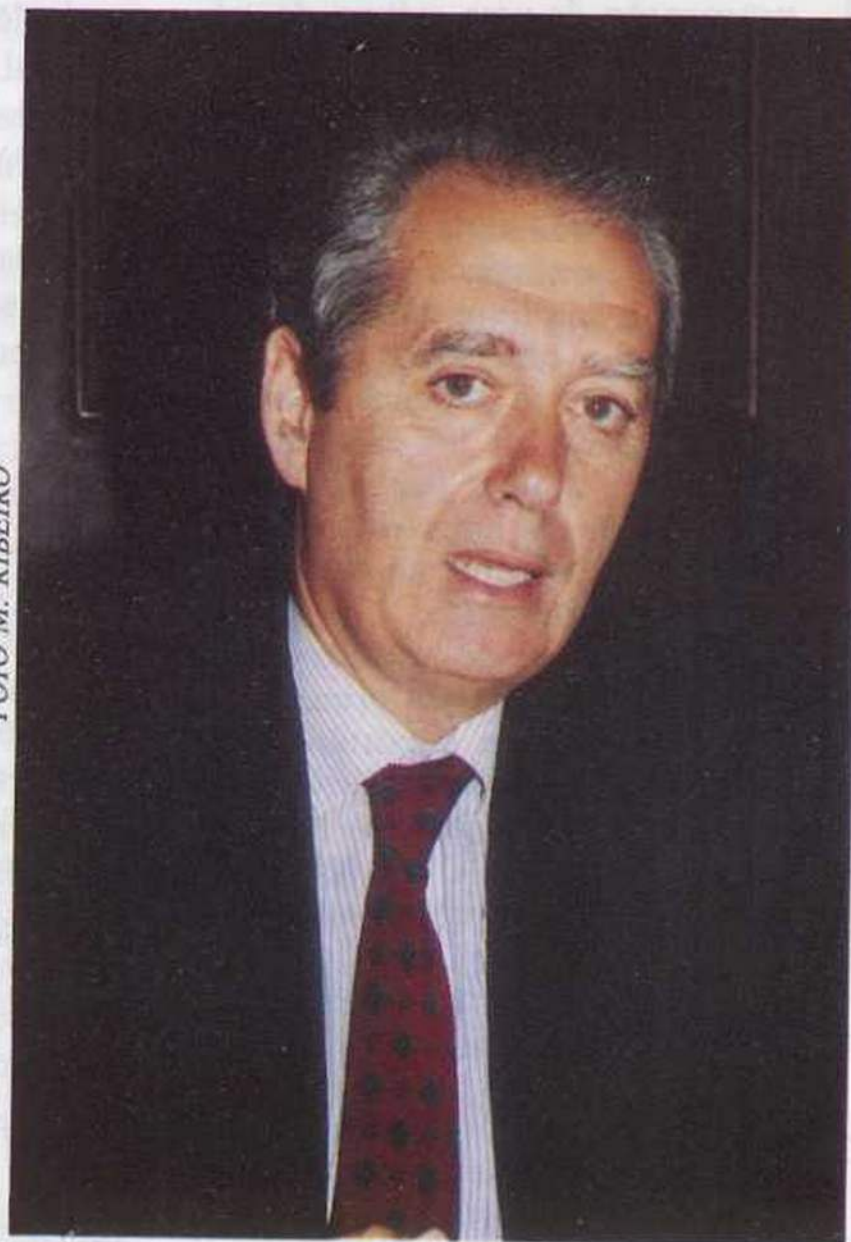
ENG. CARVALHO CARREIRA

DEIXA PRESIDÊNCIA DA CP

Quase sete anos e meio
de gestão analisados
em entrevista-balanço:
“modernização vai prosseguir”

centrais

FOTO M. RIBEIRO



BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 18 — 20-6-1993

OS CLUBES FERROVIÁRIOS

Desde que as empresas começaram a entender a importância das relações humanas nos processos produtivos e o papel que os clubes de empresa podiam desempenhar na constituição de um "cimento social" de agregação, têm sido diversas, entre nós e no mundo, as posturas dos "managers" e dos trabalhadores.

