



FOTO M. RIBEIRO

NATAL ANO NOVO

NATAL: a data sempre desejada, a das Boas Vontades, quando corações e mentes se abrem a uma vivência muito especial. Ao cabo de um ano difícil, o Natal de 1994 traz-nos ao sapatinho o anúncio de que a modernização do Caminho de Ferro, já irreversível, pode acelerar-se. Se assim for, todos os ferroviários estão de parabéns.

NATAL: a celebração da vontade de convivência pacífica entre os Homens, a afirmação da esperança, o propósito de fraternidade. É o Dia Sagrado, no qual todos buscamos na Fonte das Hossanas ténpera para mais outro ano de porfiadas canseiras na aposta de desenvolvimento, de mais riqueza, mais qualidade, mais humanização do tempo que vivemos.

NATAL: na Festa, a redescoberta do valor da Família como base sólida de uma sociedade que se pretende tão vigorosa quanto livre. E sólida base para o desenvolvimento do indivíduo, integrado nesta sociedade que, sendo de indivíduos, é de diferenças.

Para todos, um bom Natal. E próspero Ano Novo, repleto de boas e muitas novidades ferroviárias.

SANGFER

• o Norte aderiu positivamente à solidariedade ferroviária



pág. 6

CP BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP – N.º 36 – 20-12-94



FOTO M. RIBEIRO

BENFICA: estação nova e moderna

pág. 2/3

CASCAIS

na hora da renovação

centrais



AS INTENÇÕES E OS FACTOS

Fazer o balanço de uma instituição para lá dos seus indicadores quantitativos implica uma reflexão, uma paragem breve para um relance aos votos e aos propósitos formulados um ano antes e para ver o nosso coeficiente de satisfação face àqueles objectivos.

Tínhamo-nos proposto estabelecer uma cadeia de informação com os ferroviários, sublinhando aqui e acolá um acontecimento técnico, ressaltando – sempre que o considerámos oportuno – os actos e os gestos dos ferroviários. Elemento de uma cultura de Empresa, sempre intentámos registar de uma forma viva os sinais dessa cultura organizacional, visando – que mais não seja – tornar esses eventos passíveis de apreciação futura.

Poderá parecer que nos não tínhamos desafiado para uma "fasquia" muito alta. Não concordamos! Lançar um olhar fotográfico e interpretativo sobre uma Empresa não é tarefa fácil. A

gestão das oportunidades e dos conteúdos de uma organização impõe um rigor e uma ética que julgamos ter respeitado. Na intenção, na escrita, no olhar.

Este nosso instante de reflexão já vai longo. Há caminhos a prosseguir, há melhorias a implementar. Urge passar o discurso institucional conciliando a ética com a estética. De resto, é sabido que a comunicação é eficaz quando as mensagens atingem os destinatários. O

nosso voto para 1995 é o de conseguirmos auscultar junto dos ferroviários se o Boletim da CP constitui o instrumento comunicacional – causa ou efeito – da nossa Empresa desejado para o futuro.

Américo da Silva Ramalho
Chefe do Gabinete de Relações
Públicas

FOTOS M. RIBEIRO



ESTAÇÃO DE BENFICA MAIS UMA ETAPA GANHA NA MODERNIZAÇÃO DE LINHA DE SINTRA

A nova estação de Benfica aí está. Moderna, arejada, já comportando as futuras quatro vias que caracterizam a modernização da Linha de Sintra. Bom gosto e comodidade são dois aspectos fundamentais deste novo edifício de passageiros.

Construída e aberta ao público a nova estação de Benfica – mais um importante passo dado na modernização da Linha de Sintra. Obra a cargo do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, o seu custo foi de 1,8 milhão de contos.

O edifício é todo em subterrâneo. Aí se encontram as bilheteiras, uma sala de espera, instalações de apoio e

área comercial. O acesso aos cais é feito por escadas e rampas, amplas.

Os cais de embarque – com plataformas cobertas e bancos (com guarda-ventos em vidro na plataforma central) destinados aos utentes – são profusamente iluminados. Anexo à estação, foi construído um edifício, instalações funcionais destinadas à TEX.

O exterior, voltado para a Avenida da Venezuela, está decorado com bom gosto, a azulejo. Tem um pequeno jardim, com bancos, de onde parte igualmente escadaria de acesso aos cais da Linha I. A entrada principal situa-se na Avenida da Venezuela, onde existe rotunda para transportes colectivos. Há igualmente entrada pelo lado da Buraca.

Os trabalhos decorreram em simultâneo com os da quadruplicação

da via electrificada e com a respectiva vedação. Para o efeito, houve que alargar um pontão, o que originou ligeiros atrasos nos prazos previstos para esta construção.

