

# EIXO NORTE-SUL APRESENTOU-SE — É A REVOLUÇÃO NOS SUBURBANOS DE LISBOA

— ver centrais



## VÊM AÍ OS PASSES DO SÉCULO XXI

dispensa cobradores  
e suportes físicos.  
Tudo através de  
leitor óptico

— pág. 7

# CP BOLETIM

## FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP - N.º 40 - 20-4-95



FOTOS M. RIBEIRO

## VISITAS DE ABRIL: MINISTRO E DEPUTADOS VIERAM VER AS OBRAS

— pág. 2/3



## SOLIDARIEDADE

• UMA OBRA  
NOTÁVEL:

## O INSTITUTO DOS FERROVIÁRIOS

— pág. 8

FOTOS M. RIBEIRO



## NOVOS DIÁLOGOS

Quando o **Boletim CP** chegar às mãos dos seus leitores, ter-se-á concluído mais uma edição dos Jogos Desportivos Ferroviários, evento que, ano após ano, com velhas ou novas fórmulas, com mais ou menos modalidades, constitui uma prova de convívio e um dos cimentos da cultura ferroviária.

Está, por isso, por fazer a história e a interpretação dos Grupos Desportivos Ferroviários, cujo papel psicossocial é relevante. Com efeito, uma Empresa como a CP deve ser observada como sistema de subculturas com códigos de valores e semânticas próprias.

No interior da organização ferroviária se situam algumas das estruturas mais intervenientes, assumindo as sindicais e as político-partidárias uma acuidade de assinalar. No exterior da organização surgem outras formas associativas, umas com a intervenção dos ferroviários, outras à sua "revelia", outras ainda estabelecendo com a Empresa uma dialéctica de características peculiares.

Deixando de lado as formas institucionais do interior da Empresa, por mera opção de forma, teremos que olhar para os outros grupos que enunciámos. Uns, criando espaços adequados para o diálogo técnico sobre o Caminho de Ferro e possibilitando uma produção teórica nem sempre exercitada pelos "actores" potenciais. Outros, dando curso a afectividades críticas e apoiantes da ferrovia, enriquecendo a massa crítica geradora de novos rumos. Outros ainda, dando corpo a novas posturas dos clientes e dos consumidores face aos bens e serviços da comunidade.

Cada um dos grupos acima aflorados posiciona-se - no tempo e no conteúdo - de formas díspares, de acordo com os seus interesses. A Empresa compete dar atenção aos sinais que decorrem dos depoimentos, das posturas e das críticas (e dos louvores) e produzir as sínteses e os diálogos ajustados.

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



FOTOS M. RIBEIRO

### EM ABRIL, VISITAS MIL

## DEPUTADOS E MINISTROS VISITARAM AS OBRAS A SUL DO TEJO

A tutela visitou atentamente os trabalhos em curso na rede ferroviária a sul do Tejo, alguns deles já relacionados com a futura ligação Norte-Sul. O ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes, eng. Joaquim Ferreira do Amaral, acompanhado pela Administração da CP e do GNFL, fez como que uma revista ao que já se observa no terreno, inteirando-se dos detalhes e das dificuldades: trabalhos morosos, como são sempre os da infra-estrutura ferroviária, com complexidades próprias. O esforço dos técnicos e trabalhadores vem permitindo avançar, no cumprimento dos calendários estabelecidos e tudo aponta que, nos prazos previstos, a enorme obra de modernização esteja concluída. Assim, o Ministro pode comprovar que os caminhos de ferro portugueses estão a preparar-se com afinco para entrar nos carris do século XXI.

Diga-se que o mês de Abril foi mês de recebermos visitas. Antes da visita da tutela, também as obras em curso na Margem Sul mereceram a atenção dos deputados: primeiro

foi o Grupo Parlamentar do PSD, seguindo-se a Comissão Parlamentar de Transportes. A transportadora ferroviária fez questão de tudo mostrar,

esclarecendo as questões que foram postas.

Certo que não foi apenas a revolução em curso nos caminhos

de ferro que mereceu a apreciação dos visitantes. Estando também em fase de lançamento outras estruturas que vão permitir o desbloqueamento nas ligações entre as margens do Tejo, elas estariam

inevitavelmente no centro das atenções: é o caso do alargamento do tabuleiro rodoviário da Ponte 25 de Abril e o necessário reforço da ponte existente para poder igualmente receber o comboio. O GECAF, responsável pelos trabalhos na Ponte, acompanhou as visitas.

