


BOLETIM
FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP - N.º 23 - 20-11-93

COMBOIO NA PONTE 25 DE ABRIL
- portaria regula concurso


Uma dresina para engenheiros de via – curiosidade patente na Secção Museológica de Macinhata

MACINHATA CONTA
HISTÓRIA DA LINHA DO VOUGA

centrais

LINHA DE SINTRA
MODERNIZAÇÃO
EM MARCHA
ACELERADA


pág. 2

INTER-RAIL: OFERTA
MELHORADA

pág. 7

Assinada e publicada em "Diário da República" a portaria conjunta dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações que fixa o programa do concurso para a construção e concessão do novo atravessamento ferroviário sobre o Tejo (ligando Chelas ao Pinhal Novo), será conhecido em Março o consórcio vencedor, a escolher entre os pré-qualificados: SIEMENS-JEC.

ALSTHOM-HCL-BENTO PEDROSO, ABB-SOMAGUE-SMEC e SPIE-BATIGNOLES.

A portaria estabelece o prazo de cinco meses e meio para a construção do atravessamento, com reforço da Ponte 25 de Abril. A via, na extensão de 15 Km, estará concluída e pronta a entrar ao serviço até 1998. O consórcio vencedor terá a concessão da sua exploração durante 30 anos. O processo do concurso é conduzido por uma comissão criada pela Portaria n.º 787/92, de 12 de Julho, com apoio técnico-administrativo do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa.

A construção da linha férrea e o respectivo material circulante estão orçados em cerca de cem milhões de contos.

FOTO M. RIBEIRO



Foi apresentado como um dos grande projectos portugueses "até ao ano 2000".
Mas o que já está pronto ou em curso é bem visível e concludente

LINHA DE SINTRA: MARCHA ACELERADA DE UM PROJECTO ATÉ AO "FM DO SÉCULO"

FOTO M. RIBEIRO



Linha de Sintra: a modernização avança. Com ela, a profunda reconversão que atinge via, estações, sinalização, segurança, material circulante. É um investimento avultado, com resultados visíveis.

Toda a via suburbana está a ser renovada: colocados novo balastro, travessas de betão monobloco e quadruplicação do troço entre Campolide e Queluz (as obras decorrem já entre S. Domingos e Santa Cruz, uma extensão de mais de três quilómetros, estando em fase de adjudicação as do troço entre Reboleira e Amadora. A estação da Amadora está preparada para receber a quarta via).

Em 21 de Dezembro do ano passado, foi celebrado contrato com a Alcatel Portugal e a Alcatel SEL AG para o fornecimento e instalação (chaves na mão) de um sistema de sinalização electrónica entre as estações de Campolide e Cacém, um investimento de 3,2 milhões de contos. O novo sistema de sinalização (tecnologia de ponta) aumenta a segurança, permitindo maior regularidade e melhor gestão da circulação.



No Algueirão surge um enorme Parque de Estacionamento de comboios: obras em fase bastante avançada (Foto M. Ribeiro)

Complementarmente, foi instalado um Sistema Automático de Velocidade de Comboios (CONVEL), entrado ao serviço a 15 de Março. Este sistema impede que a velocidade dos comboios ultrapasse, em cada instante, os valores impostos pelas condições de segurança, reduzindo de forma drástica a probabilidade de colisões e melhorando as condições de condução, nomeadamente em situações de fraca visibilidade.

Para esta linha em fase de modernização, a CP dispõe de diversas composições de uma encomenda de 42

Unidades Quádruplas Eléctricas que, até 1996, vão substituir todo o material circulante. Trata-se de comboios com grande comodidade, portas anti-entalamento, sistema de segurança em marcha e travagem automática, sistema de informação com rádio, e interiores modernos e funcionais, aquecimento, ventilação e exaustão de ar, boa iluminação, redução do nível de ruído, bancos individuais de conceção ergonómica.

A primeira UQE começou a circular a 30 de Novembro do ano passado. Os comboios podem alcançar uma velocidade de 120 Km/hora, transportando mil passageiros (316 sentados). Aumentando a velocidade de circulação e a oferta, a CP prepara-se para resolver os muitos problemas de saturação de tráfego ferroviário na Linha de Sintra.

MODERNIZAÇÃO DE ESTAÇÕES E APÉADEIROS

A par com a renovação da via e a sua quadruplicação, o Gabinete do Nô Ferroviário de Lisboa prossegue o trabalho de modernização das estações. Os novos apeadeiros de Portela de Sintra, Amadora e 5 de Outubro (este na Linha de Cintura) estão já concluídos.

