



COMBOIO VIP QUALIDADE SOBRE CARRIS

pág. 6

CP BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP - N.º 24 - 20-12-93

1993: ANO POSITIVO NA "LUTA" CONTRA PN's

pág. 7

REESTRUTURAÇÃO DA CP - RAZÕES E OBJECTIVOS

págs. 2 e 3



FOTO VIRIATO

UMA MENSAGEM PARA 1994

O último trimestre do ano de 1993 foi cenário da primeira fase da reestruturação da Empresa. Uma etapa fundamental para a indispensável modernização da CP, objectivo esse que levará a uma mudança global. Uma mudança técnica e comercial, mas também uma mudança na escala das atitudes humanas, nas posturas financeiras e no controlo da gestão e dos investimentos.

Este estilo de balanço só se assume pela época em que formulamos estas reflexões. Na verdade, estamos no início de uma nova fase na vida do Caminho de Ferro em Portugal e da sua empresa ferroviária. Um período que exige o contributo de todos, sem perder de vista a necessidade de dar resposta aos desafios tecnológicos e à concorrência. Na solução deste diálogo garantimos o firme propósito de encontrar soluções consensuais e negociadas que permitam a dignificação do esforço dos mais antigos e o reapetre-

(continua na página 3)

NOVA SUBESTAÇÃO DE TRACÇÃO em Vila Franca de Xira

Centrais

DOIS ANOS...

A edição do "Boletim" que hoje vos chega às mãos tem o número vinte e quatro, o que – mês a mês – significa dois anos de diálogo deste novo suporte comunicacional da CP, tarefa a que a sua equipa de produção se tem dedicado com afinco.

Tentando interpretar a vida da nossa Empresa. Enquadrando o seu discurso na cultura da CP. Visando critérios de informação com o saudável subjectivismo de quem quer, a todo o custo, ser objectivo. Buscando na realidade da CP e do Caminho de Ferro motivos de integração e de participação dos trabalhadores ferroviários.

Temos consciência de que poderíamos ter cumprido estes nossos objectivos, aqui ou acolá, com mais eficácia. Nunca poderemos, no entanto, ser acusados de desamor ao nosso trabalho, nem ser-nos apontado desinteresse. Estamos conscientes do papel da Comunicação Interna das instituições o suficiente para respeitar a missão que nos foi confiada e que temos executado sem sussurros nem piscadelas de olho.

Saberemos ser dignos dessa confiança.

Numa sociedade moderna, o discurso das Empresas constitui um dos subsistemas comunicacionais que tornam transparente a actividade empresarial e definem a sua escala de atitudes face às suas envolventes. A interpretação crítica dos diversos comunicadores que actuam numa Empresa (como numa sociedade!) valoriza o diálogo. Como vector crítico. Como sinal de dignificação humana. Como instrumento de gestão.

Américo da Silva Ramalho
Chefe do Gabinete de Relações Públicas

REESTRUTURAR PARA ENFRENTAR OS DESAFIOS DA CONCORRÊNCIA

- melhorar e garantir a qualidade, racionalizar e instalar o rigor do controlo, investir na modernização irreversível – metas fundamentais na reorganização em curso

Adaptar a CP às realidades e condicionalismos do mercado e garantir o primado da qualidade são motores da reestruturação orgânica em curso na Empresa. O Conselho de Gerência coloca como fundamental uma intervenção decisiva na área de Marketing, de modo a que a CP enfrente, com êxito, os desafios da concorrência e se apresente no mercado como alternativa de qualidade. Este propósito é alicerçado por uma estratégia de racionalização de gestão e por uma engenharia financeira capazes de eliminar "rupturas" e de instalar o rigor no controlo das receitas e dos custos.

A reestruturação visa também a gestão correcta do investimento na modernização, que prossegue a marcha acelerada, separando-a da gestão das infraestruturas. Existe, assim, a preocupação de criar condições estruturais para a gestão rigorosa do investimento vultoso que se anuncia para trazer a CP aos

carris da modernidade. Racionalizar é, pois, palavra de ordem que se estende a todos os níveis da Empresa,

visando encontrar pontos de equilíbrio que recriem o diálogo interactivo entre a produção e a venda. Por outro lado, procura-se também desconcentrar e desburocratizar certas áreas de negócio, começando por aplicar tal filosofia aos suburbanos de Lisboa, futuramente extensível a outros produtos, nomeadamente no campo das mercadorias.