Uns, tentando aproveitar uma forma privilegiada de criação e propagação de uma cultura de Empresa. Outros, constituindo "nichos" de cultura, de recreio, de desporto e, nalguns casos, até de resistência.

Os tempos mudaram — aqui e além — e os clubes de pessoal diluíram a sua importância ou tiveram a capacidade de reciclagem que se impunha. Vem isto a propósito de um crescente lugar que os Clubes Ferroviários vão ocupando ao longo do nosso País, particularmente no campo do Desporto.

Essa notoriedade justifica algumas reflexões. Uma primeira para alertar para a importância que esses atletas-ferroviários podem ter na Imagem da CP e na sua promoção. Outra, para sublinhar que talvez lhes esteja reservado um papel ainda mais importante na preservação da cultura humanística ferroviária.

A reorganização da CP e a constituição de novas unidades empresariais — numa nova lógica de gestão dos objectivos e dos recursos organizacionais — vai tornar natural, e talvez mesmo indispensável, manter uma "reserva" da cultura ferroviária. Leia-se uma cultura não estática. Mas uma cultura ferroviária.

Américo da Silva Ramalho
Chefe do Gabinete de
Relações Públicas.

De 6 a 10 de Setembro, Lisboa recebe o Congresso Ferroviário Mundial, organizado pela AICCF, em colaboração com o Estado português e a CP. Os trabalhos de preparação do Congresso estão já em marcha. O que vai ser este Congresso, qual a sua importância, eis o que nos explica o eng.º Tiago Ferreira, Presidente dos Trabalhos Técnicos do 26.º Congresso Ferroviário Mundial, em entrevista que concedeu no "Boletim da CP".

CONGRESSO FERROVIÁRIO MUNDIAL EM LISBOA

P: O que é, o que representa e que importância tem AICCF?

R: A AICCF (Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer), em francês, ou IRCA (International Railway Congress Association), em inglês, é um organismo de âmbito mundial e de origem belga, sediado em Bruxelas.

Foi fundada em 1885 com o objectivo de facilitar o intercâmbio de conhecimentos e experiências várias entre os seus membros.

Actualmente, integra 82 Administrações Ferroviárias, 28 organismos governamentais e 16 instituições, correspondendo a várias centenas de milhares de quilómetros de via.

Para além da realização quadrienal de um Congresso, publica, em associação com a UIC (Union International des Chemins de Fer), uma revista mensal de temática ferroviária.

Esta revista é editada em francês, inglês, alemão e russo.

No intervalo entre dois congressos, organiza em regra dois seminários sobre temas técnicos ferroviários de actualidade.

P: O Congresso Mundial, a realizar-se em Lisboa, aborda temáticas significativas na modernização em curso nas diversas redes nacionais. No ponto de vista português, quais as questões de maior importância que vão ser debatidas?

R: Os temas do Congresso são escolhidos pela sua oportunidade e, simultaneamente, prevendo anos futuros.

No caso português, referiria os ligados à estruturação da empresa e consequentemente à sua gestão, bem como a aplicação de novas tecnologias



FOTO M. RIBEIRO

que possibilitem uma maior competitividade e uma melhor resposta às solicitações concretas dos utilizadores dos serviços ferroviários.

P: Que significado tem para a CP a organização deste Congresso, num momento em que a transportadora ferroviária nacional avança, a passo rápido, nos caminhos da modernização e reestruturação?

"O Congresso de Lisboa é oportunidade para o nosso caminho de ferro se actualizar"

R: Pela sua posição geográfica, Portugal recebe com atraso e atenuadamente o impacto de modernização

constatado nas redes ferroviárias da Europa central e do norte.

O Congresso é o local privilegiado para confrontar ideias e conhecimentos, tanto através das comunicações apresentadas e respectiva discussão, como pelo contacto pessoal entre congressistas. Estabelecem-se relações que, no futuro, possibilitam consultas informais sobre questões específicas, que, de outro modo, seriam impossíveis, ou muito mais difíceis.

P: Um Congresso desta natureza tem especial relevância para os qua-

do, um deles é presidido por um membro do Conselho de Gerência da CP, o Eng. Martins de Brito.

