

# INTERFACES DE LISBOA CONSTROEM O FUTURO

centrais



## BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP - N.º 25 - 20-1-94

FOTO M. RIBEIRO



## A NOVA GERAÇÃO DO

pág. 6

## ESTREMOZ: A HISTÓRIA CONTADA NO MUSEU

pág. 2/3

FOTO M. RIBEIRO



FOTO M. RIBEIRO



## GENERAL TORRES:

mais uma  
estação  
moderna  
na rede  
da 

pág. 7

## A URBANIDADE COMO ATITUDE

Nas palavras com que normalmente sublinho aspectos da nossa actividade, tenho aflorado diversas facetas da CP, quer em termos de Empresa, quer enquanto conjunto humano envolvido num projecto global. Não é, pois, esta a primeira vez que abordo casos de relacionamento dos ferroviários com os nossos clientes e – para comentar ou elogiar – não será seguramente a última.

Acontece, com efeito, que no diálogo que a Empresa mantém com as suas envolvidas e os seus clientes surgem com frequência referências a atitudes do nosso pessoal, que são muitas vezes invocadas como motivo de reclamação, escondendo deste modo o verdadeiro motivo da intervenção dos nossos colegas. Substantiva-se o que deveria ser meramente adjectivo e até negativo para os clientes da Empresa que não respeitam as normas tarifárias.

Compreendemos que desempenhar a função de "juiz" dentro de um comboio, nas linhas suburbanas (carregadas da tensão do transporte casa/emprego e casa/escola) e às horas de ponta não é uma missão fácil. Mas sabemos também que os ferroviários sempre foram conhecidos pela sua solidariedade, competência, dedicação, etc. É justamente altura de acrescentar a esses valores um sentido de relação comercial, um espírito novo face a um mercado que é preciso manter e conquistar.

Trata-se naturalmente de um projecto que não envolve só o pessoal de revisão e de estações. É urgente olhar cuidadosamente para o "edifício" regulamentar tarifário, divulgar e descodificar as normas junto do público em geral e dos nossos clientes em particular para se viver a função de representante da CP em toda a sua latitude. A terminologia própria das estatísticas (frias, sempre) que "joga" com Passageiros e com Passageiros/quilómetro deve dar lugar à interpretação das necessidades dos nossos clientes.

Embora o transporte de grandes massas seja vocacional do caminho de ferro, temos de ter uma perspectiva de longo prazo e não deixar instalar no espírito dos nossos clientes o desejo de ir procurar, ou simplesmente apoiar a procura de soluções que nós podemos oferecer melhor que qualquer outro operador de transportes.

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



Está assinalada à entrada da cidade: a Secção Museológica de Estremoz, bem próxima da estação azulejada com painéis alusivos à vida alentejana. Quando se chega, saltam à vista as carruagens do velho "Sotavento", transferidas da Torre das Vargens, agora a aguardar destino. Já foram um luxo da CP, nos tempos em que serviam de foguete na Linha do Norte.

As duas cocheiras da Secção – de locomotivas e de carruagens – abrem-se ao visitante. E surpreendem-nos com o material exposto, algumas preciosidades que contam a história do nosso caminho de ferro. Por exemplo, a locomotiva 001, construída em 1882 na Alemanha, pela Sächsische Maschinenfabrik, que foi usada na construção das linhas, antes de ser aproveitada como máquina para manobras.

E a "Maria Alice" – esse o nome de uma curiosa locomotiva, exemplar único entre nós, com caldeira vertical. Veio da Bélgica, onde foi construída em 1901.

Temos em Estremoz locomotivas que Portugal recebeu da Alemanha, como indemnizações da I Guerra Mundial. Este material ferroviário permitiu, então, o reequipamento dos caminhos de ferro portugueses. Nas referências que usualmente se fazem destas indemnizações tantas vezes esquece a sua importância na história ferroviária portuguesa, quase as reduzindo ao impacto no reequipamento da marinha mercante.

Nesta mesma cocheira, para além de dresinas, de locomóveis, uma significativa amostra de material para trabalhos em via.