MAIS UMA PASSAGEM DESNIVELADA

Desapareceu, assim, a velha estação de Benfica, com o seu edifício térreo branco. Se a estação era paradigmática da Linha de Sintra antes de se iniciarem os trabalhos de modernização, o novo edifício “traduz” a profunda transformação em curso.

Enquanto decorriam os trabalhos, o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa fazia construir uma nova passagem desnivelada entre Monsanto e a Rua Conde de Almoester. Concluída 50 dias antes do prazo previsto, a passagem desnivelada significou investimento de 380 mil contos.

Mais larga e mais alta do que a passagem desnivelada dos “Pupilos do Exército” (entretanto, encerrada e aterrada) junto da antiga estação da Cruz da Pedra, permite a circulação diária de milhares de veículos. A nova passagem inferior tem 4,5 metros de altura.

SEGUE-SE: REBOLEIRA

A modernização e a quadruplicação da Linha de Sintra,



intervenção de muita complexidade, tem já novos passos anunciados. Enquanto se realizam os trabalhos de construção da nova estação de Queluz-Massamá e de remodelação da estação do Rossio, foi aberto concurso para a construção da nova estação da Reboleira e para a quadruplicação de mais um quilómetro de via.

atravessamento desnivelado do exterior até ao cais.

Destinado aos milhares de utentes da zona da Reboleira, o novo apeadeiro cria as condições para a extinção do apeadeiro da Damaia. Para substituir este apeadeiro e o de Santa Cruz de Benfica (que será também encerrado) vai ser construído o



Candidataram-se quinze empresas à execução da empreitada no valor de 1,6 milhões de contos. A decisão sobre o vencedor do concurso será tomada no mês de Janeiro.

O apeadeiro da Reboleira, nas proximidades das instalações da Sorefame, vai dispôr de área comercial, cais cobertos e

apeadeiro de Santa Cruz/Damaia. A modernização da Linha de Sintra está, assim, a avançar com passos seguros, fazendo-se visível a todo o momento o resultado do enorme esforço que tem sido desenvolvido.

Os utentes da Linha, em decorrência destes trabalhos, ganham mais comodidade e maior segurança.

Linha de Cascais: começa a mudar de face em 1995

- estações modernizadas, eliminação de PN's, novas subestações e interfaces



O Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa prepara a mudança profunda de mais um suburbano – a Linha de Cascais. Há já obras realizadas, outras em fase de concurso, algumas que vão iniciar-se em breve. Tal como acontece na Linha de Sintra, a de Cascais vai mudar de face, modernizar-se. E 1995 será o ano de começo das grandes obras.

Linha de Cascais – preparam-se as grandes mudanças. Objectivos: renovação da via, supressão das passagens de nível, remodelação da catenária, remodelação de estações, ampliação de plataformas de cais. 1995 começa a mostrar as "novidades" entretanto estudadas

nos gabinetes, passadas a projectos que, depois, aguardam os necessários concursos para adjudicação de obras. Quando os trabalhos se revelam aos olhos dos utentes (e da generalidade do público) há já um enorme esforço anteriormente desenvolvido, fundamental, mas que sempre

fica despercebido. Todavia, passo a passo são tomadas decisões, fechados acordos, definidos planos.

SUPRESSÃO DE PASSAGENS DE NÍVEL

Mais uma PN (para peões) foi já suprimida – na estação de Carcavelos, em consequência da construção de uma passagem superior. As PN's da Parede e da Bufareira já têm projecto para a sua eliminação (empreendimento de 800 mil contos). Obras que se iniciam no ano de 1995 e visam além da construção de passagens desniveladas para peões, com espaços para parqueamentos de viaturas. É preciso dizer que, no troço entre Parede e S. Pedro, a supressão das PN's existentes requer a remodelação dos acessos rodoviários envolventes. Quanto a S. João do Estoril, está em estudo a resolução do cruzamento rodo-ferroviário junto da respectiva estação. Em Carcavelos, prevê-se uma passagem superior ao caminho de ferro, o que requer a intervenção da Câmara Municipal de Cascais no reordenamento da circulação rodoviária local. Entretanto, a Junta Autónoma das Estradas vai lançar, em 1995, o concurso na

parte que lhe diz respeito. Outra PN que será eliminada – a da Belém. Quando a modernização da Linha de Cascais estiver concluída, será uma das linhas em actividade onde os "pontos negros" estarão excluídos.