Do que tenho constatado, ao longo de vários anos em reuniões internacionais, é que os técnicos portugueses são tão capazes e interessados como os seus colegas estrangeiros. Numa época de acelerada evolução, é fundamental o intercâmbio de pessoas, o acesso à informação disponível e o conhecimento local dos grandes empreendimentos ferroviários, sejam eles no aspecto físico ou de concepção.

consulta de comunicações apresentadas em Congressos anteriores.

Portugal, em termos de infraestruturas, confronta-se praticamente com os mesmos traçados da origem. A discussão a nível europeu, que se fazia há 20 ou 30 anos no que se refere

O CONGRESSO É LOCAL PRIVILEGIADO PARA CONFRONTAR IDEIAS E CONHECIMENTOS

dros e técnicos ferroviários, que ganham oportunidade para intercâmbio de ideias e experiências. No cotejo com os demais técnicos estrangeiros, que aferição se pode fazer dos portugueses?

R: O Congresso destina-se sobretudo a elementos do topo da direcção, quer sejam da empresa, dos organismos governamentais, da indústria ou das universidades.

Para ter uma ideia mais clara, nos Congressos anteriores (Moscou, Bruxelas, Málaga), a representação nacional foi de alguns dígitos.

Uma das vantagens da realização em Portugal é o aumento significativo da representação nacional.

No Congresso de Lisboa, que pela primeira vez inclui vários "ateliers" ou "workshops", onde o confronto de ponto de vista é mais aprofunda-

P: Da análise que à partida, se pode fazer dos temas trazidos ao Congresso da AICCF, parece haver denominadores comuns nos problemas que se colocam às diversas redes. Tem isto algum significado especial para nós, portugueses?

R: Da AICCF fazem parte redes e países com diferentes graus de desenvolvimento tecnológico, económico e social. As preocupações serão necessariamente diferentes, na óptica de cada participante.

Sendo publicadas todas as comunicações apresentadas em Congressos, bem como as discussões e conclusões, e esta constitui a 26.ª sessão, é enorme a quantidade de documentação disponível até hoje.

Grande parte da cultura ferroviária que adquiri, como outros colegas, em auto-formação, foi através da

à subida das velocidades para 140 ou 160 km/h, constitui para nós, ainda, um tema de actualidade.

Por outro lado, o nosso desfaseamento permite-nos reduzir e encurtar passos que outros tiveram que percorrer, possibilitando a escolha e instalação de equipamentos dos mais modernos.

A utilização da informática, da microelectrónica e das telecomunicações, hoje fundamentais em qualquer empresa, constitui uma oportunidade extraordinária do nosso caminho de ferro se actualizar.

Para isso é tão importante o reformular das mentalidades e dos processos, quanto o é o investimento naquelas áreas, ou ainda mais.

Julgo, porém, que este desafio é assumido, com determinação e vontade de vencer, por todos os ferroviários. ■



FOTO M. RIBEIRO

A CP reequipou-se. As novas locomotivas permitem acelerar a circulação.

Há sete anos e meio, “quando aqui cheguei, havia total vazio de projectos”, diz o eng. Carvalho Carreira, presidente cessante da CP, em jeito de balanço da acção das administrações de que foi o máximo responsável. Do positivo herdado recorda a análise do Banco Mundial sobre a situação da empresa e o saneamento financeiro. A Administração, que tomou posse em Abril de 1986, encontrava também a vontade política do Governo para investir e transformar a CP.

Tinham passado mais de dez anos sem que a transportadora ferroviária pudesse investir. O que fora feito não era coerente — remendos de circunstância; renovações incompletas de via. Muito grave era a ausência de uma geração de licenciados entre os 25 e 35 anos, porque a CP se fechava à admissão de pessoal.

Traçado este quadro, o eng. Carvalho Carreira estabelece duas fases para a acção que se seguiu: a primeira, a ocupar os anos de 1986 a 1990, foi a da construção dos alicerces que culminaram na aprovação do Plano de Modernização da CP que, apesar de já ultrapassado, foi o grande sinal de viragem pelo que “representou de vontade de modernização, afirmação de novos conceitos e de ordenamento de ideias”.