Na Portela de Sintra nasceu um novo EP, investimento de 320 mil contos. As plataformas foram prolongadas para 220 metros, recebendo cobertura em toda a sua extensão. Possui uma passagem pedonal inferior, com rampas e escadas de acesso, preparada para receber sistemas de vigilância electrónica, e dispõe de bilheteiras, instalação para serviços técnicos da CP e área para estabelecimentos comerciais. Foram suprimidas as passagens de nível e está previsto um interface para ligação ao IC 19 e aos concelhos de Mafra e Torres Vedras.

O terminal 5 de Outubro, entre Rego e Entrecampos, serve de terminal aos comboios formados no Cacém e Queluz, permitindo melhor distribuição no tráfego de passageiros — um investimento de 280 mil contos.

Na Amadora, os trabalhos permitiram a eliminação de uma PN, devido à construção de ampla passagem subterrânea para peões e onde, além de espaço comercial, se encontram as bilheteiras e instalações de apoio da CP. Total do investimento: um milhão de contos.

Também em curso a construção de um novo EP em Benfica: subterrâneo, com quatro vias, cais alteados e cobertos.



FOTO M. RIBEIRO

TRABALHOS DO GNFL NA LINHA DE SINTRA

Já realizado:

- Alteamento e prolongamento dos cais de embarque em Campolide, Queluz, Barcarena, Rio de Mouro, Mercês e Algueirão;
- Construção dos novos EP's de Amadora, Portela de Sintra e 5 de Outubro (terminal);

Em curso:

- Quadruplicação da via entre S. Domingos e Santa Cruz;
- Construção do novo EP de Benfica;
- Construção do parque de estacionamento de Algueirão;
- Modernização das estações de Sintra e Rossio.

Em fase de lançamento:

- Novo EP de Queluz/Massamá (semi-terminal);
- Quadruplicação de via entre Reboleira e Amadora.



Os novos comboios (UQE's) ao serviço na linha de Sintra (Foto M. Ribeiro)

No Rossio, cujas obras orçam em dois milhões e meio de contos, procede-se à modernização do lay-out, redução de dez para cinco linhas, elevação de plataformas e à construção de um interface com o Metropolitano.

Entretanto, foi lançado o concurso para adjudicação das obras de construção do novo terminal de Queluz-Massamá, orçado em 2,2 milhões de contos.

Trabalhos de alteamento e prolongamento de cais de embarque foram realizados em Santa Cruz, Damaia, Queluz, Cacém, Rio de Mouro, e Mercês. No Algueirão surge um parque de estacionamento de composições, cujo investimento é orçado em milhão e meio de contos. Os trabalhos estão bastante avançados. O parque do Algueirão permite libertar Campolide, onde foram alteados e prolongados os cais e futuramente será construída uma passagem superior.

O projecto de modernização da Linha de Sintra prevê ainda a construção de novos EP's na Reboleira e entre Santa Cruz e Damaia, sendo encerrados estes dois apeadeiros bem como o de Cruz da Pedra.

De referir também os trabalhos de reparação global do túnel do Rossio, (a iniciar-se no princípio de 1995) estimados em 3,6 milhões de contos, os quais contarão com o apoio do Laboratório Nacional de Engenharia Civil.



FOTO M. RIBEIRO

A Secção Museológica de Macinhata do Vouga recolhe material de sete décadas de história de uma Linha marcada pela evolução da Beira e das ligações entre o litoral e o interior

Eram assim as "automotoras nacionais" que desciam o Vale do Vouga



Macinhata do Vouga:

MEMÓRIA MUSEOLÓGICA DA LINHA DO "VALE DAS VOLTAS"

Num vale onde a tranquilidade repousa abraçada ao verde da paisagem, as casas dispersam-se. Algumas são vivendas magníficas. E o silêncio é cortado pelo chilreio da passarada, as batidas dos cucos, o som das automotoras que ali passam. É Macinhata do Vouga, diversas vezes distinguida no concurso das "Estações Floridas". E junto ao apeadeiro – dois cais pequenos, uma casa, um jardim envolvente – lá está a Secção Museológica, repositório da história da Linha do Vale do Vouga.

