

Porto / São Bento-Cête

Ligaçāo modernizada

A CP inaugurou um serviço na Linha do Douro que melhora, de forma substancial, a ligação entre Porto/São Bento e Cête que, até aqui, era realizada com carruagens e locomotiva ou automotoras a gasóleo. A substituição deste material circulante tornou-se possível com a entrada em funcionamento da electrificação do troço Valongo-Cête.



(págs. centrais)

(págs. 2 e 3)



Azambuja com “Double deck”

Circulam já no suburbano da Azambuja as UQE's “double deck”. Trazem mais conforto e comodidade e recolheram o aplauso dos clientes que dizem “agora até apetece andar de comboio”.

Modernização na Linha do Sado

Na Linha do Sado, deram-se os primeiros passos para a sua profunda modernização, com a introdução de novos horários, a entrada ao serviço das UTD's 600 e a criação de duas famílias de comboios, a “Pinhal Novo” e a “Praias do Sado”.



(págs. 4 e 5)

“Double deck” entra ao serviço no suburbano da Azambuja



Circulam já no suburbano da Azambuja as UQE's “double deck” verdes, cor que identifica a USGL (Unidade de Suburbanos da Grande Lisboa). Trazem mais conforto e comodidade e já recolheram o aplauso dos clientes que dizem: “agora até apetece andar de comboio”.

“Já aí vem o comboio novo!” Do envidraçado do andar superior da estação de Alverca espreitam olhares curiosos em rostos soridentes. São de ferroviários, alguns, são de trabalhadores em lojas da estação, outros, são de transeuntes. Sobretudo são de utilizadores do comboio nos seus percursos diários, a esta hora - fim da manhã - na maioria, estudantes.

O comboio novo é uma festa.

A satisfação que sempre marca o aparecimento ao serviço de um comboio que traz mais conforto, mais comodidade, como é o caso. Mas também porque este comboio é, em muitas outras coisas, diferente. Tem dois andares. É verde. “É outra loiça”, como se ouve dizer nas estações ou dentro do comboio.

E bem precisava o suburbano da Azambuja desta novidade. Porque são muitos os clientes e mais comodidade, mais velocidade, mais lugares, mais comboios atraem mais procura. “Agora merece a pena andar de comboio”, dizem.

Os “velhos”, que cumpriram a sua missão, estavam obsoletos, eram incómodos no Verão: os “novos” têm ar condicionado. E

no seu interior, a par com informações úteis - sobre o tempo, sobre as estações que se sucedem - música suave ameniza o ambiente.

Nos primeiros dias em que este comboio - o “double deck” - começou a circular, sentiu-se mais procura. Será ainda cedo para confirmar a tendência, mas as perspectivas são optimistas. Notou-se, também, alguma frustração porque os clientes esperavam o “novo” e, por vezes, surgia-lhes o “velho”. Isto fica a dever-se ao facto de as Unidades Quádruplas Eléctricas (UQE's) entrarem ao serviço à medida que a construtora, o consórcio Alsthom/CAF, as for entregando e após os necessários e cuidadosos testes.

No total, encomenda pronta, são doze. Mas por esta razão, durante algum tempo, vão "coabitar" a linha comboios velhos e comboios novos, sendo os antigos retirados ao compasso que as UQE's vão chegando.

Os clientes sentem mais segurança. Os comboios não andam com as portas abertas, diminui o risco de acidente, mas há também com isso uma maior segurança psicológica, a par de uma maior segurança real face ao grau de vandalismo que afetava este suburbano.

"Agora é muito mais difícil sermos assaltados", diz Vanda Guerreiro, uma estudante universitária, residente em Vila Franca de Xira e que, duas vezes por dia, faz o percurso entre Vila Franca e Entrecampos.

A criação de uma nova família

de comboios neste suburbano, a "família Vila Franca/Alcântara-Terra", veio facilitar-lhe a vida, muito embora arreigada a hábitos velhos e atraída pelas UQE's, ainda prefira fazer a viagem em duas etapas: primeiro até Oriente, com mudança, aí, para um segundo comboio.