Neste período lançaram-se as bases dos projectos a executar, fizeram-se os estudos de engenharia e, muito importante, vingou a ideia de atravessamento ferroviário do Tejo. “Era algo mastigado há muito tempo, mas que encontrava resistências diversas”. Foram então igualmente estabelecidas as bases da racionalização da empresa, com encerramento de grande parte das linhas não rentáveis (Janeiro de 1990).

Outra preocupação foi a de iniciar a reorganização, criando-se uma verdadeira área comercial, até aí um departamento da Exploração. “Para dar força aos novos conceitos, criou-se também uma Di-

recção de Planeamento. Era uma estrutura em que, em termos de ideias, recebia impulsos destas duas Direcções, fazendo-as convergir para uma Direcção de Transportes, que funcionava como pivô, e daqui para os Investimentos em material circulante e em infra-estruturas”. Foi este o primeiro esquema organizativo. O objectivo: planear para o médio e longo prazos, gerir e dinamizar o imediato.

UMA FASE INTERCALAR DE INVESTIMENTOS

Uma das decisões importantes tomadas nesta primeira fase foi a admissão de jovens licenciados: “Passou a existir na CP uma camada de recém-licenciados, a garantir a continuidade de quadros com qualidade”.

Entretanto, enquanto se preparava o Plano de Modernização, houve que cumprir uma fase intercalar de investimentos, dirigida à renovação da plena via, onde tal fosse necessário e se enquadrasse no que futuramente deveria ser feito — Linhas da Beira Baixa, do Minho, do Sul, do Oeste e Ramal de Lagos.

Neste âmbito, procedeu-se ainda ao relançamento (com novas perspectivas) da Ferbritas, uma empresa de engenharia ao serviço da CP, que, a partir de 1986, foi preparada para dar resposta às necessidades de modernização dos caminhos de ferro.

Tudo isto implicou luta tenaz para mudanças de mentalidades dentro da CP. Quando o actual CG tomou posse, em 1990, encontrou assim condições favoráveis. “Já havia projectos de engenharia. E podia-se agora avançar para os três grandes projectos a cargo da CP — os das linhas do Norte e da Beira Alta e o Itinerário dos Granéis do Sul. Os da Linha da Beira Alta e o Itinerário dos Granéis estão em curso. Para a Linha do Nor-

te, o concurso público para o troço entre Quintans e Ovar é lançado ainda por este Conselho”.

AVANÇA O PROJECTO DE ATRAVESSAMENTO DO TEJO

Ideia acarinhada, a do atravessamento do Tejo. “Foi uma proposta da CP, que o Governo, em boa hora, aceitou”. No futuro, resolve um dos estrangulamentos da rede.

As atenções voltaram-se também para o material circulante. Muda-se de filosofia — põe-se cobro às pequenas encomendas muito diversificadas, implicando preços demasiado altos do lado do fornecedor. Deste modo, são feitas duas grandes encomendas — das Unidades Quadruplas Eléctricas e das novas Locomotivas Eléctricas.

Das oito UQE's, previstas no Programa de Investimentos de 1986, passa-se a 42, as quais, em Março de 1996 (data da última entrega), preenchem todo o parque circulante da Linha de Sintra. A encomenda das LE 5600 permite retirar as Diesel da Linha do Norte (com catenária), enquanto 14 se destinam à Linha da Beira Alta, em trabalhos de electrificação.

Por outro lado, a modernização implica sistemas de sinalização novos. “Houve coragem de aderir a sistemas electrónicos, queimando etapas e colocando, neste domínio, a CP na vanguarda. É preciso dizê-lo: a CP é uma das empresas europeias a investir mais em sinalização electrónica”.

E avançou-se no programa de supressão e automatização de passagens de nível, que vinha já do anteriormente. E as metas estão fixadas — eliminar todas as PN's da Linha do Norte e quase todas as da Linha da Beira Alta.

ENG. CARVALHO CARREIRA NA HORA DA DESPEDIDA

Sete anos e meio à frente dos destinos da CP — uma gestão que fixou marcas, independentemente dos juízos de valor que se façam. Foram os anos de preparação e arranque da modernização e reestruturação. Em entrevista, o Presidente cessante faz um balanço.