A nova postura da Empresa abrange também a rede de afiliadas da CP, que se entendem numa perspectiva instrumental, podendo eventualmente surgir alguns ajustamentos pontuais. A modernização em curso é irreversível e foram estas preocupações de modernização e de adaptação da Empresa aos seus mercados

que presidiram à reestruturação encetada a 11 de Novembro/93. O destaque nesse processo, agora iniciado, vai para a criação de duas novas Direcções, a de

Conselho de Gerência n.º 23/93 (que traduziu estas decisões) criou as duas primeiras Unidades de Negócio: Suburbano Norte de Lisboa/Sintra – LSI e Suburbano de Cascais – LCC.



Marketing e a de Gestão de Qualidade, e para a formação de um Gabinete de Gestão de Investimentos. No que concerne às áreas de negócio, a Deliberação do

Constitui, assim, esta fase de reestruturação um primeiro passo de um percurso que leve à alteração orgânica da Empresa com vista à sua adaptação à nossa realidade económica e social. ■

1994:
mensagem
do
Presidente
da CP

(continuação da pág. 1)

chamento da CP em meios humanos mais adequados ao exigente cruzamento da racionalização e do desenvolvimento.

Uma filosofia de "Marketing" – adequando a Empresa aos seus mercados – e uma política de Qualidade, entendida esta na sua perspectiva global, são o reforço de uma dinâmica que visa modernizar o nosso Caminho de Ferro. À medida que vamos tomando contacto com a realidade da CP, consolidamos a ideia das potencialidades do nosso tecido humano e do nosso espaço no mercado e na comunida-

de. É com esses "talentos" que queremos gerar a mudança. Indispensável.

No dealbar do novo ano, queremos saudar todos os ferroviários – do activo e reformados – e suas famílias e garantir-lhes que acreditamos ser possível levar a CP e os seus Trabalhadores a desempenhar, com orgulho, o papel que a realidade económica e social do País nos define e exige.

Pedro Dias Alves

O Presidente do Conselho de Gerência



CRIANÇAS DO INFANTÁRIO DA CP na Parede visitaram a exposição Aeroespacial no Centro Cultural de Belém – petizes da família ferroviária ao encontro da aventura do Homem nos espaços ou a demonstração de que a conquista do espaço e os comboios são coisas do presente e do futuro.