Na outra cocheira, a das carruagens, os olhos são atraídos por um "salão pagador":

*Uma carruagem da Beira Alta, construção portuguesa (em madeira), e, em baixo, o salão pagador que invoca os velhos tempos, quando os salários eram levados à rede. No cimo desta página, uma carruagem do Sotavento. Na página ao lado, ao cimo, a imponente "Maria Alice", com caldeira vertical. Fotos de M. Ribeiro.*



Da velha "Maria Alice" aos restos de um "Sotavento" que foi luxo na rede portuguesa

## ESTREMOZ: SACOS DE HISTÓRIA CONTADOS QUASE AO VIVO

com balcão e cofre para pagamentos ao pessoal nas linhas, janelas protegidas, dois compartimentos para dormidas, casa de banho. Recordações dos antigos tempos, em que pela rede circulava o "trem pagador", levando os salários aos ferroviários. Foi construído no Barreiro em 1913.

Os olhos deleitam-se também com um magnífico salão de serviço, amplo, utilizado pelo pessoal superior nas suas deslocações pela linha, com couchetes confortáveis.

E mais uma carruagem do comboio presidencial – um salão restaurante, com cozinha e respectivo trem, casa de banho, mesas para refeições, ainda com a baixela correspondente.



A Secção Museológica de Estremoz tem vindo a reanimar-se, aumentando o número de visitantes, em particular jovens das escolas. Pela importância do material exposto, merecia que o Turismo soubesse encaminhar os que visitam a cidade até estas instalações. Elas são um repositório, generosamente recolhido pela CP, a contar uma história das etapas no progresso dos transportes.

A aguardar os visitantes, um ferroviário zeloso na manutenção do material à sua guarda, preocupado em fixar na memória a história que vai apreendendo – Silvério Gomes, natural dos Arcos (Borba), 35 anos de vida dedicados aos caminhos de ferro.



## UM REPOSITÓRIO VALIOSO

A Secção Museológica de Estremoz, inaugurada em 1985, alberga nas suas cocheiras de locomotivas e carruagens um valioso espólio, do qual se destaca vários material motor e rebocado que constitui referência significativa para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal.

Nos anos 40 e despontando já no horizonte a conclusão dos trabalhos da futura Linha de Portalegre, deu a CP início a várias empreitadas com vista à ampliação e beneficiação de instalações.

É neste quadro que se procede à ampliação da Estação de Estremoz, dotando-a de instalações construídas de raiz e que constavam de Cocheira de Locomotivas, Cocheira de Carruagens, fossa para placa de inversão de locomotivas e tulha de carvão, trabalhos iniciados em 1942 e concluídos no ano seguinte. Por esta altura, efectuaram-se igualmente trabalhos de beneficiação e transformação do Edifício de Passageiros que, de entre outros melhoramentos, recebeu os bonitos painéis de azulejos que ainda hoje ostenta.

O aproveitamento destas instalações resultou, anos mais tarde, na instalação da Secção Museológica, a qual pretende, através do material exposto, propiciar uma necessariamente breve panorâmica do que foram os Caminhos de Ferro em

Portugal, dispendo para o efeito de material oriundo da via estreita (locomotiva a vapor E 163, adquirida pelos Caminhos de Ferro do Estado/Minho e Douro, em 1905 na Alemanha) e uma locomotiva a vapor de bitola industrial (60 cm.).

De via larga é de assinalar, de entre outras, a locomotiva a vapor 005, fabricada em 1901 por Sociêté John Cockerill (Bélgica). Foi uma locomotiva de manobras, com a particularidade de ter sido a única locomotiva a vapor em Portugal a possuir caldeira vertical. Das carruagens, destacam-se o Syr 2 (Salão Restaurante do Comboio Presidencial) um antigo Salão Real, construído em 1890 por Desouches David – França; a carruagem Sf12, construída em 1907 nas Oficinas Gerais de Lisboa (Santa Apolónia) da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, ou ainda a As1, construída em 1881 pela Sociêté Industrielle Suisse e que era uma antiga carruagem de passageiros da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Tudo isto, para além de outro e variado equipamento de apoio à actividade ferroviária, do qual se destaca um curioso guindaste a vapor, equipamento de manutenção/reparação das vias férreas, diversos tipos de lanternas e faróis, bilheteiras, marcadeiras de bilhetes e sistemas de telecomunicações.