NOVAS SUB-ESTAÇÕES

A modernização exige a instalação de novas sub-estações de catenárias. Depois de adjudicada a da Cruz Quebrada e de S. Pedro do Estoril, segue-se a



de Belém. Em meados de 1996, estará pronta toda a renovação da catenária, um investimento



superior a 800 mil contos. Particular importância tem a remodelação de estações que será executada. Merecem especial atenção as de Paço de Arcos e de Carcavelos. Em Paço de Arcos, vão iniciar-se em breve os trabalhos, integrados no Plano Integrado de Paço de Arcos, no qual colaboram com o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, a Câmara Municipal de Oeiras e a Direcção Geral de Transportes Terrestres. A estação de Paço de Arcos será interface:

além de uma nova EP, serão construídos viadutos que suprimem a actual PN junto da

estação, exigindo-se para o efeito um novo ordenamento rodoviário. O total do investimento ascende a mais de um milhão de contos. Em Carcavelos: serão investidos milhão e meio de contos numa nova EP, com passagem inferior rodoviária. Terá escadas e rampas de acesso às plataformas cobertas. Estão previstos espaços comerciais de animação em toda a parte subterrânea da EP. Inserida no PICA (Plano Integrado para Carcavelos, no qual colaboram além do GNFL, a Câmara Municipal de Cascais, a Junta Autónoma das Estradas e Direcção Geral de Transportes Terrestres), a modernização permite o estabelecimento de um interface. Nas proximidades da estação de Carcavelos, surge o Parque de Estacionamento de Comboios, cujo concurso já foi lançado. O Parque de Estacionamento substitui o de Cais do Sodré, onde decorrem trabalhos para a instalação do Metropolitano com interface aos caminhos de ferro. Entretanto, em Oeiras foram já instaladas as oficinas de manutenção, investimento de cerca de um milhão de contos.

SANGFER FEZ RECOLHA DE SANGUE EM CONTUMIL

• enorme
adesão no
Norte do País

FOTOS M. RIBEIRO



Criado em Outubro e já com cerca de mil associados, o SANGFER, Grupo Ferroviário de Dadores de Sangue, promoveu no dia 7 de Dezembro, no Porto, nas futuras instalações do Posto de Comando de Contumil, uma recolha de sangue – a primeira realizada entre ferroviários da Cidade Invicta por esta associação humanitária, sem fins lucrativos, que é o maior grupo entre estruturas congêneres ao nível de grandes empresas em Portugal.

O SANGFER desenvolve a sua actividade em colaboração com o IPS, Instituto Português de Sangue, e os Serviços de Hemografia, em quanto se refere a aspectos médicos e científicos relacionados com a dádiva de sangue.

A recolha realizada no Porto permitiu obter 120 unidades de líquido sanguíneo – 50 litros. Números que traduzem a adesão positiva dos ferroviários a esta iniciativa e confirmam a indelével abnegação dos ferroviários portugueses.

Embora, no momento, não se registe falta de sangue nas instituições hospitalares portuguesas, a colheita teve significativa importância uma vez que, habitualmente na quadra natalícia, aumenta o número de acidentes nas estradas, com aumento acrescido das necessidades de sangue.

O acto realizado no Porto marcou o início da actividade do SANGFER no Norte do País. Estiveram presentes, para além do Presidente do SANGFER, Eng.º José Pontes Correia, e do vice-presidente, José Manuel dos Santos, a Dr.ª Maria Georgina Martins Correia, sub-delegada de Saúde no Norte, em representação do Ministro da Saúde; o Dr. Almeida Gonçalves, presidente do Instituto Português do Sangue; Moreira Alves, presidente da Associação Nacional de Dadores; o Eng.º Jorge Vilaverde, em representação do Conselho de Gerência da CP; o Eng.º Jesus Duarte, em representação da E.M.F.E.-Norte; e o Eng.º Samuel Carvalho, da FERNAVE-Guifões.

Para o início de 1995, o SANGFER prepara novas acções, nomeadamente no Entroncamento, Barreiro, Coimbra e Lisboa. Todos os esclarecimentos são dados pela Direcção do SANGFER pelo número de telefone interno 478 (rede de Santa Apolónia).





AUTOMOTORA VIP: um serviço especial da CP que suscita o interesse cada vez maior dos clientes. Mais uma viagem da VIP, agora até Castelo Branco, requisitado pelo Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa. Convenientemente apetrechada para viagens de grupo, para reuniões de quadros, a automotora VIP satisfaz assim os requisitos para uma procura de qualidade.



