



HORÁRIO
DE VERÃO
TRAZ
MAIS
COMPOSIÇÕES

pág. 7



DESASTRE SIMULADO EM BRAÇO DE PRATA PÔE À PROVA CAPACIDADE PARA ENFRENTAR EMERGÊNCIAS

O "choque" de um comboio com uma viatura carregada de produtos inflamáveis, um teste que demonstrou eficácia e prontidão na resposta ao acidente. Ver páginas 2 e 3. (Fotos de Viriato)

CP BOLETIM FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP - N.º 29 - 20-5-94

VALENÇA DO MINHO

- Secção Museológica mostra "Comboio do Século XIX"

centrais

O COMBOIO
VAI PASSAR O TEJO

EMPRESAS E "MASS MEDIA"

Entre as fontes informais dos diversos órgãos de Comunicação Social contam-se os gabinetes ministeriais, as grandes organizações, as grandes empresas, públicas e privadas, etc.

Esse diálogo estabelece-se normalmente entre as redacções dos diversos "media" e os gabinetes de Relações Públicas dessas instituições. Com

vantagens e interesses recíprocos. As televisões, as rádios e os jornais tentando informar o melhor possível as suas "audiências", as instituições tentando fazer passar os seus discursos e as suas mensagens. O exercício destas estratégias tem, de parte a parte, técnicas próprias que cada um utiliza de acordo com o seu posicionamento bilateral. Mas a técnica não pode (e não deve) existir sem a ética. Na gestão das organizações, como na gestão da comunicação.

Assim, se é perfeitamente legítimo que a Opinião Pública "observe" e "questione" as grandes organizações sobre os seus objectivos e os actos que desenvolvem para os atingir, é igualmente justo que as Empresas – fonte indispensável de informação – o façam também. Há políticas de actuação das instituições que são discutíveis. Há práticas mediáticas que são inaceitáveis.

Não há eficácia nem "audiências" que as justifiquem.

Américo da Silva Ramalho
Chefe do Gabinete de Relações Públicas



DESASTRE FOI SIMULACRO EM BRAÇO DE PRATA

• exercício comprovou eficácia e rapidez de socorro em caso de emergência grave

Dia 15 de Maio, a Zona Oriental de Lisboa ficou em "estado de sítio". Tudo porque, às 10h30, na estação de Braço de Prata, um comboio com destino a Santa Apolónia, ao efectuar a marcha pela linha de desvio, devido à ocupação da linha principal por outro comboio, colidiu com um veículo ligeiro de mercadorias. A viatura transgrediu: encontrava-se indevidamente naquele local. Mais grave ainda: transportava recipientes com matérias inflamáveis.



Finalmente, tudo foi cenário. Foi simulacro em que participaram, para além da CP, o Regimento de Sapadores Bombeiros, corpos de Bombeiros Voluntários de Lisboa, o Serviço Municipal de Proteção Civil, a Polícia Municipal, a Cruz Vermelha Portuguesa, a Polícia de Segurança Pública e a Petrogal.

O exercício servia para testar a capacidade de resposta a emergências deste tipo. E demonstrou que a generalidade dos intervenientes está à altura de acudir com eficácia a sinistros como este.

"Tudo correu dentro dos moldes previstos. No entanto, o simulacro per-

Neste cenário, ocorreu o "acidente". A viatura ligeira ficou parcialmente destruída, com dois feridos retidos no interior. Os estilhaços resultantes do embate foram projectados, danificaram uma das válvulas de um vagão cisterna estacionado próximo, provocando derramamento de gasolina.

Quando se procedia ao desencravamento e retirada dos feridos, eclodiu um foco de incêndio que se propagou a um vagão de mercadorias e a uma carruagem da composição que embatera na viatura ligeira.

Do "desastre" resultaram diversos feridos graves, alguns feridos ligeiros, queimados e outros passageiros em estado de choque.

Por parte da CP, foi correcta toda a intervenção: desde o alerta, e o acionamento dos meios de socorro externos por parte do chefe da estação de Braço de Prata, ao corte de tensão na catenária na zona do acidente. Os meios de Proteção Civil da Empresa e a Brigada de Catenária procederam com eficácia: chegaram atempadamente ao local, colocaram varas de terra na catenária, integraram o Posto de Comando de Operações.