Comodidades? Vanda Guerreiro reconhece-as e identifica-as. E acrescenta: "Há mais espaço". Cada comboio disponibiliza 1222 lugares, 500 dos quais sentados. "E são mais rápidos, não são?". São! Podem atingir a velocidade de 140 km/hora, estando por isso adaptados às novas condições de circulação, permitidas pela quadruplicação da via entre Braço de Prata e Alverca. E com o sorriso dos seus dezanove anos: "Agora, até apetece andar de comboio!"



UNIDADE DE SUBURBANOS DA GRANDE LISBOA



Os órgãos de Comunicação Social demonstraram grande interesse por esta inovação na linha da Azambuja.

Linha do Sado: passos para a modernização



As UTD's 600 trazem melhorias ao serviço na linha do Sado.

26 de Setembro foi um dia de novidades na USGL (Unidade de Suburbanos da Grande Lisboa).

Na Linha da Azambuja, entraram ao serviço as novas UQE's. Na Linha do Sado, deram-se os primeiros passos para a sua profunda modernização - com a introdução de novos horários, a entrada ao serviço das UTD's 600 e a criação de duas famílias de comboios, a "Pinhal Novo" e a "Praias do Sado".

Consequências: mais comodidade para os clientes deste suburbano, mais comboios em circulação, mais velocidade nas ligações.

As UTD's (Unidades Triplas

Diesel) 600, que foram transferidas para esta linha, substituíram os velhos comboios puxados por locomotiva que, até então, faziam este percurso.

Com tracção à frente e atrás, as UTD's permitem ganhos de tempo, quer porque atingem maior velocidade (máxima de 120 km/hora), quer porque asseguram a inversão de marcha sem necessidade de demorada manobra nas estações. Deste modo, é reduzida em oito minutos a duração da viagem entre Barreiro e Praias do Sado.

Com a criação das duas famílias de comboios que, nas horas de ponta, circulam alternadamente,

obteve-se uma maior oferta no troço onde se regista maior procura: entre Barreiro e Pinhal Novo.

Em cada hora, quatro comboios em cada sentido fazem o percurso.

No total, são feitos 68 comboios durante o dia, cujos horários foram organizados de forma pendular: partidas à hora certa, aos 11, aos 30 e aos 41 minutos, durante as horas de ponta dos dias úteis e de hora a hora, fora desses períodos.

Relativamente aos comboios anteriores, estas UTD's oferecem mais segurança e comodidade, dado que são adaptadas ao transporte suburbano. Dispõem de 310

lugares sentados, o que corresponde à capacidade de quatro das carruagens que até à data faziam a viagem, assentos mais confortáveis, melhor iluminação. Não se tratando de material novo, é contudo de uma geração muito mais recente do que o que estava ao serviço. Quando se concretizar a electrificação da via, estas composições serão necessariamente substituídas.

Até lá, a USGL irá melhorar a sua oferta com a introdução de máquinas de bilhetes, obliteradores e mais informação ao cliente. O objectivo é o de colocar este suburbano ao mesmo nível de qualidade que já se patenteia nas Linhas de Sintra, Cascais e Azambuja.



A apresentação do programa de modernização foi feita pelo Eng. Óscar Amorim na estação de Setúbal.

Alfa Pendular alarga serviços por acordo CP/Hotéis Tivoli



Mais um protocolo celebrado pela CP/UVIR com vista à melhoria dos serviços prestados.

Mais um protocolo destinado a melhorar e alargar o Serviço Alfa Pendular. Trata-se de um "package" especial acordado entre a CP e a rede de Hotéis Tivoli, que permite incluir a estadia num daqueles hotéis, no bilhete Alfa Pendular.