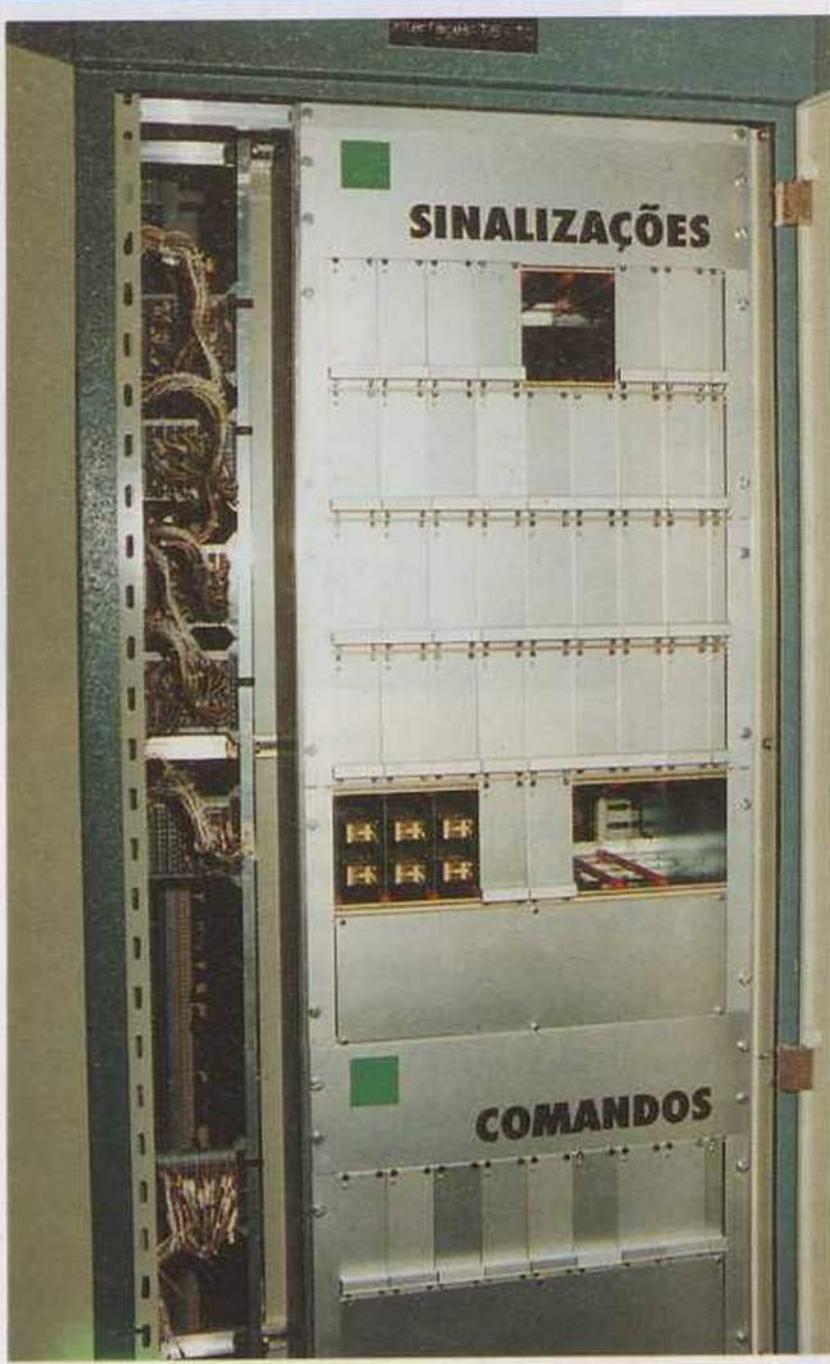


FOTO VIRIATO



FOTO VIRIATO

Já preparada para receber a quadruplicação da via, entrou ao serviço a nova Subestação da Tracção de Vila Franca de Xira. Com importantes inovações tecnológicas, a Subestação permite ganhos energéticos e resolve inúmeros problemas causados pelo envelhecimento dos equipamentos e consequente dificuldade de manutenção e reparação. É a modernização da CP que prossegue.

ENTROU AO SERVIÇO A NOVA SUBESTAÇÃO DE TRACÇÃO DE VILA VRANCA DE XIRA

Até ao mês de Setembro último, toda a linha electrificada de Vale de Santarém até St.º Apolónia e Entrecampos era alimentada em energia eléctrica pela Subestação de Tracção de St.º Iria, localizada em Moscavide e cuja entrada em serviço remonta a 1957.

O troço St.º Iria-Vale de Santarém, de 57 Km, era bastante extenso, o que, aliado a um importante tráfego quer suburbano quer de longo curso, ocasionava agradáveis quedas de tensão na catenária, com reflexos negativos na circulação eléctrica ferroviária.

A este facto, juntam-se os 36 anos de existência daquela subestação, a mais antiga da CP, com todos os problemas daí decorrentes em termos de manutenção — nomeadamente o envelhecimento do equipamento e a dificuldade na sua reparação. E ainda a de ser única subestação ligada à rede da EDP de média tensão (MT), o que conduzia, só por isso, a um custo suplementar em energia eléctrica da ordem dos 55 000 contos anuais em comparação com uma ligação em alta tensão (AT).

Havia previsão em construir uma subestação que substituisse a de St.º Iria e de tal modo situada que os seus ramos norte e sul fossem equilibrados do ponto de vista de carga eléctrica. Além desta condicionante, impunha-se também a existência de um acesso rodoviário e a proximidade de uma subestação da EDP.

A necessidade de uma zona neutra em frente à nova subestação, por motivos do modo de ligação à rede primária, implicava que o local a escolher fosse em patamar, alinhamento recto e fora de estações.

Os estudos efectuados, quer na CP quer externamente por uma empresa da especialidade, apontaram para uma localização entre Vila Franca de Xira e Carregado.