São estes alguns dos elementos que nos são dado observar, quando efectuamos uma merecida visita à Secção Museológica de Estremoz.

**Luís Chasqueira**

### BREVE CRONOLOGIA DE ALGUMAS LINHAS FÉRREAS AO SUL DO TEJO

1861 – 1 Fevereiro	Barreiro a Vendas Novas
1863 – 14 Setembro	Vendas Novas a Setúbal
1871 – 5 Setembro	Évora a Vale do Pereiro
1873 – 10 Março	Vale do Pereiro a Venda do Duque
– 22 Dezembro	Venda do Duque a Estremoz
1905 – 1 Agosto	Estremoz a Vila Viçosa
1925 – 23 Agosto	Estremoz a Sousel
1937 – 20 Janeiro	Sousel a Cabeço de Vide
1948 – 27 Novembro	Cabeço de Vide a Portalegre

# INTERFACES ARTICULAM MODOS DE TRANSPORTE

Entrecampos (já a funcionar),

Rossio, Cais do Sodré, Sete

Rios, Chelas/Olivais e Expo

(interfaces CP/Metro), e

Benfica e Amadora (interfaces

rodo-ferroviários) resolvem o

problema da conexão entre os

diferentes modos de

transporte.

A construção de interfaces CP/Metropolitano de Lisboa está na ordem do dia. O primeiro, em Entrecampos, começou a funcionar em 11 de Dezembro do ano passado. Estão em construção mais dois: no Rossio e no Cais do Sodré.

O interface de Entrecampos fez-se possível devido à abertura de um corredor com tapete rolante, incluído nos trabalhos de ampliação desta estação do Metro. Por esse corredor tem-se acesso à estação ferroviária da Linha de Cintura. Entretanto, o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa implantou uma passagem aérea para peões sobre a Avenida 5 de Outubro, facilitando deste modo a ligação do apeadeiro de 5 de Outubro ao interface. Trata-se de um ajuste que melhora as condições de segurança na circulação dos utentes.

No Rossio, os trabalhos em curso são da responsabilidade do GNFL e inserem-se nas obras de modernização da estação terminal da Linha de Sintra. Por um túnel, já em fase de construção, os utentes vão ter acesso à estação do Metro nos Restauradores.

No Cais do Sodré, terminal da Linha de Cascais, iniciaram-se, no último trimestre de 93, os trabalhos para construir o primeiro grande interface multimodal de Lisboa, e permitir a conexão do caminho de ferro e metro (futura ligação Rossio-Chiado-Cais do Sodré) com os transportes fluviais e rodoviários urbanos, além dos eléctricos rápidos. Está previsto que seja concluído dentro de dois anos, quando também entrar ao serviço o interface Rossio/Restauradores. No Cais do Sodré vai surgir também um parque para estacionamento com capacidade para 1 250 automóveis.



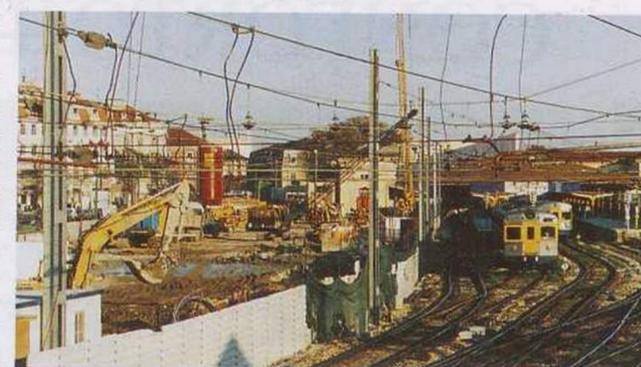
Além de três interfaces CP/Metro mais quatro estão previstos. Segundo o calendário divulgado pelo Ministério de Habitação, Obras Públicas e Transportes, já no próximo ano Sete Rios (Linha de Cintura) será beneficiado com um interface. Em 1997, outro interface em Chelas/Olivais (Linha de Cintura) e o grande interface Expo (Gare do Oriente): Finalmente, em 1998, Campolide.