Os clientes deste serviço têm

acesso, a partir de agora, juntamente com um bilhete de ida e volta na Classe Conforto, a uma noite - em regime de dormida e pequeno almoço - num Hotel Tivoli, em Lisboa, Sintra, Porto ou Coimbra, a preços tentadores.

Este protocolo reflecte uma no-

va política da CP de adequação dos seus produtos às necessidades manifestadas pelos clientes. A associação aos Hotéis Tivoli vem complementar o acordo com a Avis Rent a Car que contempla a possibilidade de aluguer de automóvel, durante um dia, nos locais de destino.

Assim, com este protocolo, alargam-se as propostas: para além da viagem e da pernoita, os clientes do Alfa Pendular podem também adquirir um "package" que inclui bilhete de comboio de ida e volta em classe Conforto, uma noite num Hotel Tivoli e o aluguer por um dia, de uma viatura da Classe A da Avis.

O novo serviço está à disposição, exclusivamente, nas agências de viagens que fazem parte da rede de vendas da CP.

Mais e melhores comboios na ligação Porto/São Bento-Cête

A CP inaugurou - com automotoras eléctricas - um serviço na Linha do Douro, que vem melhorar, de forma substancial, a ligação entre Porto/São Bento e Cête que, até aqui, era realizada com carruagens e locomotiva ou automotoras a gasóleo. A substituição deste material circulante tornou-se possível com a entrada em funcionamento da electrificação do troço Valongo-Cête, num total de 35 quilómetros.

A cerimónia decorreu na gare da Estação de Cête, no dia 26 de Setembro, depois de uma viagem de São Bento a Cête, em unidade motora eléctrica. Estiveram presentes o Presidente do Conselho de Gerência da CP, o Vice-Presidente da REFER, técnicos de ambas as empresas e autarcas.

Mais e melhores comboios

A ligação passa a dispor de mais comboios, mais rápidos, mais fiáveis e mais confortáveis.

No que diz respeito à direcção Porto/São Bento-Cête, o Eng. Fernando Ávila realçou "já se ter passado de 16 comboios suburbanos para 38", diariamente, 21 nas horas de ponta, ou seja, 2 por hora e 1 comboio por hora durante o resto do dia. No sentido inverso circulam 35 comboios, 23 dos quais em horas de ponta.

Com o novo material circulante assegura-se também mais velocidade e menor duração do percurso. Até aqui, a duração média da viagem era de 1 hora. Com a introdução dos novos comboios passa para 48 minutos. Futuramente, o tempo da viagem cairá para 35 minutos.

Está em estudo a criação de famílias de comboios com horários cadenciados e frequência



Dr. Crisóstomo Teixeira, Presidente do CG, na inauguração do novo serviço na Linha do Douro.

adaptada à procura, nomeadamente, nas horas de ponta - das 6 às 10 e das 16 às 20.

Surpreender os clientes

Ultrapassando a tradicional visão do transporte estação a estação, a USGP propõe-se prestar um melhor serviço em todas as etapas da viagem do passageiro da Área Metropolitana do Porto, desde a origem ao destino, assegurando maior regularidade e pontualidade nas diferentes ligações e proporcionar maior rapidez, mais conforto e segurança.

Como referiu o Presidente do Conselho de Gerência, "a CP já merece o respeito dos seus clientes", agora, "para ganhar o seu reconhecimento, é preciso surpreendê-los".

Mais e melhor apoio

A USGP prepara-se para introduzir todo um conjunto de inova-

ções, ao encontro da nova cultura que a CP, por via das suas Unidades de Negócio, está a implementar.

Como sublinhou o Presidente da Comissão Executiva da USGP, a unidade iniciou uma política de "apoio total ao cliente".

Na ligação com outros meios de transporte, atendendo à sua cada vez maior importância, promoverá a criação de interfaces rodo-ferroviárias e parques de estacionamento, estabelecendo, neste âmbito, parcerias com outras entidades. Para o Eng. Fernando Ávila, é necessário "compatibilizar os horários entre os diversos meios de transporte".