"Estado de sítio" às portas de Lisboa: embate de um comboio com uma viatura, seguido de incêndio.

Um cenário que pôs à prova a capacidade para enfrentar situações de emergência.

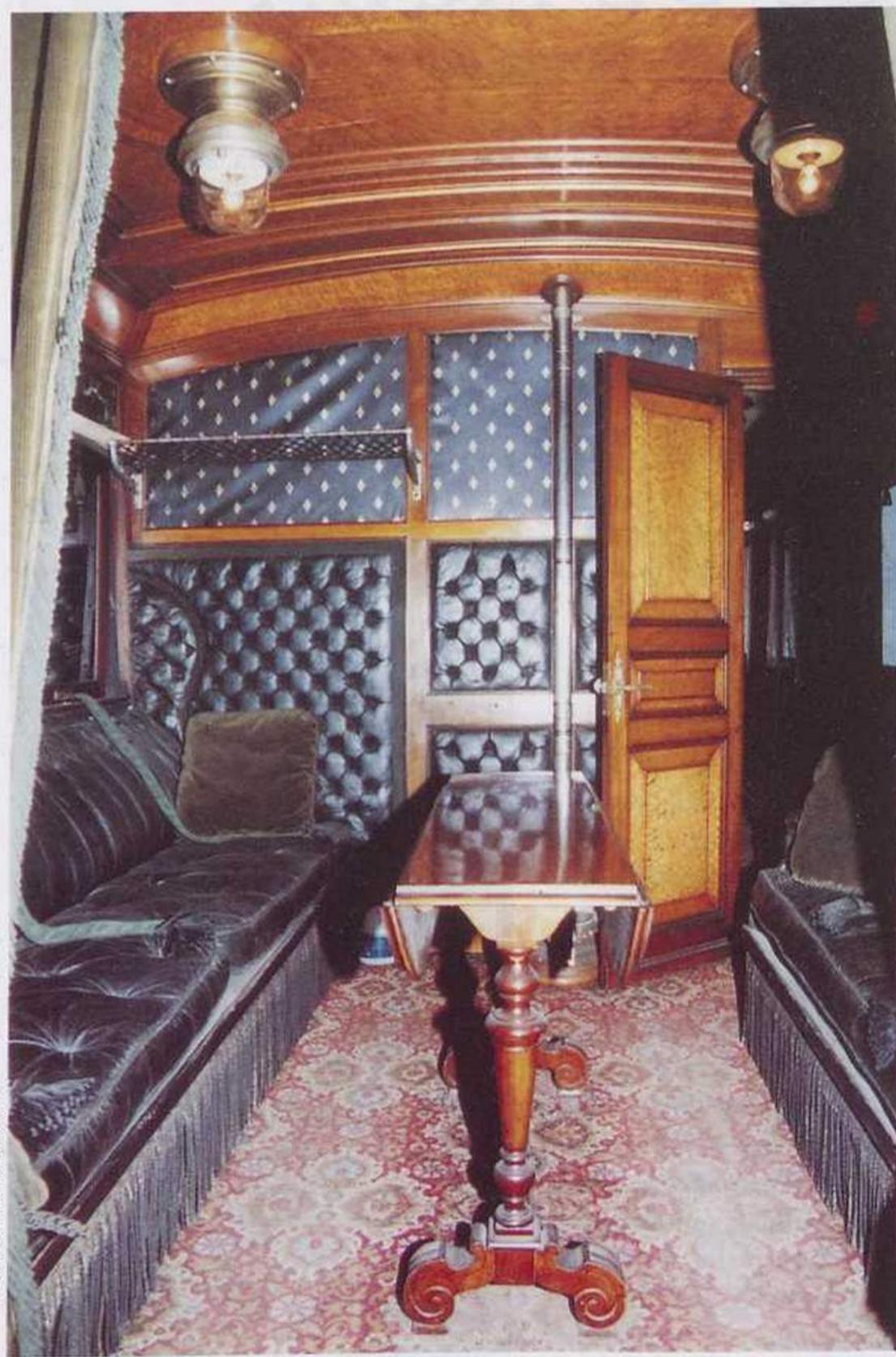
Após a ocorrência, acudidos e evacuados os sinistrados, combatido o incêndio, procedeu-se ao reconhecimento final ao material ferroviário, à inspecção da via e da catenária, foi restabelecida a tensão e reiniciada a circulação ferroviária.