Interfaces rodo-ferroviários estão neste momento em fase de construção: em Benfica, onde haverá intervenção viária a cargo da Câmara Municipal de Lisboa, e na Amadora, onde essa intervenção está a cargo da respectiva Câmara Municipal.

Procura-se assim assegurar uma articulação adequada da ferrovia com o restante sistema de transportes. Dada a especial vocação do Metropolitano para

Pouco a pouco, Lisboa vai ter um sistema integrado de transportes, envolvendo – para além da CP – os transportes rodoviários urbanos e suburbanos, os transportes fluviais e o metropolitano. Em 1998, nove interfaces vão estar construídos.

a distribuição urbana de passageiros e a sua capacidade de transporte, é natural que seja com este modo de transportes que mais se conjuguem e concretizem as acções com vista à intervenção no sistema, na óptica da distribuição/captação dentro da cidade de Lisboa. ■



Enquanto no Cais do Sodré (foto acima) prosseguem os trabalhos, em Entrecampos (foto abaixo) o interface é uma realidade. Ao lado, as obras no Rossio.



## General Torres – uma "nova" estação da CP

A CP recebeu – do Gabinete do Nó Ferroviário do Porto – uma nova estação: General Torres. É uma estação moderna para os suburbanos da Cidade Invicta, decorada com seis painéis de azulejos sobre temas da autoria do pintor Joaquim Rebocho.

A estação resulta da transformação e ampliação do velho apeadeiro de Gaia. Situado na Avenida da República, tem acessos pedonais a ambos os lados desta artéria. A comunicação com o cais de

embarque faz-se por amplas galerias iluminadas. As plataformas são cobertas e isoladas por cortinas acústicas.

General Torres dispõe de dois parques para estacionamento com capacidade para 260 automóveis, contribuindo assim para diminuir a pressão do tráfego rodoviário entre as duas margens do Douro. No conjunto existem também, para além de áreas de lazer atractivas, ajardinadas e empedradas com calçada portuguesa, amplos espaços comerciais. ■



FOTO M. RIBEIRO

FOTO M. RIBEIRO

Agora é bom, é qualidade: a nova geração do Intercidades, IC, faz-se à Linha da Beira Alta, transportando – com comodidade e conforto – os muitos passageiros que, de Lisboa, buscam as estações de Pampilhosa até à Guarda, Santa Comba Dão, Nelas, Mangualde e Celorico. É a qualidade nas carruagens.

## NOVA GERAÇÃO DO CONFORTO + QUALIDADE

**N**a primeira classe, cadeiras ergonómicas com estofos azuis escuros. E uma novidade: tomadas para computador individual.

Toda a composição é climatizada. Janelas duplas, portas automáticas garantindo a segurança. Na segunda classe, os estofos são de cor verde, harmonizados com as cortinas de verde-alface. Há um ambiente agradável, com luzes directas e indirectas que facilitam a leitura aos passageiros. Ainda na segunda classe, porta-bagagens junto às entradas ajudam a arrumação.

Nas carruagens mistas com bar, outra novidade: vídeos. E, naturalmente, telefone. Mais requinte: o atendimento afável dos passageiros por parte dos ferroviários em serviço, com informações pormenorizadas, transmitidas pela instalação sonora, sobre paragens e eventuais ocorrências que se registem.

Com a nova geração dos IC, que circulam na Linha da Beira Alta e se preparam para, já no fim de Janeiro, chegar à Linha da Beira Baixa (e progressivamente às demais ligações) pode dizer-se que a CP obedece a padrões de alta qualidade.