CARACTERÍSTICAS DA INSTALAÇÃO

Dada a especificidade da construção, foram efectuados estudos geotécnicos do terreno, com diversas perfurações para recolha de amostras do solo, o que permitiu concluir que ele se situava numa zona de formação aluvionar, com espessuras que podiam ir até 25 metros e com uma

constituição lodosa, com graus de compacticidade bastante variáveis de local para local. Isto levantou as maiores preocupações e requereu uma especial atenção para a solução global de construção civil, em face das previstas ocorrências de assentamentos perante a espessura de cerca de três metros de aterro a realizar para a elevação da plataforma, dada a proximidade do rio Tejo.

Para a degradação das cargas e impermeabilização do terreno foram efectuadas coberturas com mantas geotêxteis a diversos níveis do aterro, e o tipo de construção adoptado, que melhor satisfazia às condições existentes, foi o de laje contínua quer para a colocação do equipamento de 60 KV quer para o de 25 KV, fazendo-se a ligação dos aparelhos correspondentes através de cabo de cobre flexível.

Foi efectuado um acompanhamento contínuo e rigoroso de toda a obra,

reparações, servindo também de apoio à conservação de outras subestações; e, finalmente, um edifício onde está instalado o pessoal pertencente à brigada de manutenção.

Houve a preocupação de integrar harmoniosamente aquele conjunto (que não é habitual existir em instalações do género) no meio ambiente, adoptando-se um tipo de pinturas que atenuasse os contrastes.

A subestação localiza-se próximo do apeadeiro de Castanheira do Ribatejo, junto à PN Km 32,720 da Linha do Norte.

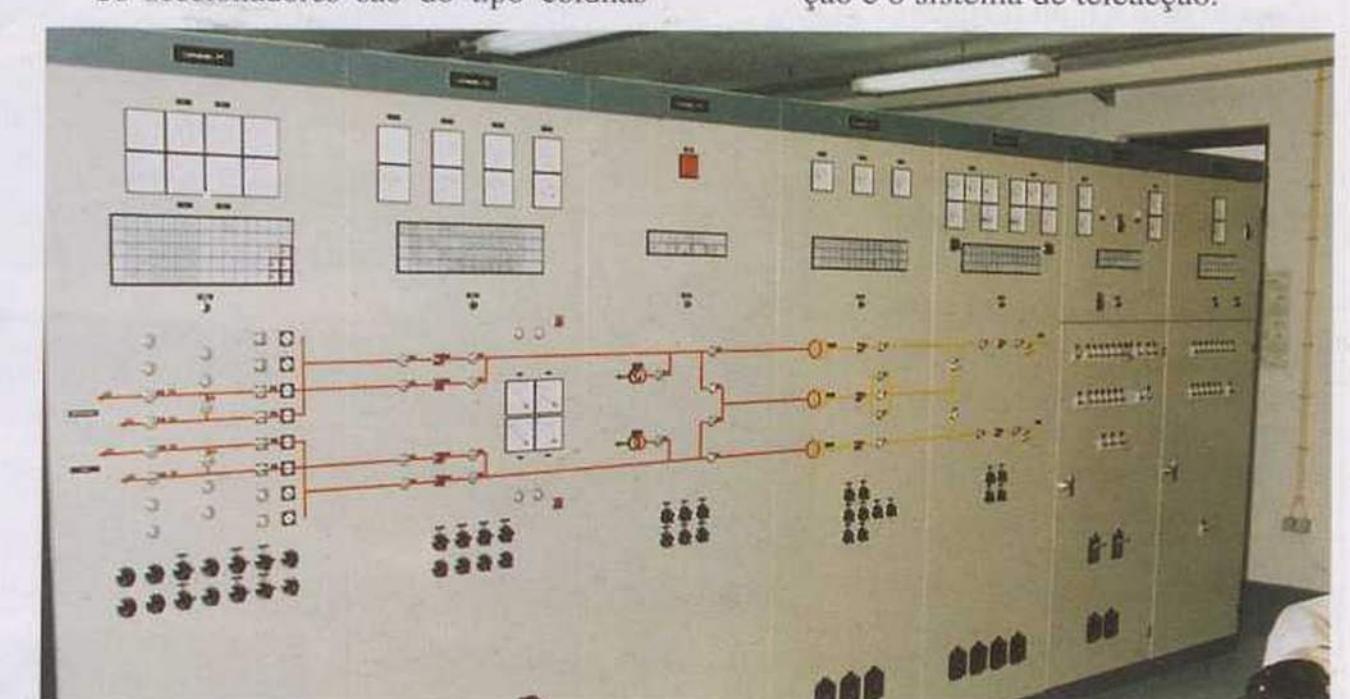
É alimentada por duas linhas aéreas em Alac 160 mm², trifásicas de 60 KV, independentes (para garantir maior fiabilidade), assentes em postes de betão, com origem na Subestação do Vale do Tejo e com um comprimento aproximado de 4 Km cada.