O "museu ferroviário", como está (bem) assinalado nas placas indicativas que se encontram na estrada, no passado serviu de cocheira. A menos de uma centena de metros da entrada da Secção Museológica, onde uma locomotiva a vapor nos acolhe – a VV n.º 13, ostentando a placa da Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração dos Caminhos de Ferro – ergue-se monumento "aos ferroviários de todos os tempos do Vale do Vouga e aos povos da região que com eles viveram ou vivem irmanados no anseio comum de vitalizarem o seu comboio". Foi inaugurada a 23 de Setembro de 1985, 75.º aniversário da Linha (o VV, Vale do Vouga).

O monumento é singelo, como singelo é o "museu". Manuel Pureza Pereira, ferroviário há 30 anos, há 15 na Macinhata, é o guia. Ele dedica-se ao colecionismo de postais (de comboios, pois claro) e fotografias e, com orgulho, mostra a sua "riqueza" – o comboio está-lhe na massa do sangue. Reside a poucos quilómetros, na Sernada do Vouga. Faz, no dia a dia, a viagem entre casa e o museu para receber as muitas visitas de estudo que se dirigem a Macinhata. Quando nos deslocámos à Secção, nessa manhã já uma escola percorrerá a instalação – crianças dos 5 aos 16 anos são visitas quase permanentes.

Na saleta de entrada, duas mesas à disposição dos jovens: para fazer os seus desenhos, as suas pinturas, dos comboios que se guardam para "escrever" História. Algumas escolas deixam os trabalhos expostos

num "placard". Este um dos títulos de orgulho da Secção Museológica.

É nesta saleta de entrada que se patenteia uma interessante coleção de lanternas, almofolas, moinhos de tinta e telefones. E um notável painel de azulejo que, outrora, ornamento a estação de Ovar – revela uma ponte do Vale do Vouga, a do Pego. Outro painel: invoca o padroeiro dos ferroviários da Linha: Santo Amaro.

UMA HISTÓRIA BEM ILUSTRADA

Começaram os comboios a circular no VV, de via reduzida, em 1908. Na Macinhata conservam-se algumas das locomotivas pioneiras nesta "estrada de ferro" da Beira, conduzindo de Aveiro/Espinho ao interior, numa peregrinação por curvas, rompendo arvoredos cerrados. A "Vizeu", que foi da Companhia Portuguesa, tem a data de construção: 1889, por Emil Kessler, na Maschinen Fabrik – Esslinger. Atrelada à locomotiva, uma carruagem com um bogie, reconstruída e ampliada em 1942 nas Oficinas Gerais de Viseu.

Mais antiga, de 1886, é outra locomotiva, também construída em Esslinger, por Emil Kessler. Dos gloriosos tempos do vapor, outras invocações: a VV-32 (CP 132), Mikado, construída em 1924 por Henschel-Cassel; uma francesa (VV 7-CP-E-97), de 1910 – esta pronta a trabalhar.

Curiosidades: o salão pagador, que trazia os salários desde Aveiro às estações da Linha; um vagão-correio, de 1954; uma dresina para os engenheiros da via.

A história mais recente conta-se com as chamadas "automotoras nacionais", saídas das Oficinas Gerais do Vale do Vouga na década de 40. Bancos de madeira, 15 lugares em 3.º classe, 10 em 1.º. Estão na Macinhata, com os números 51 e 53. "Vestiam" de branco e azul, com riscas, cores retomadas pelas novas automotoras que percorrem hoje o Vale do Vouga.

Há mais para ver: quadriciclos, guejas, bombas de águas, ilustrações. Uma boa parte do material foi restaurado em Lousado.

ATRACÇÃO PARA TURISTAS

A Secção Museológica de Macinhata é muito procurada pelas excursões: insere-se em itinerários turísticos que de Aveiro seguem pela Pateira de Fermentelos e arribam ao "museu". Aos fins de semana, grupos de 200 e 300 visitantes batem-lhe à porta, criando graves problemas de segurança, dado o valor do que está exposto e a dificuldade de controlar estas situações.

continua na pág. 6

"VOUGUINHA": UMA HISTÓRIA DE DIFICULDADES

Em 1877 ("Memória" do Eng.º Mendes Godinho à Associação dos Engenheiros Civis), a Linha do Vale do Vouga foiposta em projecto. Primeiro, ligando Estarreja a S. Pedro do Sul. Mais tarde, proposta de Lei de 7 de Fevereiro de 1879, Aveiro a S. Pedro do Sul. Dificuldades do terreno faziam pôr de parte o seu prolongamento até Viseu, mas – escreve Amílcar de Barros Queirós ("Os caminhos de ferro do Vale do Vouga") – "esta dificuldade foi sanada mais tarde por meio de um caprichoso deline-

amento que tornou esta linha uma das mais, se não a mais interessante e pitoresca do país".