Nas estações, a USGP faz questão de prestar um serviço

de qualidade, eficaz e simpático, em espaços confortáveis, seguros e funcionais. É seu objectivo dinamizar os Gabinetes de Apoio ao Cliente, de forma a disponibilizar toda a informação necessária, receber sugestões e reclamações, com colaboradores contactáveis pessoalmente ou por telefone e com capacidade para responder com a brevidade possível (estes Gabinetes vão dispor de secção de perdidos e achados).

A Unidade de Suburbanos do Grande Porto propõe-se ainda disponibilizar e facilitar a aqui-

país centros de actividade do Norte e o coração do Porto.

A intervenção da REFER

O Presidente da CP realçou o papel da REFER no "relançamento da Linha do Douro" e chamou a atenção para o facto de não ser conveniente que haja atrasos na entrega das obras, dado que serão recebidas entre 2002 e 2004 as unidades que vão circular nos eixos Porto-Braga, Porto-Aveiro e Porto-Marco.

As transformações em curso assentam na modernização da infraestrutura ferroviária que vem sendo desenvolvida pela REFER.



sição de bilhetes através da implantação de máquinas de venda automática que deverão entrar em funcionamento ainda este ano.

A operar em três eixos ferroviários: Porto/Aveiro, Porto/Braga e Porto/Marco de Canavezes, num raio de 60 quilómetros, um quarto eixo - Porto/Guimarães - vai surgir em 2003/4. Desta forma, a USGP encurta a distância entre os princi-

A intervenção da empresa gestora da infraestrutura compreende a remodelação de estações e apeadeiros, o estabelecimento de interfaces, a duplicação da linha entre Ermesinde e Caíde e a renovação integral do troço restante até ao Marco, a electrificação da linha, a eliminação e modernização das passagens de nível e a instalação de equipamentos de comando e controlo de circulação.

Deste modo, a intervenção da REFER assume a maior importância para a criação de um caminho de ferro moderno, capaz de oferecer qualidade e atrair clientes e de funcionar de forma económica e socialmente rentável. Um contributo decisivo para a melhoria dos padrões de mobilidade das pessoas, aumentando a capacidade, fiabilidade e segurança do modo ferroviário.

Novos comboios

Nos Suburbanos do Porto prepara-se um enorme salto qualitativo com a introdução de novo material circulante: 22 UME's (Unidades Múltiplas Eléctricas) em fase de concurso internacional, que deverão estar ao serviço em 2002 e 18 composições de material modernizado da série 2200, que se prevê que entrem em exploração comercial até 2001.

Os futuros comboios das Linhas Suburbanas do Grande Porto estarão adaptados às especificidades do serviço: facilitam a mobilidade dos passageiros, com entradas e saídas mais largas e proporcionam tempos de paragem mais reduzidos nas estações.

Um moderno sistema de suspensão vai tornar o comboio mais estável, diminuindo as oscilações e aumentando a comodidade dos passageiros.

A climatização e a qualidade dos assentos contribuirão igualmente para um maior conforto.

A introdução de isolamento reforçado e de janelas duplas reduzirá o nível de ruído. Finalmente, as suas carruagens disporão de indicadores electrónicos interiores e exteriores, facultando informação sobre próxima paragem, destino e temperatura.

Declaração da UIC

Elevar o grau de segurança total é prioridade dos caminhos de ferro

A UIC – União Internacional dos Caminhos de Ferro, organização de que a CP é associada, aprovou na sua sede, em Paris, no passado dia 24 de Setembro, uma importante declaração respeitante aos desafios da segurança que se colocam ao sector ferroviário no novo milénio.

Dado o relevante significado e actualidade da matéria versada, reproduzimos, na íntegra, o texto divulgado pela UIC sobre o assunto.