FOTO M. RIBEIRO



Quanto à Linha do Norte — estão traçadas as soluções, com base no estudo de infra-estruturas e de material circulante. A opção retida aponta para muito pequenas rectificações de traçado e a aquisição de material basculante. Está tudo preparado para lançar o concurso público para a sua aquisição: “Se isso ainda não foi feito, foi porque a CP recebeu instruções nesse sentido”.

UMA NOVA FILOSOFIA DE ORGANIZAÇÃO

Esta segunda etapa, cujos traços gerais se desenharam, trouxe consigo uma nova estrutura organizacional, fundamentada numa ideia a que a CP aderiu — a de separar claramente as infra-estruturas do “negócio” dos transportes ferroviários. Para tanto criaram-se a Direcção Geral de Infra-Estruturas e a Direcção Geral Comercial.

Em paralelo, diminui-se o peso excessivamente grande da CP. Através do seu redimensionamento e especializando segmentos de actividade autonomizados em

empresas próprias, abertas ao capital público e privado e dispostas de gestão adequada, criaram-se a Tex, a EMEF, a Soflusa, a Fernave, etc. Assim se obtem melhor prestação de serviços, com resultados positivos muito evidentes. Ficou a intenção de constituir uma empresa de Informática. Talvez no futuro...

Esta solução organizativa será “um passo intermédio. Pode prosseguir, rumo a uma CP do Estado, “dona” das infra-estruturas e de mais nada. A Direcção Comercial poderá dar lugar a uma SA de Transportes Ferroviários, com capitais públicos através da CP, a qual por sua vez pode gerar outras empresas afiliadas, onde se cruzem capitais públicos e privados, interessando mesmo empresas privadas transportadoras rodoviárias na eficácia e rentabilidade do modo de transporte ferroviário. “Assim se pode dar aos transportes terrestres uma lógica de sistema, substituindo antagonismos por complementaridades e pondo cobro a

um certo tipo de concorrência que distorce os interesses da Comunidade”.

São perspectivas para que confluem as linhas gerais do que tem sido a evolução da empresa. Metas quase inevitáveis. “Há que continuar a evoluir e não continuar a reconstruir”.

Para o eng. Carvalho Carreira, o novo CG é um processo de mudança natural. “A CP é uma empresa geradora de grandes tensões externas e internas, sobretudo devido à dinâmica que actualmente tem. E numa empresa que está a decidir as decisões desgastam. Quando uma peça se desgasta, substitui-se. O mesmo acontece com as administrações. Eu próprio, quando estive no Governo, procedi da mesma forma. Ninguém se deve sentir órfão por via destas recomposições naturais, porque a CP vai continuar na senda da modernização, da melhoria do produto oferecido, do desenvolvimento. Esse é um dado adquirido”.

FOTO M. RIBEIRO



Inauguração do Ramal de Neves-Corvo — um dos “episódios” da modernização.

SEGURANÇA: DIALOGUEMOS E ACTUEMOS

Conforme noticiámos no anterior Boletim Informativo (de 20 de Maio), está a decorrer a Campanha Internacional de Segurança no Trabalho. Realizada sob os auspícios da UIC, União Internacional dos Caminhos de Ferro, ela tem em Portugal a coordenação da CP/Direcção de Pessoal e da Fernave. Campanha sobre Segurança que tem um mote: "Dialoguemos sobre ela, actuemos em conjunto".

No âmbito desta campanha, foram já concretizadas diversas acções de informação e sensibilização, designadamente (no mês de Junho), na Régua, Porto, Aveiro, Sernada do Vouga, Guarda e Coimbra. Estas acções vão ser continuadas em Julho, na Figueira da Foz, Entroncamento, Castelo Branco e Lisboa.