É a primeira subestação da CP com ligação em V dos transformadores de potência. Estes, em número de três, são monofásicos, relação 63 KV/27,5 KV e potência unitária em vazio de 16,2 MVA. Estão dois permanentemente em serviço: um, para sul, para alimentação da

zonas colaterais de Vila Franca tivessem um valor superior à corrente normal de serviço, ocasionando uma actuação correcta das protecções adequadas.

Os seccionadores são do tipo colunas

lógico programável, que executa diversas funções no âmbito da sinalização. — armário de interfaces, em que se faz a separação galvânica entre a instalação e o sistema de teleacção.



O armário de comando, uma das peças fundamentais do cérebro da nova Subestação de Tracção (Foto: Viriato)

rotativas, e os disjuntores são de corte em hexafluoreto de enxofre, SF6, necessitando de reduzida manutenção ao longo do tempo.

Tanto os transformadores como a aparelhagem de corte estão montados no exterior, permitindo (pelo seu número e esquema de ligação) maleabilidade na exploração da subestação, colocando ao serviço os aparelhos mais convenientes, quer por razões internas de conservação quer por razões externas, sem ruptura do seu funcionamento.

No edifício de comando, cérebro da instalação, está instalado todo o equipamento que, pela sua natureza, não pode estar à intempérie:

- armário de comando, para controlo e sinalização, da aparelhagem, medida, iluminação, aquecimento, com o esquema sinótico na sua parte frontal.
- armário de protecções, com relés respectivos.
- armário de contagem, com equipamento de alta precisão, que permite a indicação local e a telecontagem da energia eléctrica consumida.
- armário de registo, com registador cronológico de acontecimentos, electrónico, que imprime sobre papel e em suporte informático adequado a todas as manobras da aparelhagem, sinalizações e alarmes, com a informação da data, hora, minuto, segundo (até às centésimas) da ocorrência.
- armário de automatismos, com controlador



Armário de contagens, com equipamento de alta precisão. Com ele obtém-se a indicação local e a telecontagem da energia consumida (Foto: Viriato)

com constantes medições do nível de compactação do terreno, tendo sido deixadas referências para a continuação daquelas medições.

Da instalação faz parte um conjunto de edifícios, cada um com uma função bem definida: edifício de comando — para comando e controlo de aparelhagem; salas de descubagem e de tratamento de óleo para a realização de

catenária até à zona neutra de Entrecampos; o outro, para norte, até à zona neutra de Vale de Santarém. O terceiro serve como reserva a qualquer dos outros dois, mediante a manobra de um jogo de seccionadores a esse fim destinados.

Para a recolha das fases da tensão de alimentação de cada um daqueles aparelhos, foi tido em conta o existente nas subestações de Amadora e Entroncamento, de tal modo que as correntes de curto circuito nas zonas

No que se refere às protecções, os relés montados são estáticos e o conjunto integrado, de máximo de intensidade e mínimo de impedância, existente nos 25 KV, tem a particularidade de permitir a contagem, com acumulação, dos amperes cortados pelos disjuntores quando actuados por aqueles tipos de protecção. O seu conhecimento permite efectuar uma conservação correcta dos aparelhos de corte em SF6.

A iluminação exterior é garantida por quatro torres, com doze metros de altura cada, dotadas de projectores com lâmpadas de va-vai de sódio.

A Subestação de Tracção de Vila Franca de Xira entrou em pleno funcionamento em 27 de Setembro passado e está preparada para a alimentação de mais duas catenárias, quando da quadruplicação da via naquela zona.

CUSTO E TEMPO DE EXECUÇÃO

O custo da Subestação foi de 428 mil contos, sendo o projecto de conceção/construção executado em 570 dias pela Efasec, após concurso público internacional, mediante caderno de encargos elaborado na Divisão de Catenária e Energia, que supervisionou a obra, coadjuvada pelo Departamento de Novos Empreendimentos no que respeita à construção civil.