Em 1881, foi pedida, sem resultado, a primeira concessão. Oito anos volvidos, obteve-a Frederico Pereira Palha – devia então a Linha seguir por Espinho a Vouzela, Torre D'Eita (no Ramal de Santa Comba). Pereira Palha era espírito inovador e sonhou com o aproveitamento das quedas de água do Vouga para a produção de energia eléctrica que fizesse mover os comboios – caso fosse por diante o audacioso projecto,

seria o primeiro comboio eléctrico do país!

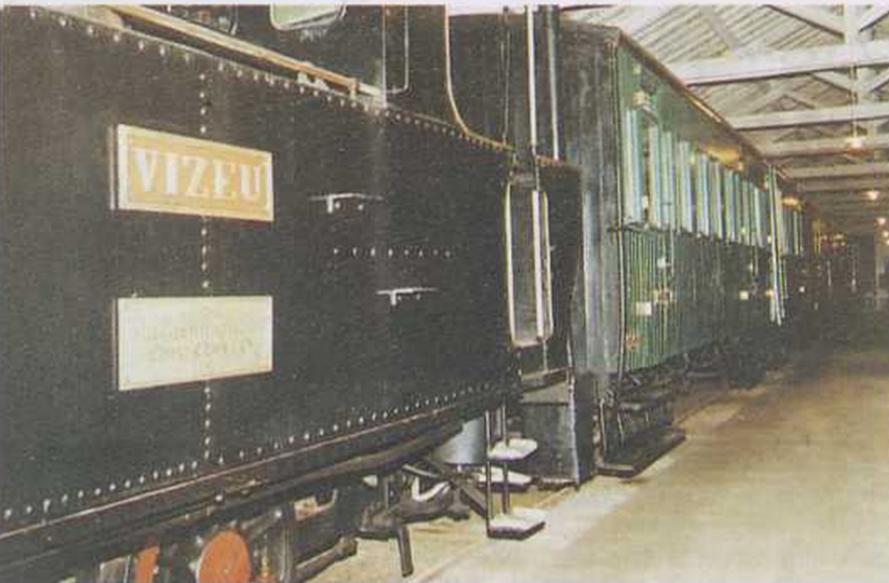
Renovada a concessão em 1899 e 1900, Pereira Palha não conseguiu obter os capitais necessários à iniciativa. Para mais, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses meteu-se ao barulho, reclamando para si o que por esta vinha sendo definido como um "ramal da Linha do Norte".

Após vicissitudes diversas, constituiu-se em 1906 a companhia que deveria construir a linha, mobiliando capitais franceses, graças à

acção do Eng.º André Proença Vieira – surgiu a Compagnie Française pour la Construction de Chemins de Fer à l'Étranger, com sede em Paris. A construção de via (bitola de 1 metro, de Espinho a Viseu, com ramal para Aveiro) foi confiada ao eng.º francês François Mercier. Frederico Pereira Palha trespassou a concessão.

Iniciaram-se os trabalhos em finais de 1907. A história regista atribulações diversas, entre processos

continua na pág. 6



Espólio recolhido na Secção Museológica de Macinhata do Vouga (de cima para baixo): "Vizeu", uma locomotiva histórica; o interior de uma "automotora nacional"; local destinado aos trabalhos das crianças. Fotos de M. Ribeiro

OS COMBOIOS NOVOS DO VALE DO VOUGA

Desde Janeiro deste ano circulam na Linha do Vouga comboios "novos" — automotoras da série UTS (9401/26) confortáveis, com aquecimento, quase silenciosos. São automotoras triplas, modernizadas e remotorizadas nas oficinas da EMEF, em Guifões. Material óptimo, a assegurar bom transporte. Sobretudo, demonstração de capacidade de transformar o "velho" e "obsoleto" em "novo" e "moderno".

Na origem, as automotoras do Vouga (adquiridas pela CP, em segunda mão, em 1982 e já com quinze anos de actividade) foram construídas na Jugoslávia, pela Fiat. Daí que, na gíria, sejam conhecidas pelas "jugoslavas". Com o andar do tempo, surgiram os problemas — começaram a faltar peças para substituição, a manutenção fez-se difícil.