Entretanto, a Campanha promove um concurso de desenho, sob o tema "A Segurança no dia a dia", destinada a crianças dos infantários, jovens dos Centros de Férias e a todos os filhos de ferroviários no activo. ■



FOTO M. RIBEIRO

A CP ESTREOU-SE NO "CHALLENGER'S TROPHY" com um muito honroso 25.º lugar, entre mais de 80 concorrentes. Apesar da decisão de participar ter sido tomada em cima da hora, o que impediu preparação mais cuidada, os "ferroviários" andaram, durante algumas etapas, entre os primeiros, averbando dois quartos lugares e um quinto. O Challenger's Trophy é um acontecimento desportivo, mobilizando empresas e quadros. Esta terceira edição, que decorreu na região de Idanha, teve a TAP como vencedora e ficou marcada, infelizmente, pelo falecimento de um participante. A equipa da CP (na foto) teve por "patrão" o eng.º Fonseca Mendes (Administrador) e foi constituída pelo dr. Rogério Morais (da DGI), "capitão da equipa", e ainda pelo eng.º Rui Barros, drs. Arsénio Facas e Gualdino Martins, todos da DGI, e pelos drs. Rui Santos e Aires São Pedro (DGC). De Lisboa a Castelo

Branco, os participantes no 3.º Challenger's trophy foram transportados pela CP no "Challenger's Express". ■

ESTANTE

Na Redacção do "Boletim CP", recebemos as seguintes publicações:

- LA VIE DU RAIL — 8 Abril 1993.
- LA VIE DU RAIL — 15 Abril 1993.
- LA VIE DU RAIL — 21 Abril 1993.
- LA VIE DU RAIL — 28 Abril 1993.
- Interessante artigo sobre a ampliação do Metropolitano de Lisboa.
- CARRIL — Dezembro 1992.
- LINEA TRENO — Março 1993.
- LINEA TRENO — Abril 1993.
- RAIL INTERNATIONAL — Março 93. Dedicado ao Congresso Ferroviário de Lisboa.
- INTERNATIONAL RAILWAY JOURNAL — Abril 1993.
- INTERNATIONAL RAILWAY JOURNAL — Maio 1993. Notícia sobre a aquisição de novas UQE's e entrega à CP da primeira Locomotiva Eléctrica 5600.
- WORLD RAILWAY INVESTMENT (edição do IRJ). 1993.
- DIE DEUTSCHE BAHN — Maio 1993.
- DSB BLADET — Maio 1993.
- VÄRT YAKE — Abril 1993.
- TRIÂNGULO — Fevereiro 1993. Os novos comboios da Linha de Sintra. ■



FOTO M. RIBEIRO

JOVENS, ESTUDANTES da Escola Preparatória de Riachos, Torres Novas, de malas aviadas para uma viagem no Sud Express, até França.

Na estação do Entroncamento, uma foto para recordar. A viagem, realizada no âmbito do intercâmbio luso-francês, teve o apoio da CP. Os jovens vão concretizar um projecto cultural e editorial, onde inevitavelmente o comboio ganha relevância.

De Riachos até França, de comboio, uma experiência que, de certeza, ficará na mente destes estudantes e será aspecto importante na sua formação.

ISTP CRIA LICENCIATURA EM TRANSPORTES

Os transportes são essenciais para o funcionamento das economias e das sociedades humanas. O Instituto Superior de Transportes (ISTP) decidiu apostar na preparação de dirigentes e quadros para os sectores de Transportes e Portos e para outros que se encontram na envolvente tecnológica.

Para termos uma ideia mais precisa da nova iniciativa que esta Instituição Universitária especializada criou, a licenciatura em Transportes, uma conversa com o Dr. Manuel Caetano, Administrador Delegado da FERNAVE — empresa criada pelos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo Metropolitano de Lisboa, pelo Serviço de Transportes Colectivos do Porto, pela Transtejo e pela Ferbritas, e que serve de suporte ao ISTP.

P: O que é o Instituto Superior de Transportes?

R: O Instituto Superior de Transportes (ISTP) é um estabelecimento de Ensino Superior Universitário, criado na estrutura da FERNAVE, pelos Caminhos de Ferro Portugueses, Metropolitano de Lisboa, Serviço de Transportes Colectivos do Porto, Transtejo e Ferbritas.

R: O ISTP tem a sua sede em Lisboa, onde se iniciará, neste Outubro de 1993, a licenciatura em Transportes.