Toda a operação durou uma hora.



INTERVENÇÃO EFICAZ

Braço de Prata: ponto de intensa circulação ferroviária. Na memória de todos, um grave acidente aqui ocorrido há largos anos. Um local adequado para o simulacro organizado. As dificuldades de acesso eram um factor mais para aferir das capacidades de intervenção.



FOTOS M. RIBEIRO

O COMBOIO DO SÉCULO XIX

O habitualmente designado "comboio real", que encontramos em Valença, é o comboio do Século XIX. A locomotiva, a vapor, foi construída em 1875, na Inglaterra, nas oficinas de Beyer Peacock & Co. Com capacidade para aprovisionamento de três toneladas de carvão e 7.204 litros de água, esta locomotiva, com o número 23, equipada com tender, está em condições de funcionamento: ainda em Março último, ela regressou aos carris para uma viagem com visitantes estrangeiros.

Armando Marques Bernardino, ferroviário desde 1966, é o guia da expedição que fizemos. Orgulha-se do estado de conservação do material e os olhos brilham-lhe quando se refere à locomotiva 23. E chama-nos a atenção para as carroagens que em Valença se mostram.

Lá estão: um salão de origem portuguesa, construído nas Oficinas Gerais do Douro e Minho em 1885 e

VALENÇA DO MINHO: A HISTÓRIA DO COMBOIO DO SÉCULO XIX

Valença do Minho: a um passo de Espanha, no recanto de uma estação por várias vezes honrada no concurso das "Estações Floridas", a Secção Museológica Ferroviária é bom convite para atenta visita. E merece. Ali, nas instalações de uma antiga "cocheira" de locomotivas, abriga-se mais um "comboio real" - O Comboio do Século XIX.

reconstruído em 1926. Com o comprimento de 8.140 metros (com os tampões), o salão comporta nove lugares. Um pormenor interessante: casa de banho com chuveiro, aquecimento por tubagem.

Um salão de 1888, construído em França na Desouches David & Cie. Com 30 lugares, comprimento de 13.606 metros (com os tampões), sala forrada a marroquinaria, casa de banho com lavabo e pia em faiança.

Ainda outra carroagem, construída também em 1888 na Desouches David - para 24 lugares e comprimento de 7.280 metros (com tampões).

Da Desouches David é igualmente o furgão, construído em 1891, com capacidade de carga de cinco toneladas e comprimento (com os tampões) de 7.280 metros.

E uma carroagem, de origem suíça, construída em 1888 na Société Industrielle, com primeira (dez lugares), segunda (vinte e quatro lugares) e terceira classes (trinta e seis lugares). Os bancos são transversais, existem divisórias entre cada um dos com-



partimentos, os estofos e as cores a definir a distinção entre as classes.

É este o Comboio do Século XIX que, com todo o seu esplendor, se patenteia em Valença do Minho - uma preciosidade a conhecer. Com vagar e atenção.

ESPÓLIO DIVERSIFICADO

À semelhança das outras Secções Museológicas que vimos visitando, a de Valença recolhe também muito outro material: ferramentas, resguardos de nível de óleo, lanternas, um quadriciclo de via, marcadores de bilhetes, fotografias de ferroviários. Inevitavelmente: exposto numa parede, a reprodução de um poema de

Fernando Pessoa - "No comboio descendente".

Os olhos são, todavia, atraídos para um mapa, muito pormenorizado, dos Caminhos de Ferro de Portugal. O trabalho teve a coordenação de um ferroviário, cujo nome é destacado - Carlos Lázaro.