Daí a necessidade de meter mãos à obra, de modernizar o material — tarefa encomendada

FOTO M. RIBEIRO



à EMEF. Alterou-se a cadeia sinemática, substituiu-se o motor Fiat por motor diesel Volvo, remodelou-se em parte o freio, reconstruíram-se as bogies, introduziu-se transmissão hidráulica Voith, refez-se a instalação eléctrica, instalaram-se novas cabinas e mesas de comando.

Partiu-se da transformação da caixa para reformular todo o interior: com novo visual,

aplicação de laminites, renovação do isolamento, reparação de estofos e novo sistema de aquecimento.

Das seis unidades triplas cuja transformação foi encomendada, quatro foram já entregues e estão a circular. Em fase de conclusão, uma quinta unidade. São estes os comboios novos da Linha do Vouga, com lotação de 108 lugares sentados.

SECÇÃO DE MACINHATA

continuação da pág. 5

É de referir que tais excursões se deslocam fundamentalmente de comboio, num exemplo de complementariedade entre a história fixada nos museus e a via existente. Também contributo para a rentabilidade do comboio e a sugerir a necessidade de estudo de rentabilidade dos museus, capazes de gerar receitas próprias.

Foi Ginestal Machado, um dos pioneiros da museologia ferroviária, quem arquitectou estes itinerários turísticos, concitando o interesse de operadores e integrando os espaços museológicos nos percursos calcaneados.

Por certo que as condições de Macinhata

do Vouga não são as melhores: pelas paredes frestradas penetra a humidade do Inverno e as poeiras características do Verão. Tudo corrói materiais e cria problemas de conservação. Mas Macinhata é, por si mesmo, um monumento e um ex-libris. Memória dos tempos em que o comboio era a melhor via de penetração na Beira Interior, dos tempos em que o vapor alvorocou a paisagem Vouga acima até Viseu.

A Secção Museológica de Macinhata cumpre a sua função — de contar a História e de invocar histórias de comboios, de ferroviários, de povos, de uma região.



"Vouguinha"

continuação da pág. 5

sos judiciais movidos pela Companhia da Beira Alta e dificuldades de engenharia em vencer o acidentado do terreno (obrigando a percurso sinuoso, a justificar que o Vale do Vouga ficasse conhecido como "Linha do Vale das Voltas"). Em 23 de Novembro de 1908, D. Manuel II inaugurava o primeiro troço, 33 quilómetros entre Espinho e Oliveira de Azemeis.

Em 1911, era inaugurado o ramal de Aveiro a Sernada do Vouga e o troço de Sernada a Albergaria-a-Velha. A 5 de Fevereiro de 1914, o comboio chegava a Viseu, após sucessivos avanços: rio Mau,

Ribeiradio, Vouzela e Bodiosa. Cocluida a linha, esta tinha a extensão de 104,406 Km, com vinte túneis entre Espinho e Viseu (mais um no ramal de Aveiro), treze pontes (mais quatro no ramal de Aveiro) e trinta e três estações.

A Grande Guerra deixa a Companhia Francesa acrescidas dificuldades financeiras. Em 6 de Julho de 1923, a sua Assembleia Geral resolveu transferir a sede para Portugal, mudando-lhe o nome. Passou a chamar-se Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração do Caminho de Ferro (com escritura definitivamente lavrada em 18 de Março de 1924).

Anos vencidos, em Maio de 1932, a Companhia do Vale do Vouga foi autorizada a prolongar a linha por

um pequeno ramal de 2,535 Km, entre a estação de Aveiro e o canal de S. Roque.

O "Vouguinha", avapor pelo Vale do Vouga (Brito Camacho descreveu, em 1915: "O comboio tem a marcha lenta, e ainda bem, pois assim pode ver-se tudo muito à vontade, à direita e à esquerda, o que fica longe e o que fica perto, com detalhes de observação que as grandes velocidades não permitem"), estava destinado a sofrer o desgaste do tempo, a sentir as evoluções da sociedade, da economia e dos hábitos.

Em 1957, a linha passou para a posse da CP. O vapor foi substituído pelas "automotoras nacionais". Depois vieram as Allain. De 1972 a 1975, esteve encerrado à exploração o troço entre Sernada e Viseu; a falta de rentabilidade (e a degradação) eram já razões determinantes.