As linhas de alimentação, cuja implantação pertenceu à EDP, custaram 106 mil contos. ■

Comboio VIP – um novo produto da CP

ALLAN REMODELADA GARANTE QUALIDADE

É uma nova realidade, um novo produto na rede ferroviária portuguesa. O engenho dos técnicos da CP tornou possível transformar uma das velhas automotoras diesel e colocar ao serviço um comboio novinho, com todas as garantias de eficácia, conforto e qualidade, destinada a viagens de turismo e a reuniões.

É a "Princesinha" – uma velha Allan, remodelada e equipada, uma automotora VIP a servir de comboio-charter, novo produto colocado pela CP no mercado. Com configuração própria que a distingue dos demais comboios, dispõe de:

- sala de reuniões, lugares panorâmicos, ar condicionado, alcatifa, telemóvel, rádio, leitor de CD's, TV-vídeo com sistema de som integrado, fax, e copa para serviço de refeições. Janelas com cortinas, alcatifa, estofos de veludo. Serviço personalizado.

A CP aluga esta automotora para turismo, viagens de grupo, reuniões. Trata-se de um comboio-charter similar aos existentes noutras redes.

Garante comodidade e segurança, além do prazer que o comboio sempre oferece. Esta Allan foi adquirida na Holanda em 1953, integrada numa série de 24 unidades. Inicialmente destinada à Linha do Oeste, circulou também no Ramal da Lousã, e nas ligações Figueira da Foz-Coimbra e Santa Apolónia-Évora.

**AVANÇAM
ESTUDOS
PARA LEVAR
COMBOIO
A LOURES**

Retirada da circulação há três anos, em 1992 foi recuperada e transformada nas oficinas da Figueira da Foz,

primeira vez vendida esta automotora Allan. Destinou-se a fazer um transporte do "Grupo Espírito Santo"



O comboio VIP, com configuração própria e óptimas condições de qualidade, comodidade e conforto, apresentado a agentes de viagens (Foto M. Ribeiro)

da agora EMEF. Um investimento de 20 mil contos que do velho fez novo e criou um produto de alta qualidade.

Em Novembro, mais concretamente no fim de semana de 5 a 7, foi pela



Os estudos técnicos e de viabilidade para a eventual construção de um corredor ferroviário para Loures foram já entregues pelo Gabinete do Nô Ferroviário de Lisboa a uma consultora britânica, Sir Alexander Gibb. Prevê-se que em meados de 1994 sejam conhecidas as opções finais e que provavelmente em 1996 se inicie a construção da nova linha.

Com 322 mil habitantes, o concelho de Loures encontra nas ligações ferroviárias solução de transporte na ligação a Lisboa, aliviando a sobrecarga rodoviária. Os estudos já elaborados apontam para que o comboio (do tipo suburbano) transporte, na hora de ponta, de 20 mil passageiros.

Em apreciação estão várias hipóteses para esta nova ligação:

– eixo tocando a Linha de Cintura apenas em

Sete Rios e dirigindo-se posteriormente para Norte, em direcção a Loures; – eixo prosseguindo pela Linha de Cintura até Chelas, com estações de rebatimento em Sete Rios, Entrecampos, Areeiro e Chelas, dirigindo-se posteriormente para Norte, em direcção a Loures.

Estas hipóteses em presença articulam-se com o futuro atravessamento ferroviário na Ponte 25 de Abril, admitindo-se que a sua exploração possa vir a ser privada.

Quanto à localização das estações, será determinada em função da procura.

Recorda-se que o corredor ferroviário para Loures foi hipótese levantada em princípios deste ano pelo Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes, Eng.º Ferreira do Amaral.

SUPPRESSÃO DE PN's:

1993 – ANO POSITIVO

Cumpiram-se as metas programadas para este ano no que toca à eliminação dos "pontos negros" de cruzamento da ferrovia com a rodovia: foi possível suprimir em 1993 mais de dez por cento de passagens de nível do que no ano transacto e criar as condições para que 1994 seja um "ano de ouro" nesta matéria.