Na qualidade de organização global para as empresas ferroviárias, vem a UIC, desde há décadas, trabalhando no sentido de atingir um maior nível de segurança no transporte ferroviário. Presentemente, os caminhos de ferro enfrentam novos desafios colocados por mudanças sociais, inovações tecnológicas e industriais e por grandes alterações estruturais nos modelos e modos de transporte em todo o mundo. O sistema regulamentar evoluiu de um regime de gestão de segurança reactivo - baseado em regras e normas - para um outro, proactivo, baseado em técnicas de avaliação de risco.

No limiar do novo milénio, estas alterações criarão novos desafios à segurança e exigirão novas soluções, que terão inevitáveis implicações no seio da UIC e repercussões nos operadores dos caminhos de ferro.

Na Conferência da UIC sobre Saúde e Segurança no Trabalho, realizada em Paris, de 25 a 27 de Junho de 1996, foram identificados os desafios de segurança para a UIC e para as empresas ferroviárias nela filiadas. Os resultados desta Conferência foram analisados por três equipas de trabalho e pelo próprio Grupo "ad hoc" Segurança no Trabalho, com o apoio substancial de diversas empresas ferroviárias e da Direcção-Geral da UIC.

No decurso da 1ª. Conferência Mundial da UIC sobre Segurança no Trabalho, realizada em Paris, de 22 a 24 de Setembro de 1999, foram tomadas como base de trabalho aquelas orientações, inserindo-as numa perspectiva de segurança mais alargada.

Esta Conferência Mundial da UIC constituiu assim um forum onde os participantes vindos de todo o mundo tiveram a oportunidade de discutir os diferentes aspectos dos problemas de segurança e as soluções possíveis. Este forum aprovou algumas conclusões básicas, nomeadamente:

— O Grupo de Segurança no Trabalho da UIC deverá seguir uma dupla estratégia: por um lado, alargar a sua esfera de acção por forma a abranger a segurança das pessoas no sector ferroviário e, por outro lado, aprofundar o seu envolvimento nos problemas de saúde e segurança de grupos de alto risco entre os trabalhadores ferroviários, os passageiros e terceiros;

— A UIC deverá adoptar e implantar um amplo conceito de segurança total, começando pela gestão da segurança, passando pela segurança de sistemas, segurança operacional, segurança no trabalho, segurança do material, segurança do ambiente e segurança policial. Consequentemente, o envolvimento da UIC na segurança deverá ser reforçado. Uma abordagem integrada produzirá efeitos de sinergia e será rentável;

— A UIC e as empresas ferroviárias deverão assimilar as melhores práticas seguidas no sector industrial. Isto requer que as companhias ferroviárias evoluam como empresas inovadoras, flexíveis, orientadas para o futuro, com uma cultura de participação e actualização de conhecimentos. O recurso à utilização de indicadores comuns de desempenho na área da segurança, às estatísticas de segurança alargadas e à criação de novos instrumentos de comunicação - por exemplo na Internet - baseados num novo banco de dados de segurança da UIC, são também apontados;

— A UIC e as empresas ferroviárias deverão empenhar-se em possuir um espírito aberto, para abraçar uma filosofia de segurança enérgica, com sistemas de gestão de segurança aplicáveis ao caminho de ferro, modelos de segurança integrada e técnicas baseadas no risco. Isto implicará a concepção e a assunção de sistemas gerais de gestão de segurança, acções de formação e educação em segurança a todos os níveis, incluindo gestores de 1º. nível, a criação de regras de procedimentos de segurança simplificados, harmonizados e de utilização amigável, bem como a utilização de sistemas de controlo e análise de risco, de modo a assegurar um padrão elevado de segurança em todas as operações;

— Para atingir o mais alto grau de segurança no sector dos transportes, reforçando assim a posição do modo ferroviário como um meio seguro, é fundamental que a UIC e as empresas-membros continuem a considerar a segurança como uma questão prioritária, dotando-a dos recursos necessários, criando o adequado apoio organizacional e desenvolvendo novas medidas, actividades e projectos de segurança.

Esta Declaração da UIC termina com o apelo a todos os seus membros, associados e afiliados, a responderem aos desafios de segurança que se vão colocar ao transporte ferroviário no novo milénio.