Reaberta em 1983, ainda se buscavam soluções para "exploração sob o ponto de vista turístico e histórico-cultural". Em 1985, gorados esses esforços, foi o apito final do "Vouguinha" entre Sernada e Viseu.

OFERTA INTER-RAIL FOI MELHORADA

A UIC, União Internacional dos Caminhos de Ferro, aprovou as características de nova Carta Inter-Rail, a entrar em vigor em 1 de Abril do próximo ano e destinada a jovens com menos de 24 anos. O novo quadro pretende modernizar este tipo de oferta, adequando-a aos novos hábitos de viagem dos jovens e à evolução do mercado. São introduzidas numerosas melhorias, em particular nos domínios da velocidade e do conforto, ficando assegurada às empresas ferroviárias remuneração mais equilibrada.

O espaço inter-rail abrange 29 países repartidos por sete zonas. Portugal está incluído na zona 6, juntamente com Espanha e Marrocos. As restantes zonas: 1 – Grã-Bretanha, Irlanda do Sul e Irlanda do Norte; 2 – Suécia, Noruega e Finlândia 3 – Dinamarca, Alemanha, Suíça e Áustria; 4 – Polónia, República Checa, Eslováquia, Hungria, Croácia, Bulgária e Roménia; 5 – Bélgica, Holanda, França e Luxemburgo; 7 – Itália, Eslovénia, Serviços Marítimos entre Brindisi e Patras, Grécias e Turquia.

ESTANTE

Na redacção do Boletim CP recebemos as seguintes publicações:

- PANORAMAS – (Outubro/93). Novas vantagens para escolher Alfa Club. Nova geração das 5600 na Linha da Beira Alta. As vantagens dos passes combinados.
- RAIL EUROPE – (Setembro/93). Cinco Anos de Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus – um balanço e as prioridades para o futuro.
- LA VIE DU RAIL – (13.Out.93). A ler: perturbações laborais na SNCF.
- LA VIE DU RAIL – (20.Out.93). Grã-Bretanha e Alemanha estão a vender estações ferroviárias.
- LA VIE DU RAIL – (27.Out.93). Os comboios pendulares em França.

As redes comprometem-se a garantir a maior liberdade de circulação possível para incrementar a mobilidade dos jovens (que descobrem as vantagens e a comodidade do comboio) em função do respectivo orçamento e tempo disponível.

A oferta propõe quatro fórmulas:

- Bilhete para 1 zona, 15 dias de livre circulação (de 2 a 7 países) – 210 ECU
- Para duas zonas, um mês de livre circulação (de 5 a 11 países) – 250 ECU.
- Para 3 zonas, um mês de livre circulação (18 a 15 países) – 280 ECU.
- Bilhete global, para um mês de livre circulação e válido para as 29 redes – 315 ECU.

A oferta Inter-Rail é válida apenas para segunda classe. Nos comboios com suplemento, os detentores do bilhete são considerados como quaisquer outros passageiros, devendo portanto pagar a diferença. O Inter-Rail permite ainda a aquisição de um bilhete (entre o país onde é adquirido e a primeira zona escolhida), com redução de 50 por cento. ■

- LE RAIL – (Out.93). Reformas e acumulações na Bélgica.
- PAISAJES – (Out.93). O museu ferroviário da estação de Delicias (Espanha).
- COURRIER CFF (Out.93). O avanço do Alp. Transit.
- RAIL ENGINEERING INTERNATIONAL – (N.º 3 de 1993). O desenvolvimento dos comboios ligeiros na Grã-Bretanha.
- INTERNATIONAL RAILWAY JOURNAL – (Outubro.93).
- KUNDENBRIEF – (Setembro.93). Os sistemas intermodais no transporte de mercadorias.
- DIE DEUTSCHE BAHN – (Setembro/Otubro.93).
- DSB BLADET – (Outubro.93).
- VART YRKE – (Outubro.93).

FALEMOS DE SEGURANÇA

Segurança no trabalho, uma campanha de informação e sensibilização em curso na CP, no âmbito de uma acção internacional promovida pela UIC (União Internacional dos Caminhos de Ferro). Com o slogan "Segurança – Dialoguemos sobre ela, actuemos em conjunto", coordenada pela Direcção de Pessoal da CP e pela Fernave, a campanha tem termo previsto no fim do próximo mês, sendo então elaborado um relatório técnico. Para Dezembro, estão programadas acções de informação e sensibilização na Divisão de Material de Campolide e na Divisão de Material do Barreiro.