129 PN's suprimidas e 68 reclassificadas, este o balanço de 1993. Em consequência, a CP conseguiu baixar de 4000 o número de PN's existentes, "barreira psicológica" importante num processo fundamental para a modernização dos caminhos de ferro. Restam, nas linhas em actividade, 3764 PN's, das quais 3182 públicas e 582 particulares. Estão automatizadas 226, 111 são da classe B, 115 da classe C, 568 com guarda, 2027 sem guarda e 361 para peões.

A principal preocupação é, naturalmente, a Linha do Norte onde ainda se mantêm 313 PN's e

cuja modernização exige a eliminação destes cruzamentos da rodovia com a ferrovia. A CP enviou já a todas as Câmaras, com território atravessado pela Linha, os estudos necessários à supressão destas PN's, estando os respectivos protocolos, nos

aspectos mais genéricos, já elaborados. Seguem-se os estudos de pormenor, prevendo-se que no próximo ano sejam dados passos positivos para se reduzir, em 1994, o número de PN's na Linha do Norte, à casa das duas centenas. Razões meramente circunstanciais obrigaram a abrandar, no último trimestre do ano, o ritmo do intenso trabalho desenvolvido. No entanto, em Outubro, último mês de intervenção, ainda foram fechadas 20 PN's – Braga, Leixões, Douro, Tâmega, Norte, Leste, Cáceres, Beira Baixa, Vouga, Sul, Lagos, Sado, Sines e Évora foram as linhas e ramais beneficiados. ■



ALUNOS da Escola Básica 23 de Monte Abraão (Queluz Ocidental) visitaram a Secção Museológica de Santarém. Iniciativa dos professores de Português e História daquela Escola, integrada no Programa "Pouca terra para andar, tanta gente p'ra levar", contou com a colaboração da CP que também transportou os jovens a Sintra e a Lisboa (Foto: Viriato)

ESTANTE

Na redacção do "Boletim da CP" recebemos as seguintes publicações:

- CARGO – Novembro de 93.
- ABRIBUS NEWS – Outubro 93.
- DIE DEUTSCHE BAHN – Outubro/93.

CP EM BREVES

• IC, INTERCIDADES serviço da CP criado há cinco anos, já transportou mais de oito milhões de passageiros – um número que atesta procura positiva. Prevê-se que, até ao final do próximo ano, o total de passageiros transportados pelo IC seja de dez milhões.

• OS PASSAGEIROS do Alfa Club e da 1.ª classe dos comboios Alfa têm agora serviço de autocarro gratuito em Lisboa: mini-autocarros com 18 lugares sentados, com partida de Santa Apolónia dez minutos após a chegada dos Alfa. Têm paragens na Praça do Comércio, Rossio, Marquês de Pombal, Saldanha e Campo Pequeno. Os bilhetes são fornecidos pela assistente do Alfa Club ou pelo revisor. Este serviço gratuito resulta de acordo firmado entre a CP e a Carris.

• CRIADO um novo passe social: CP – Rodoviária Nacional. Beneficia os passageiros das Linhas de Cascais, Sintra e de Cintura.

• A CP LANÇOU um empréstimo obrigacionista no valor de 15 milhões de contos. A emissão tem um prazo de seis anos e está indexada à Lisbor, a seis meses acrescida de 0,625 por cento. A CP tem opção call-option, nos 4.º, 6.º, 8.º e 10.º cupões. A emissão foi organizada pelo Deutsche Bank de Investimentos, que lidera o sindicato onde se integram a CISF, BFE, Bancos Mello e Essi, CGD, Financia, BPA, BFE Dealer, Barclays Bank, ABN, BNU e Crédit Lyonnais.

• DURANTE três meses, a circulação de comboios entre Rossio e Cruz da Pedra está interrompida entre as 22 e as 5 horas, para permitir o avanço da construção do Metropolitano do Marquês de Pombal ao Rato. Em consequência, neste período a Linha de Sintra passa a ter origem no Terminal de 5 de Outubro e a Linha do Oeste no Areeiro. Entre Campolide e 5 de Outubro são colocados autocarros, o mesmo sucedendo, a partir de 1 hora, na ligação Rossio-5 de Outubro.

• AS NOVAS tecnologias utilizadas na sinalização ferroviária, designadamente o Sistema ESTN, foram tema de um seminário destinado a quadros superiores da CP e do Metropolitano, organizado em fins de Novembro, em Lisboa, no Instituto Superior de Transportes.