No caso da licenciatura em Engenharia Mecatrónica, optou-se pelo Entroncamento por aí ter sido possível reunir condições ambientais, de instalações e de equipamentos que podemos considerar únicas em Portugal. Poderemos mesmo referir que aí se localiza um verdadeiro "campus" universitário, numa ampla zona

P: Que saídas profissionais tem em Portugal a licenciatura em Engenharia Mecatrónica?

R: Os futuros licenciados em Engenharia Mecatrónica poderão desenvolver a sua actividade, entre outros sectores: na indústria eléctrica e electrónica, construção mecânica, transportes, defesa, manutenção (hospitais, instalações fabris), gestão de sistemas logísticos e na educação e investigação científica aplicada.

P: Referiu que a licenciatura em Transportes vai funcionar em Lisboa. Onde?

R: Tal como no caso da Engenharia Mecatrónica, o ISTP é a primeira Instituição Universitária a criar a licenciatura em Transportes. Funcionará em Lisboa, na Rua Castilho, números 3, 3A e 3B, em edifício recentemente adquirido pela FERNAVE ao Banco Fonsecas & Burnay.

P: Quais são as condições de acesso à licenciatura em Transportes?

R: Podem candidatar-se à licenciatura em Transportes, os possuidores do 3.º ano completo de Engenharia Mecatrónica, licenciados ou bacharéis em Engenharia, Economia, Gestão, Contabilidade, Matemática, Informática, Planeamento Regional e Urbano. Poderão, ainda, ser admitidos candidatos habilitados com licenciatura ou bacharelato noutros domínios, além dos acima indicados, desde que tenham experiência profissional no sector dos Transportes e que o Conselho Científico da Licenciatura reconheça, caso a caso, que tais licenciaturas ou bacharelatos proporcionam base pedagógica e científica adequada.

P: Quem preside actualmente ao ISTP?

R: A Presidência do ISTP está confiada, desde a fundação, ao Professor Doutor Leopoldo Guimarães, personalidade muito prestigiada no contexto universitário português e com curriculum internacional reconhecido.



P: O Instituto Superior de Transportes já integra o Sistema Educativo Português?

R: Sim. Encontra-se oficialmente legalizado como Instituto Superior Universitário, pela portaria do Ministério da Educação 53/83, de 13 de Janeiro.

P: Em que ano se iniciaram as actividades do ISTP?

R: As actividades do ISTP iniciaram-se em Outubro de 1992, no Entroncamento, com a Licenciatura em Engenharia Mecatrónica, hoje já oficializada pelo Ministério da Educação.

P: Porquê no Entroncamento?

verde de 15 hectares, dispondo inclusivamente de condições residenciais para os alunos de fora da cidade.

P: A licenciatura em Engenharia Mecatrónica é algo de novo em Portugal?

R: Esta licenciatura resulta da necessidade de preparação de dirigentes e quadros superiores, em condições de enfrentar os fenómenos da internacionalização e da multidisciplinaridade tecnológica, que passa pela contribuição de sectores como a engenharia electrotécnica, electrónica e informática nas suas diversas vertentes. Trata-se de uma licenciatura já existente, há muitos anos, em países industriais desenvolvidos.



FOTO M. RIBEIRO

UQEs JÁ VÃO AO ROSSIO

As novas UQE, Unidades Quádruplas Eléctricas, ao serviço da Linha de Sintra, já chegam à estação do Rossio. A conclusão da primeira fase das obras de remodelação desta gare, bem como o avanço dos trabalhos nas estações de Portela e Sintra, permitiram que as UQE, utilizadas na ligação Cacém - 5 de Outubro, começassem a percorrer toda a linha. No momento, a ligação Rossio - Sintra tem uma composição com duas UQEs, a intervalos de hora a hora.

Trata-se, sem dúvida, de um importante melhoramento neste suburbano. A primeira UQE recebida pela CP entrou ao serviço no dia 30 de Novembro de 1992. A Empresa está a recebê-las à média de uma unidade por mês. No conjun-

to, são 42 composições que garantem à Linha de Sintra ligações eficientes, cómodas e rápidas.