Máquinas automáticas para bilhetes já estão instaladas na Linha de Cascais

São máquinas de simplificar a vida ao cliente. Foram instaladas na Linha de Cascais (já o tinham sido na de Sintra), estão previstas, também, para a Linha da Azambuja, para a Linha do Sado e para o suburbano do Porto. São simples e são eficazes. Colocadas nas estações, permitem - por um sistema de teclas e de combinações - que o cliente adquira todo e qualquer tipo de título de transporte para destinos dentro da área suburbana de Lisboa.

Neste modo de "ir pelos seus dedos", o cliente vai para onde quer e quando quer, com bilhete inteiro, meio e um quarto de bilhete, ida e volta, bilhete de três, cinco ou sete dias, para dez viagens e assinatura mensal e até bilhete para transporte de mercadorias. Ou mesmo pagar o excesso de

percurso. Carrega-se a respectiva tecla, carrega-se na do destino (convém olhar para o ecrã para confirmar e seguir as indicações que lá surjam) e já está.

Enganou-se? Não há problema. Uma tecla permite a correcção. De resto, toda a operação deve ser confirmada (há uma tecla para essa função). Ou seja, o sistema está concebido por forma a evitar o transtorno do erro. Claro que nos primeiros tempos, apesar da facilidade, são quase inevitáveis as hesitações e as dúvidas. O hábito irá resolver esse pequeno problema que as novidades comportam. Os benefícios são óbvios: a multiplicação de máquinas que - ao contrário das bilheteiras - não têm horários, evitam demoras em filas de espera.

Quanto à forma de pagamento, foi tudo também previsto. O clien-

te pode pagar com moedas (de 5, 10, 20, 50, 100 ou 200 escudos) ou com notas de banco (de 500 a 10 mil escudos) - a máquina dá o troco e nunca se engana. Mas, muito em breve, pode ser utilizado o chamado "dinheiro de plástico" - cartão multibanco ou cartão portamoedas.

À medida que o recurso às máquinas e aos obliteradores se generaliza na rede, serão ultrapassadas algumas das limitações actuais. Por exemplo, os bilhetes magnéticos (assinaturas, bilhetes de 10 viagens ou para mais que um dia) requerem ser obliterados, o que por enquanto só é possível nas Linhas de Sintra e de Cascais. Equipamentos adequados irão ser colocados nas restantes linhas, quando a nova bilhética automatizada também for aí colocada.



Seminário sobre Comunicação e Relações Públicas



Uma reunião de trabalho que foi também um encontro de amizades, a que decorreu nas instalações da Fernave, na Rua Castilho, em Lis-

boa, nos dias 27 e 28 de Setembro: um Seminário sobre Relações Públicas e Comunicação.

Dois dias a debater o papel estratégico da Comunicação na Imagem da Empresa, os métodos de investiga-

ção para o diagnóstico de uma campanha de Imagem, a importância e eficácia da Comunicação Interna e Externa na circulação

das mensagens. Enfim, um mundo de problemas.

Convidado, o Dr. Viegas Soares, mestre em Comunicação Empresarial, assessor da Escola Superior de Comunicação Social, com a enorme vantagem de ser um bom conhecedor da Empresa e dos seus problemas e necessidades, uma vez que desempenhou funções no Gabinete de Relações Públicas da CP.

Presentes neste seminário estiveram elementos do GRP, da UVIR, da USGL, das Direcções de Marketing e Qualidade, de Comunicação e de Instalações Fixas.

Festa e recolha de sangue no aniversário da SANGFER

O quinto aniversário da SANGFER foi celebrado com uma festa. Mais de oitocentas pessoas acorreram às instalações do Centro de Formação da FERNAVE, no Entroncamento, para saudar aquela que é, hoje, uma das maiores associações de dadores do nosso país e, deste modo, manifestar o seu apreço pela solidariedade que a SANGFER vem concretizando no seu dia a dia.