DE NOVO, UM BRILHARETE dos atletas ferroviários. Agora, foi em Carnaxide que as camisolas amarelas do Grupo Ferroviário de Portugal fizeram das suas, classificando-se nos primeiros lugares e trazendo "para casa" um belo troféu. Deste modo, o desporto ferroviário continua a dar cartas, sendo a sua presença quase obrigatória nas numerosas provas que se vão disputando nas estradas portuguesas e nas quais o GFP vem demonstrando "raça". As classificações brilhantes o demonstram.

ESTANTE

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

— LA VIE DU RAIL — 26 de Outubro de 1994. Passagens de nível preocupam a SNCF: o balanço de um ano trágico dos

transportes nas grandes cidades (Barcelona, Francforte, Londres, Milão, Paris).

— LA VIE DU RAIL — 2 de Novembro de 1994. Os cartazes ferroviários de Fix-Masseau. A arte decorativa no Metro parisiense.

CP EM BREVES

- O INSTITUTO SUPERIOR DE TRANSPORTES prepara-se para iniciar actividade no Porto em 1996. O IST vai ser, assim, o primeiro estabelecimento de Ensino Superior a proporcionar, no Norte do País, cursos na área de Tecnologia de Transportes. Recorde-se que o IST, já a funcionar em Lisboa e no Entroncamento, foi criado pela Fernave, uma das empresas subsidiárias da CP.

- OS PASSAGEIROS DO INTERCIDADES na linha Lisboa-Porto-Braga, passaram a poder pagar o bilhete de viagem e reservar o seu lugar através do multibanco. O sistema irá ser, futuramente, ampliado aos restantes eixos do Intercidades.

- EM FINAIS DE 1995 todo o "Itinerário do Carvão" entre a Funcheira e o Pego (250 Km de via) irá dispor de rede integrada de telecomunicações que possibilitará a transmissão digital. O sistema permite o correio electrónico, televigilância, controlo remoto, fax e sistemas de exploração ferroviária. Um investimento de dois milhões de contos, que a CP adjudicou a um consórcio constituído pela Philips, a CME e a Alberto Maria Bravo.

- A ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DOS AMIGOS dos Caminhos de Ferro, APAC, celebrou os seus 14 anos de existência com um passeio turístico na Linha da Lousã, entre Coimbra B e Serpins. Para o efeito, foi organizado um comboio especial, com duas carruagens-restaurante, onde se realizou o almoço comemorativo da efeméride.

- A CP MELHORA O SERVIÇO Alfa Clube com o atendimento personalizado dos seus clientes, aperfeiçoando a interlocução entre a sua rede de vendas e as agências de viagens. Para o efeito, a CP reuniu em Lisboa 40 operadores para troca de informações e análise dos problemas comuns. Na reunião foram realçadas as vantagens do serviço Alfa Clube, que oferece estacionamento privativo nas estações de Santa Apolónia (Lisboa) e de Campanhã (Porto).

BARREIRO NOVO TERMINAL PRESTES A "AVANÇAR"



- estão prontos os projectos para a segunda fase da construção do terminal rodo-ferro-fluvial

Tudo pronto para a construção do terminal rodo-ferro-fluvial do Barreiro. Elaborados os estudos sobre o plano de ordenamento da zona e o projecto de pormenor do edifício do terminal, a CP pode agora avançar para as etapas seguintes deste processo, tão logo estejam resolvidos alguns problemas existentes.

Numa primeira fase, na qual foram investidos dois milhões de contos, fez-se a construção dos aterros, foi remodelada a rede de esgotos e instalados

novos pontões (cinco) para atracagem de barcos. Na segunda fase desta obra, será construído o edifício do terminal, além de parques de estacionamento para autocarros e táxis (interface) e eliminada a PN existente, através de uma passagem inferior ao caminho de ferro. Prevê-se igualmente restaurar a ligação rodoviária Barreiro-Seixal.

O terminal do Barreiro integrará, deste modo, o complexo de transportes na Margem Sul e nas ligações entre as duas margens do

Tejo, que vão contar ainda com o atravessamento ferroviário do rio e uma nova ponte rodoviária (Montijo). O atravessamento fluvial é complementar neste conjunto, mantendo-se significativo o troço ferroviário do Barreiro ao Pinhal Novo.

Tal como a CP sempre afirmou, o Barreiro não desaparece como terminal e centro ferroviários, adaptando-se, todavia, à realidade de um novo sistema de transportes entretanto implementado.

– BOLETIM INFORMATIVO

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP

Calçada do Duque, n.º 20 • 1294 LISBOA CODEX • Tel. (01) 346 31 81 / 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 / 938 71 90 • FAX 937 75 60

Tiragem: 21 000 exemplares • Distribuição Gratuita