A Secção Museológica de Valença é solicitada por muitos curiosos. Predominam os espanhóis entre os visitantes, interessados na história dos caminhos de ferro. Também as escolas a procuram com frequência. Ali se revelam aspectos importantes de um património rico que, felizmente, ainda que, vencendo dificuldades, vem sendo preservado. O Comboio do Século XIX está à nossa espera: é importante conhecê-lo.



A
N
O
S
U
E
L
E
I
S
S
I
T
U
A
E
M



NOS DIAS 4 E 5 DE MAIO decorreu em Lisboa a conferência Pré-CEH, preparatória da Conferência Europeia de Horários de Comboios Internacionais de Passageiros. Presentes, para além da CP, representantes da SNCF e da RENFE. Como convidado observador esteve a empresa da rede marroquina, ONCFM. O objectivo do encontro, durante o qual houve troca de informação sobre as realidades das empresas participantes, foi o de preparar, no âmbito das três redes, a próxima Conferência Europeia para a definição dos horários de Inverno 1994/95.

ESTANTE

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

- CARGO – Abril 94 – insere texto sobre a ligação de Pinhal Novo a Penalva.
- CARRIL – Março 94 – interessante texto sobre os comboios turísticos em Espanha.
- LINEAS DEL TREN – Abril 94 – nota sobre o Congresso Europeu para a Qualidade, em Lisboa.
- LINEAS DEL TREN – Maio 94 – texto sobre o transporte de leite entre Abbeville e Lisboa.
- LE RAIL – Maio 94.
- LA VIE DU RAIL – 4 Maio – reportagem sobre o Eurotúnel.
- LA VIE DU RAIL – 11 de Maio.
- LA VIE DU RAIL – 18 de Maio – As carruagens cama do futuro.
- LINEA TRENO – Março 94.
- EUROPAL – Revoluções na técnica do transporte de contentores refrigerantes.
- RAIL INTERNATIONAL – Abril 94.
- DSB BLADET – Maio 94.
- KUNDENBRIEF – Maio 94.
- MAV MAGAZINE – Março 94.
- RAILWAY GAZETTE – Março 94 – contém suplemento sobre o Eurotúnel.
- RAIL EUROPE – Abril 94 – a modernização dos caminhos de ferro gregos.



MIKE BISHOP, gestor do Grupo Ambiente dos Regional Railways North West, esteve na sede da CP, em Lisboa, no passado dia 10 de Maio, onde apresentou aspectos diversos das "melhorias ambientais nos British Rail". Explicou a história e evolução do Grupo Ambiente, de 1982 aos nossos dias. A sua palestra aflorou aspectos tão diversos como a limpeza e pintura de pontes, o design de parques de estacionamento, pátios, acessos para deficientes, a gestão da vegetação ao longo da via, a arte (em particular a escultura) ... caminhos de ferro, reparação de zonas confinantes ao caminho de ferro e a vigilância de estações. Aspectos que mereceram grande atenção por parte de quantos assistiram a esta palestra de Mike Bishop.

HORÁRIO DE VERÃO TRAZ MAIS COMBOIOS

Entrou em vigor o novo horário de Verão, com fortes novidades em diversas ligações. As mais beneficiadas foram os suburbanos tanto em Lisboa como do Porto, mas também a ligação Coimbra-Figueira da Foz e a Linha da Beira Alta.

Na Linha de Sintra, o Terminal 5 de Outubro foi activado até às 0.36 horas (hora de partida do último comboio para o Cacém) de segunda a sexta-feira. Desta modo, foi alargado de quatro horas o período de funcionamento do Terminal.

Foi ainda aumentada a oferta no período nocturno na linha de Sintra: mais dois comboios, com saída do Rossio às 23.45 e 0.45. Atende-se, deste modo, às solicitações dos utentes.

Na Linha da Azambuja, foi aumentada a oferta nas

horas de ponta: circulam mais cinco composições e foi prolongado o percurso de quatro outros comboios.

No Porto: criados oito novos comboios no eixo Porto-Espinho (com número reduzido de paragens, por forma a garantir a ligação em 30 minutos).