CP EM BREVES

• A JUNTA AUTÓNOMA das Estradas adjudicou a obra de construção de uma passagem superior ao caminho de ferro na EN 105, Vale das Aves.

• INICIADAS as obras de remodelação do troço ferroviário entre Santa Clara e o Parque de Manuel Arriaga, em Coimbra. A obra inclui pavimentação de modo a permitir a circulação de outras viaturas e um corredor para transportes públicos rodoviários. A empreitada integra-se num protocolo entre a Câmara e a CP, recebendo o caminho de ferro, em contrapartida, o edifício do apeadeiro do Parque da Cidade.

• MAIS uma passagem desnivelada: na Moita. Desapareceu a PN da EN 112. Cofinanciada pela JAE e pela Operação Integrada para o Desenvolvimento da Península de Setúbal, a obra, da responsabilidade da respectiva Câmara, custou cerca de 240 mil contos.

• A CP renovou o contrato para transportadora oficial do "Challengers Trophy Universidades". O "Expresso Challengers" irá transportar até Tavira os concorrentes a esta prestigiada prova.

• CÂMARA de Monção e a CP celebraram um protocolo segundo o qual aquele município recebe o património ferroviário ali existente. O ramal Valença-Monção está desactivado e a CP entregou à autarquia o edifício da estação, os acessos à ponte, os cais de estacionamento e de serviços. A traça do edifício de passageiros será preservada, sendo a instalação destinada a serviços camarários. Em contrapartida, a Câmara transferiu para a CP, ad aedificandi, três parcelas de terreno num total de 1487 metros quadrados.

• DIRECÇÃO GERAL de Transportes Terrestres, CP e Câmara de Vila Franca de Xira assinam um contrato programa para a construção de uma passagem desnivelada superior à Linha do Norte, próximo do Terminal TIR, em Alverca. A DGTT participa com 80% dos 300 mil contos em que se estima custará a obra, e a CP com os restantes 20%. Os acessos são da responsabilidade da Câmara.

INFORMAÇÃO INTEGRADA – UM SISTEMA EM CONSTRUÇÃO

A DSI, Direcção de Sistemas de Informação, tem vindo a desenvolver, nos dois últimos anos, a arquitectura e os alicerces de um Sistema Integrado de Informação para a CP.

Começou por se desenvolver, no primeiro semestre de 1991, um Plano Estratégico de Informação (PEI). No PEI fez-se a análise da situação existente, detectaram-se oportunidades para a Tecnologia de Informação (TI), definiu-se a estratégia de TI, elaboraram-se Planos de Organiza-

Fig. 2 – Sistema de Gestão de Recursos Humanos

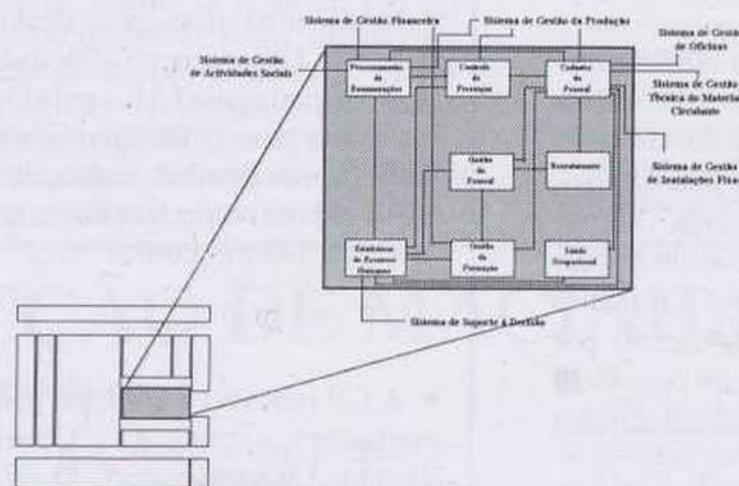
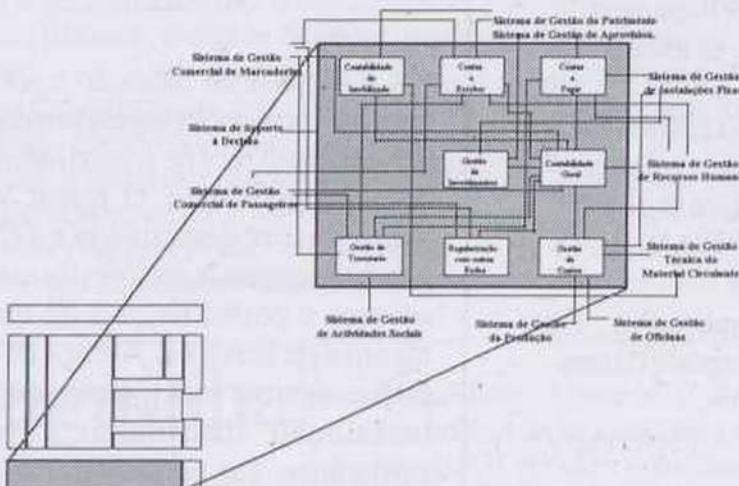