Constituída, inicialmente, apenas por ferroviários e seus familiares, foi aberta a novos associados fora do âmbito dos caminhos de ferro. São mais de 3200 associados que, com o seu sangue, contribuem para a vida dos outros.

Presentes na iniciativa que, para além de almoço volante, contou com um Mini-Chuva de Estrelas, feito por um grupo de amadores do Entroncamento, es-

tiveram a Ministra da Saúde, Dr.ª Maria de Belém Roseira, o Presidente do Instituto Nacional de Sangue, Dr. Almeida Gonçalves, o Conselho de Gerência da CP, o Eng.º Cardoso dos Reis, da Administração da REFER e o Presidente da FERNAVE, Dr. Manuel Caetano. Todos expressaram o seu apreço pela actividade que a SANGFER vem desenvolvendo ao longo destes cinco anos.

Na oportunidade, o Dr. Crisóstomo Teixeira, presidente da CP, afirmou a disposição da empresa em prosseguir o apoio que



Ministra da Saúde, Dra. Maria de Belém, no aniversário da SANGFER.

tem sido dado a esta associação. Mas encontro da SANGFER sem recolha de sangue não pode haver. E neste dia 24 de Setembro, aproveitando as presenças, 471 pessoas contribuíram com a sua dádiva para os centros regionais de sangue de Lisboa e Coimbra.

Ferroviários por Timor

Os ferroviários estiveram e estão solidários com o povo de Timor. Também na CP se sentiu a onda de solidariedade pelos timorenses que percorreu o País.

Aquando do massacre e destruição perpetrados pelos indonésios, os ferroviários em serviço fizeram um minuto de silêncio, os comboios pararam em todas as linhas. Um amplo gesto que se sentiu por toda a parte.

Em Lisboa, na Calçada do Duque, outro acto espontâneo: os trabalhadores concentraram-se no pátio principal e, durante três minutos, mantiveram-se em silêncio.

Não fica por aqui o amplo movimento de solidariedade dos ferroviários para com o povo de Timor Lorosae. Está em curso na CP uma recolha de fundos para ajudar a reconstrução daquele país e em socorro das suas populações carenciadas.

A Direcção de Pessoal emitiu uma circular junto com as folhas de vencimento, convidando os trabalhadores da CP a um donativo - o que quiserem. Dinheiro de todos por Timor.

Um comboio por Timor

A CP associou-se, igualmente, à manifestação ocorrida no dia 12 de Setembro, em Madrid.

Perto de 900 pessoas fizeram a viagem de Lisboa à capital espanhola, num comboio posto



Dr. Crisóstomo Teixeira, Presidente do CG, com os trabalhadores da Calçada do Duque, em solidariedade com o povo de Timor.

à disposição dos organizadores, pela CP.

Velhos e novos, alguns mesmo de colo, homens e mulheres, portugueses e timorenses, todos unidos pela mesma causa.

O Comboio partiu às 6 horas e 55 minutos da manhã mas, pela meia noite, já havia muita gente junto à entrada da Estação de Santa Apolónia. Às duas, eram já duzentas pessoas e a fila ia engrossando à medida que a noite avançava. Pelas seis da manhã, o comboio estava cheio e cá fora havia mais duzentas pessoas que tiveram de esperar por um autocarro.

Os que seguiram no "Com-

boio por Timor" chegaram à Estação de Chamartin às 16 horas (de Portugal). Também gratuitamente, a deslocação até ao local da manifestação foi feita de metro, com o apoio dos ferroviários espanhóis. Por estrada ou por caminho de ferro, muitos milhares "desaguaram" na Calle Agastia, em frente à embaixada da Indonésia.

Dez mil manifestantes de lenços brancos, faixas e bandeiras de Portugal e de Timor clamaram por Paz e Liberdade em Timor Lorosae e repudiaram o genocídio perpetrado por indonésios na terra do Sol Nascente.