Foram ainda reajustados os espaçamentos de outras circulações, de modo a introduzir cadência mais regular.

Em resumo: Espinho fica servido por 36 comboios diários, quatro dos quais rápidos.

No eixo Porto-Braga, foram formados mais dois comboios diários, para responder à procura do meio dia.

Aveiro-Porto passou a ter 34 ligações diárias, sete dos quais rápidos.

Coimbra-Figueira da Foz ficou reforçada com

duas novas circulações até Alfarcos.

N Linha da Beira Alta, o regional Guarda-Coimbra é antecipado de uma hora, para chegar a esta cidade às 11.50. E o Intercidades proveniente da Guarda passa a chegar a Coimbra às 9.50 horas (antecipação de quinze minutos).

O Sud-Expresso tem ligação ao TGV em Hendaye. Assim, a ligação a Paris é encurtada em cinco horas.

As melhorias introduzidas pelo novo horário de Verão comprovam o esforço da CP para adequar o seu serviço às necessidades dos utentes. Tornam-se possíveis pelo elevado investimento que a Empresa vem fazendo em material circulante e infra-estruturas.

CP EM BREVES

- O INSTITUTO SUPERIOR de Transportes, ISTP, tem este ano duas licenciaturas – Engenharia Mecatrónica e Transportes – e três pós-graduações – Gestão de Sistema de Transportes, Logística e Distribuição e Gestão de Energia. O ISTP é uma instituição de ensino superior universitário, integrada na estrutura da Fernave, de que são societárias a CP, o Metropolitano de Lisboa, os STCP, a Transtejo e a Ferbritas.

- LANÇADO PELA CP um programa de papel comercial no montante de cinco milhões de contos, a 91 dias. A operação foi organizada pela Deutschebank de Investimentos, que lidera o sindicato bancário que garantiu a emissão. A taxa de intervenção foi de 14,375%.

- ASSINADO A 20 DE MAIO o protocolo que definiu o papel de cada uma das entidades que participa no futuro metropolitano de superfície de Coimbra – CP, Metropolitano de Lisboa, Câmaras Municipais de Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo. Espera-se que, dentro de cinco anos, o metropolitano de superfície de Coimbra seja uma realidade. O empreendimento está orçado em doze milhões de contos. A cerimónia de assinatura do protocolo foi presidida pelo Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes, Eng.º Ferreira do Amaral.



A CP CONTINUA A APOIAR a iniciativa de escolas e de estudantes. Desta feita, foram alunos da Escola Superior de Comunicação Social do Instituto Politécnico de Lisboa que se deslocaram de comboio a Praga, na República Checa. A CP esteve com eles. À partida, na estação de Santa Apolónia, a alegria era predominante. (Foto de M. Ribeiro)

Uma única proposta a concurso. Seguem-se negociações rigorosas, tendo em vista o cumprimento do calendário estipulado. São os primeiros passos para a realização de um velho sonho.