A remodelação da estação do Rossio, cuja primeira fase agora se concluiu, tem em vista receber as UQE e construir o interface com o Metropolitano. São alargados, alargados e ampliados os cais de embarque. A estação tem novo lay-out, a permitir mais fácil escoamento de passageiros.

Entretanto, em Sintra, onde se procedeu à mesma ampliação dos cais, decorre o restauro dos belos azulejos que emolduram a estação. Alunos da Escola Profissional de Recuperação do Património, do Cacém, receberam o encargo de realizar este restauro.



FOTO M. RIBEIRO

O Clube de Golfe da Penina, no Algarve, foi o cenário do I Torneio de Golfe do Grupo CP. O Torneio suscitou as maiores atenções, convergindo para o *green* da Penina numerosas personalidades da vida nacional. Vencedor absoluto, Fernando Batalha Reis Júnior, com 63 pontos em duas jornadas. Resultados — "gross" — 1.º Frederico Batalha Reis Júnior, 63 pontos; 2.º CJ Bramhans, 46; 3.º Ricardo Guimarães, 44. "Net" — 1.º José Valente, 65; 2.º Fernando Bernardes Silva, 63; 3.º Nuno Lino, 61. Seniores (mais de 55 anos) — 1.º Manuel Batista Neves, 61; 2.º Álvaro Magalhães, 58; 3.º Pedro Salazar Leite, 58. Senhoras — 1.º Margarida Bleck, 56; 2.º Carminda Ribeiro, 52; 3.º Paula Bernardes Silva, 50. Distinguidos com os prémios para os "drive" mais longos: Luísa Cruz, John Hanker, Ricardo Guimarães e Joaquim Valente.

LE 5600 BATE RECORDE

3 de Junho: uma LE 5600, em ensaios na Linha do Norte, no troço entre Espinho e Avanca, fixou novo recorde de velocidade ferroviária em Portugal — 220 Km/hora.

Puxando três carruagens "corrail", a LE 5600 comprovou as potencialidades e características do novo material de tracção que a CP está a receber do Consórcio Siemens/Sorefame/Kross Maffei.

Esta é mais uma data histórica na vida da CP, assinalando a modernização dos caminhos de ferro portugueses.

O anterior recorde de velocidade ferroviária em Portugal era de 180Km/hora.

EM BREVES

- O SECRETÁRIO DE ESTADO dos Transportes, eng.º Jorge Antas, acompanhado pelo Presidente da CP, eng.º Carvalho Carreira, visitou as obras em curso na linha da Beira Alta, que visam a sua electrificação, correcção de traçados, eliminação e automatização de mais de 250 PNs. Inaugurada há 111 anos, a Linha da Beira Alta tem extensão de 202 quilómetros de via única ainda não electrificada.

- A FERNAVE promove, nos meses de Julho a Setembro, cursos na área da Microinformática, destinados a jovens familiares de ferroviários da CP. Os cursos decorrem nos Centros de Formação da Fernave — Calçada da Glória, 12, Lisboa, ou em Guifões, no Porto.

- UMA INICIATIVA da Associação Portuguesa dos Caminhos de Ferro, APAC, que teve o apoio da CP: viagem, em automotora Allan 301, de Lisboa a Neves-Corvo. Um passeio até ao novo ramal que traz as pirites desde as minas alentejanas até ao porto de Setúbal.

- CÂMARAS MUNICIPAIS de Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo deram já acordo à constituição de uma empresa de capitais públicos para exploração do ramal Coimbra-Serpins (comboios ligeiros urbanos).

CP — BOLETIM INFORMATIVO

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP

Calçada do Duque, n.º 20 • 1294 LISBOA CODEX • Tel. (01) 346 31 81 / 346 69 45 • FAX (01) 347 65 24 • Telex 13334 FERROS P

Composição e Impressão: Pentaedro, Publicidade e Artes Gráficas, Lda.

Praceta da República, Loja B • Póvoa Sto. Adrião • 2675 ODIVELAS • Tel. (01) 938 71 80 / 937 71 90 • FAX 937 75 60

Tiragem: 21 000 exemplares • Distribuição Gratuita