CLUBE FERROVIÁRIO DE PORTUGAL – 32 ANOS DE MUITA VIDA

Não é caso inédito, mas é muito raro!". Foi com estas palavras que o Presidente da Mesa da Assembleia Geral do Clube Ferroviário de Portugal, Amaral Ribeiro, se dirigiu ao Presidente do Conselho de Gerência da CP, eng.º Pedro Dias Alves, durante a recente visita deste ao CFP, por ocasião do 32.º aniversário desta instituição.

A sessão comemorativa começou com a actuação da Banda Ferroviária, dirigida pelo maestro major Silvério Campos com a reconhecida competência e a sabida sensibilidade. Privilegiou um repertório português e a "nossa" Banda demonstrou que muito poderá ainda fazer, quer pela Cultura dos ferroviários, quer mesmo pela Imagem da Empresa.

O eng.º Pedro Dias Alves – durante a visita – ouviu atentamente as informações dos elementos directivos do Clube, e demorou-se, com interesse, na Sala dos Troféus. A expressão de muitas vitórias ilustra o papel que, ao longo dos anos, foi desenvolvido pelo Clube. Para que não se ferissem susceptibilidades, a Direcção recordou, na circunstância, que o actual CFP resultou da fusão do Ateneu Ferroviário com o Grupo Desportivo da CP, o que lhe grangeia prestígio a nível nacional.

A caminho do local onde iria decorrer uma breve, mas significativa sessão solene, alguém terá "lamentado" que um tão amplo salão de festas não tivesse um aproveitamento apropriado. Na circunstância, a Vice-Presidente da Direcção, eng.ª Manuela Escoval, informou que o CFP tem em funcionamento uma secção de danças de salão. Aos ferroviários e às ferroviárias que se extasiaram com os Campeonatos do Mundo da modalidade e mesmo para aqueles que – como nós! – já se espantam com as "performances" dos Alunos do Apolo) aqui fica a notícia e o desafio...

O acto formal foi conduzido por Amaral Ribeiro que "denunciou" uma saborosa



A festa do Clube Ferroviário de Portugal, um aniversário sublinhado com a celebração de importante protocolo com o Clube Oriental. A partir de cima: o Presidente da CP saúda o maestro Silvério Campos; o Presidente da CP saúda o representante da Câmara de Lisboa na presença de dirigentes da CFP; visita à sala dos troféus; a ouvir a banda tocar regida pelo maestro Silvério Campos. (Fotos de M. Ribeiro)

singularidade: o Clube tem dois Presidentes da Mesa da Assembleia Geral, o eleito nas listas respectivas e – por inerência de funções, prescrita nos estatutos – o Presidente da CP. Uma vez que este não invocou esse "direito", antes tendo realçado o gosto de ter sido convidado, a sessão prosseguiu com a entrega de distinções ao maestro major Silvério Campos, pela sua dedicação e mérito na direcção da Banda, à Câmara Municipal de Lisboa, pelo apoio prestado à actividade do Clube e ao vereador eng.º Rêgo Mendes (ferroviário), pelo valioso e equitativo estímulo com que abrangeu o Clube ao longo do seu mandato. Na oportunidade, a Direcção do CFP e a Direcção do Clube Oriental de Lisboa, agremiações vizinhas, selaram a sua continuada cooperação com a assinatura de um protocolo de recíproco apoio, acto que, como os anteriores, foi calorosamente saudado pelos presentes.

Ao usar da palavra, quase no termo da sessão, o Presidente do Conselho de Gerência da CP, eng.º Pedro Dias Alves, sublinhou a importância dos clubes ferroviários na formulação e difusão da Cultura da Empresa e disse da necessidade de utilizar todas estas potencialidades no percurso da mudança em que se empenha e crê virem a envolver-se progressivamente todos os ferroviários.

Antes de abandonar as instalações, o eng.º Dias Alves saudou ainda o ferroviário que há mais anos actua na Banda e o mais velho (ou menos novo?!) dos seus executantes. ■



CP - BOLETIM INFORMATIVO

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP

Calçada do Duque, n.º 20 • 1294 LISBOA CODEX • Tel. (01) 346 69 45 / 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 de Sto. Adrião • 2675 ODIVELAS • Tel. (01) 938 71 80 / 937 71 90 • FAX 937 75 60

Tiragem: 21 000 exemplares • Distribuição Gratuita