... E O COMBOIO VAI PASSAR A PONTE

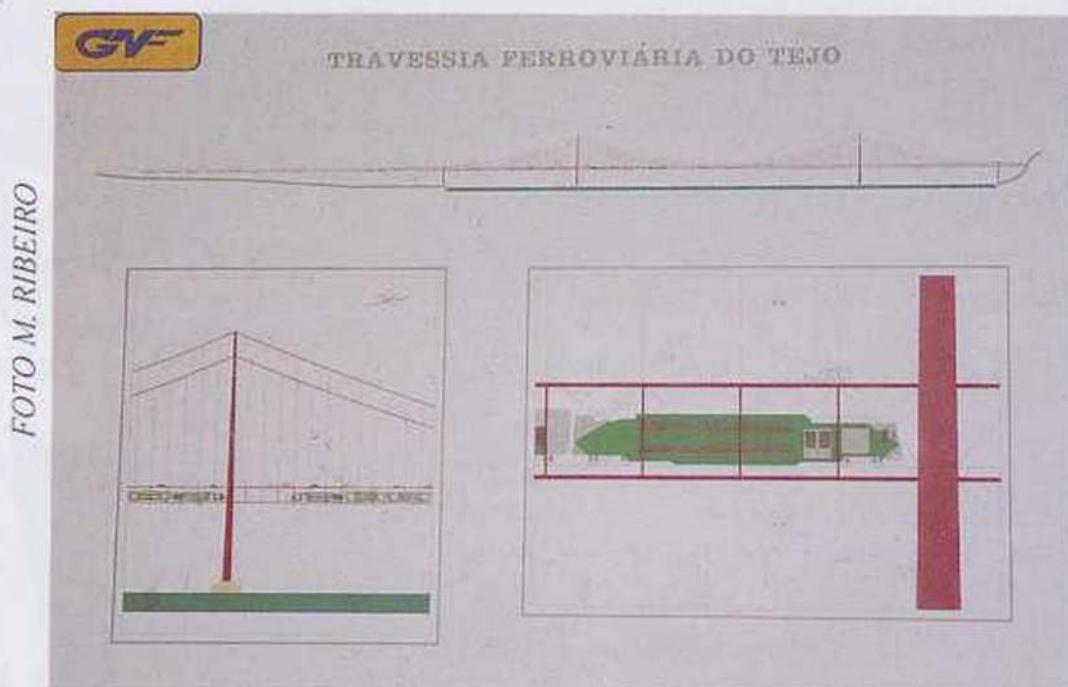
Aberta a 25 de Maio a única proposta apresentada ao concurso para construção e exploração de atravessamento ferroviário sobre o Tejo na Ponte 25 de Abril. A proposta foi elaborada pela Travitejo, consórcio liderado pela Siemens AG e no qual se integra a Geo Alsthom e a Bento Pedrosa. Depois de, na fase de pré-qualificação, terem sido seleccionados três concorrentes, à fase final apenas um se apresentou.

A circunstância vai exigir que as negociações com este consórcio sejam conduzidas com elevado rigor, tendo no entanto o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa soluções alternativas, caso o consórcio não satisfaça as exigências. As negociações vão ser conduzidas por uma comissão criada para o efeito por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e Obras

Públicas, Transportes e Comunicações, devendo prolongar-se até Outubro, altura em que será tomada a decisão final a este respeito.

O relatório da comissão deve estar concluído em Setembro. O contrato ficará assinado em Janeiro de 1995.

A construção da infraestrutura ferroviária começa em Julho de 1995 e os trabalhos ficarão concluídos em



Setembro de 1997 para que seja possível começar a circulação dos comboios em Abril de 1988. Estes são os prazos estabelecidos no calendário para a execução da obra que podem, todavia, ser alteradas pelo processo de negociação com um único concorrente.

AS PERSPECTIVAS

Os estudos feitos para o atravessamento ferroviário do Tejo apontam para um tráfego anual de 40 milhões de passageiros nos dois sentidos. Por dia, o tráfego será de 120 mil passageiros – 15 a 20 mil por hora.

Numa primeira fase, o movimento diário na ponte será de 300 comboios, podendo numa segunda fase alargar-se aos 500.

A ligação entre a estação do Pragal,

na margem Sul, a Sete Rios, está prevista para uma duração de 10 minutos. Entre Corroios e Entrecampos, 20 minutos.

O atravessamento ferroviário tem um investimento previsto de 112 milhões de contos. A infraestrutura exige a construção de um tabuleiro ferroviário com a extensão de 2300 metros, sob o

tabuleiro rodoviário, e o seu prolongamento por mais 840 metros sob o viaduto de Alcântara. Entretanto, o GELAF, Gabinete de Gestão das Obras de Instalação do

Caminho de Ferro na Ponte Sobre o Tejo, abriu já o concurso de pré-qualificação para o alargamento do actual tabuleiro e reforço de estruturas – obras avaliadas em 35 milhões de contos, financiados no âmbito do PIDDAC – Programa de Investimento e de Desenvolvimento da Administração Central.

A proposta apresentada pela Travitejo, com 30 volumes e 300 quilos de papel, admite a possibilidade de redução do investimento previsto e o recurso a composições com carruagens com dois pisos – o que seria uma novidade nos caminhos de ferro portugueses.

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 Grátis