Fig. 3 – Sistema de Gestão Financeira

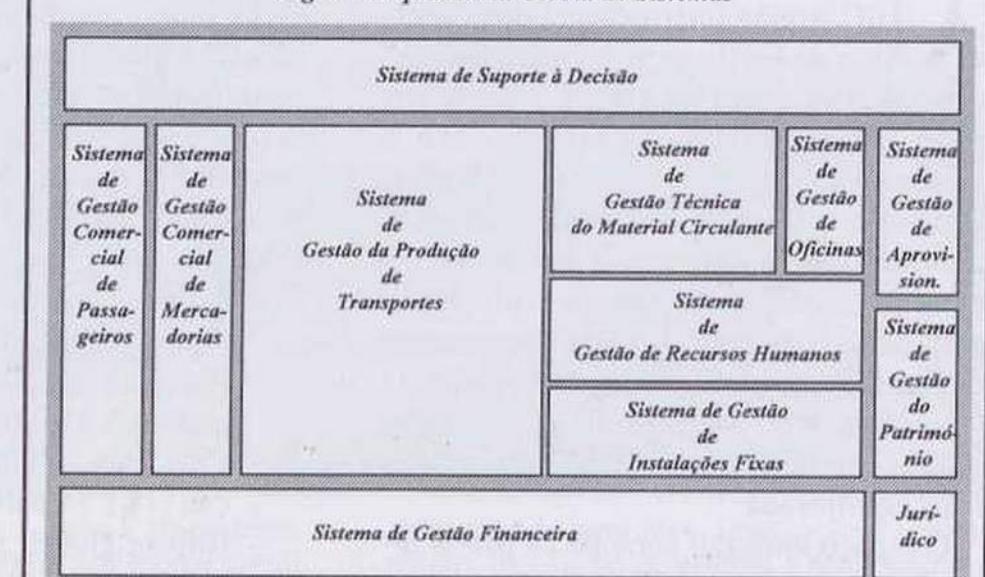


ção, de Dados e Aplicações e de Tecnologia e, finalmente, estabeleceu-se um Plano de Accção.

Na fig. 1 está representada a Arquitectura Global de Sistemas da CP, tal como se encontra defi-

Encontram-se já constituídas as Equipas de Projecto que vão desenvolver, através da implementação de "packages" de software, os Sistemas de Gestão de Recursos Humanos e de Gestão

Fig. 1 – Arquitectura Global de Sistemas



Financeira

O Sistema de Gestão de Recursos Humanos encontra-se representado na Fig. 2.

O Sistema de Gestão Financeira está representado na Fig. 3.

Estes dois sistemas foram considerados prioritários. Calcula-se que as suas principais componentes estejam operacionais no início de 1996. Irão revolucionar toda a área administrativa da CP.

Outros projectos estão em curso, nomeadamente no âmbito dos Sistemas de Gestão Comercial de Passageiros e de Mercadorias, do Sistemas de Gestão da Produção de Transportes (Geração do Horário, Rotação do Material Motor, Escalas de Pessoal de Condução, Controlo de Material Circulante e Controlo da Circulação).

Ao longo dos próximos números descreveremos em mais pormenor cada um dos 12 subsistemas que constituem o futuro Sistema Integrado de Informação da nossa empresa.



FOTO M. RIBEIRO

RENOVAÇÃO E MODERNIZAÇÃO do Nô Ferroviário do Porto – os lisboetas podem ver o que está a ser feito. Exposição patente no Palácio Foz mostra as profundas transformações em curso. O Gabinete do Nô Ferroviário do Porto organizou esta exposição elucidativa.