### UM ÓPTIMO TRABALHO DA EMEF

Foi em Setembro de 1990 que a CP encomendou às oficinas do Entroncamento

#### ESTANTE

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

- O 6 DE SETEMBRO – edição dedicada ao 1.º aniversário do Grupo de Amigos do Caminho de Ferro da Beira Baixa.
- ASSIM VAI A SIEMENS – edição de Julho/Setembro 93.
- NÓS NA ABB – N.º 6, de 1993.
- LA VIE DU RAIL – 1 de Dezembro de 1993 – Os transportes urbanos em França.
- LA VIE DU RAIL – 8 de Dezembro de 1993 – A saturação do trânsito rodoviário em França.
- IRJ – Dezembro de 1993.
- DSB BLADET – 10 de Dezembro de 1993 – Divulga o selo português sobre o Congresso Ferroviário Mundial.
- KUNDENBRIEF – Novembro de 1993 – O transporte ferroviário de vegetais.
- DIE DEUTSCHE BAHN – Setembro/Octubro de 1993.



*Carruagens de 1.ª classe e de bar, estas equipadas com vídeo e telefone.  
Fotos de M. Ribeiro*

Deu-se um salto em frente, na direcção do progresso e de modernidade, na Linha da Beira Alta.

### NO FUTURO A 160 KM/HORA

As cómodas carruagens do IC rolam sobre uma via onde ocorre intenso trabalho de

modernização: há largos quilómetros de linha já renovada, com travessas de betão e balastro. Procede-se à rectificação do traçado em diversos troços, com muitas toneladas de movimentação de terras e construção de viadutos.

Num futuro já próximo, a Linha da Beira Alta será electrificada. Mas já se instala sinalização automática, enquanto arrancam os preparativos para a sinalização automática, enquanto arrancam os preparativos para a eliminação e automatização das suas muitas passagens de nível, e se trabalha igualmente na modernização de estações. ■

(actualmente EMEF, sua afiliada) o trabalho de reabilitação de 45 velhas carruagens construídas na Sorefame, condenadas a ser abatidas ao serviço.

Começou então um notável esforço de transformação que converteu material obsoleto em carruagens da melhor qualidade. Aproveitou-se a carcaça e os bogies.

No interior houve acção cuidada e minuciosa.

Em Setembro do ano passado, a EMEF começou a entregar as carruagens **novas** que conferem ao IC um serviço seguro, confortável e competitivo, aliando qualidade e preço.

# CORAGEM DE PASTOR SALVOU COMBOIO DE DESASTRE INEVITÁVEL

O sangue frio e a coragem de um pastor de Abrunhosa-a-Velha, Mangualde, evitou o pior: foi em 12 de Outubro último. José de Almeida Silva apascentava um rebanho nas proximidades da Linha da Beira Alta, junto ao Km 139,250. De repente, um estrondo. Alertado, foi ver o que se passara:

Um desmoronamento, uma enorme pedra desagregara-se das trincheiras e caíra sobre a via férrea. Ali estava ela a impedir a circulação.

Viu as horas e recordou-se. Aproximava-se o Intercidades,

comboio 512. Havia perigo, o desastre estava eminente. José de Almeida Silva não pensou duas vezes. Foi a casa buscar uma camisola vermelha, correu ao encontro da composição, agitando-a como bandeira para alertar o maquinista. O IC parou, a tempo de evitar o embate. Já sobre a curva, a 200 metros do obstáculo. O gesto do pastor de Abrunhosa-a-Velha tocou fundo no coração dos ferroviários e merece a gratidão e o elogio da CP. Aqui o destacamos.



FESTA DE NATAL no Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, destinada aos filhos dos seus funcionários. Houve palhaços, houve canções e alegria. E, claro, houve prendas para a pequenada. A festa foi organizada pelos trabalhadores do GNFL, uma iniciativa que se repete todos os anos e já ganhou raízes.

## EM BREVES

- O CONSELHO DE MINISTROS aprovou, em 23 de Dezembro, a criação de um Gabinete de Gestão de Obras para a instalação do Caminho de Ferro na Ponte 25 de Abril, a ser presidido pelo ex-presidente da Junta Autónoma das Estradas, Mário Fernandes.

A este Gabinete incumbe preparar os instrumentos de regulamentação do concurso internacional, de elaborar projectos, de acompanhar e fiscalizar as obras.

- DECORREM TRABALHOS para substituição de travessas e carris da Linha da Lousã, no interior de Coimbra (avenida da Lousã, marginal ao Mondego). Estas obras destinam-se a permitir um "corredor bus" naquela artéria, onde passam em simultâneo comboios e veículos automóveis.

- MAIS UM viaduto sobre a linha férrea na cidade do Porto – liga a Rua 5 de Outubro à Rua Domingos Sequeira. De responsabilidade municipal, o viaduto descongestiona o trânsito automóvel na zona da Rotunda da Boavista.

- TUDO A POSTOS para a inauguração do Eurotunnel, ligando França à Grã-Bretanha sob o canal da Mancha. Dia 7 de Março começam a circular comboios que transportam automóveis e camiões, além de outras mercadorias. Os bilhetes estão à venda desde 12 de Janeiro.

# ASSISTÊNCIA MÉDICA: REGRAS NOVAS, COM EFICÁCIA E MELHOR QUALIDADE

No âmbito da reestruturação do Gabinete Médico da Direcção de Recursos Humanos, determinada pelo Conselho de Gerência, foi criado um Gabinete de Medicina de Acidentes, cujas atribuições e competências são as que à empresa incumbem na sua qualidade de auto-seguradora em matéria de acidentes de trabalho e doenças profissionais.

De acordo com as mesmas directivas, que levam à reestruturação integral do Gabinete Médico, a futura prestação de serviços de medicina de trabalho passa a ser efectuada a partir de 1 de Fevereiro pela Fernave, empresa na qual a CP participa no capital.

A CP e a Fernave acordaram na transferência dos postos médicos para novas instalações, devidamente equipadas e apetrechadas segundo padrões de rigorosa qualidade. Essa transferência será concretizada ainda este ano. Até lá, os serviços médicos serão prestados nos seguintes postos:

- Lisboa-Rossio, Calçada da Glória, 12 (Edifício Fernave)
  - Porto-Campanhã (actuais instalações)
  - Figueira da Foz (também nas actuais instalações)
  - Entroncamento (a partir de Fevereiro, já nas novas instalações)
  - Barreiro (actuais instalações).

Entram igualmente em vigor, a partir de 1 de Fevereiro, novos procedimentos no tocante ao acesso à prestação de cuidados de Saúde no âmbito da Medicina do Trabalho, nomeadamente quanto à marcação de exames médicos, os quais são assegurados através do Departamento de Pessoal da Direcção de Recursos Humanos.

Quanto ao Gabinete de Medicina de Acidentes, estão a funcionar os seguintes postos:

- Lisboa-Rossio (Posto Médico Central)
  - Lisboa-Santa Apolónia
  - Porto-Campanhã
  - Figueira da Foz
  - Entroncamento.

Os trabalhadores que recorriam ao posto-médico do Barreiro passam a recorrer ao de Lisboa- Santa Apolónia, sempre que necessitem de assistência no âmbito da Medicina de Acidentes.

Estas medidas integram-se na política de melhoria qualitativa e de eficácia de serviços, aliada à rigorosa racionalização das estruturas e à criteriosa gestão dos recursos humanos, materiais e financeiros. A escolha da Fernave, empresa na qual a CP participa, atende à especialização crescente da prestação dos cuidados de Saúde, que só empresas vocacionadas e apetrechadas para essa actividade podem convenientemente assegurar. Por outro lado, nos termos da deliberação do Conselho de Gerência da CP, a Fernave pode "assim alargar a sua implantação no mercado e potenciar o respectivo volume de negócios, não só relativamente à CP e outras empresas associadas, como também junto de outros clientes."



ATLETAS FERROVIÁRIOS continuam a apresentar-se nas grandes provas nacionais. A camisola amarela do Clube Ferroviário de Portugal, que tem merecido o apoio da CP, apresentou-se nos 20 Km de Almeirim, a segunda maior prova portuguesa deste tipo, tendo obtido classificações honrosas. De sublinhar que foram numerosos os participantes ferroviários na competição, reflexo do crescente entusiasmo que a prática desportiva adquire entre nós. Foto de Viriato.

## - 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