As obras do futuro terminal rodoviário-ferro-fluvial do Barreiro (cujo



FOTOS M. RIBEIRO

## OS VISITANTES INTEIRARAM-SE DAS OBRAS A SUL DO TEJO



FOTOS M. RIBEIRO

edifício estará concluído em Agosto, e antes dessa data, os postos de

acostagem, os acessos, cais, parques de estacionamento e rede de infra-

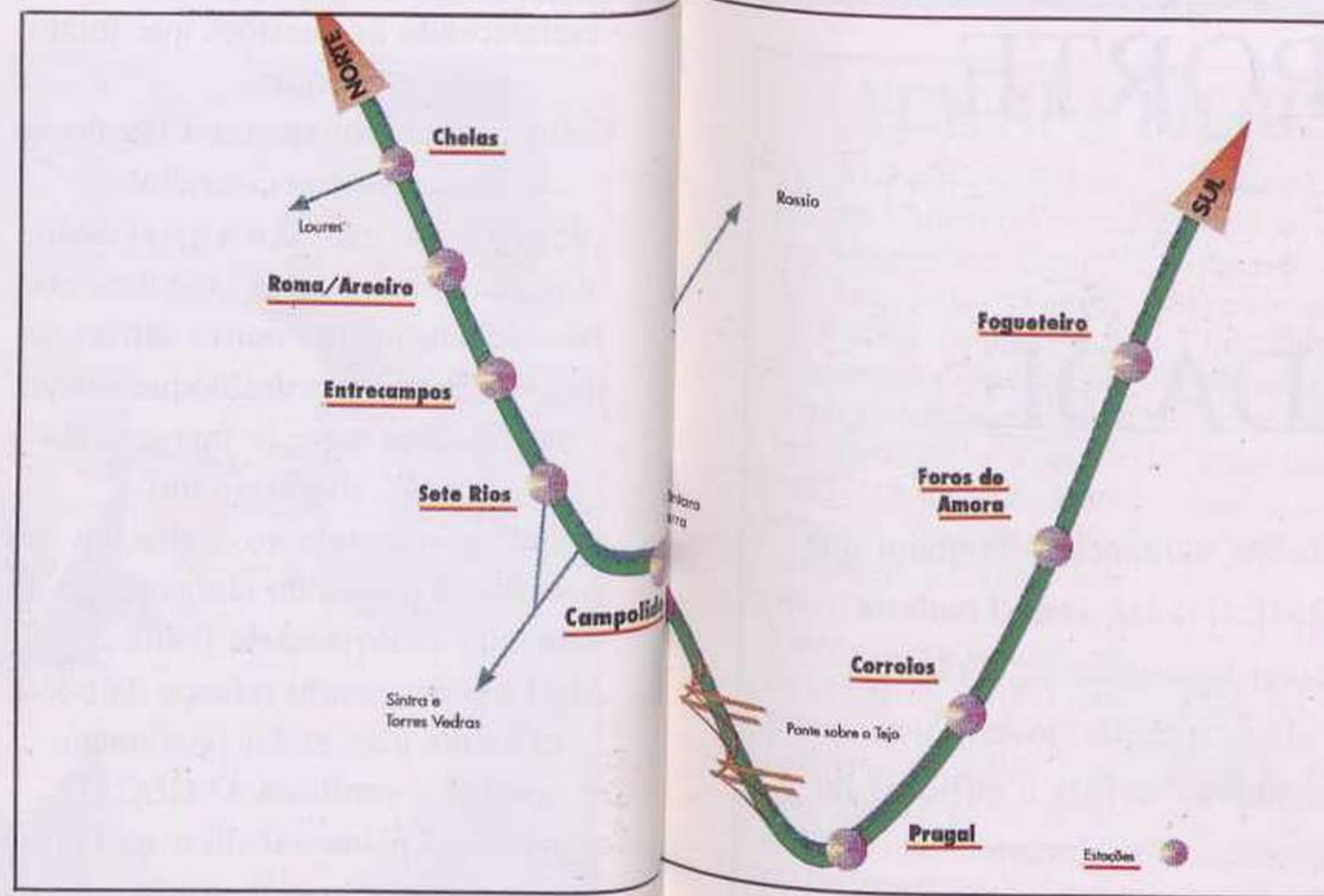
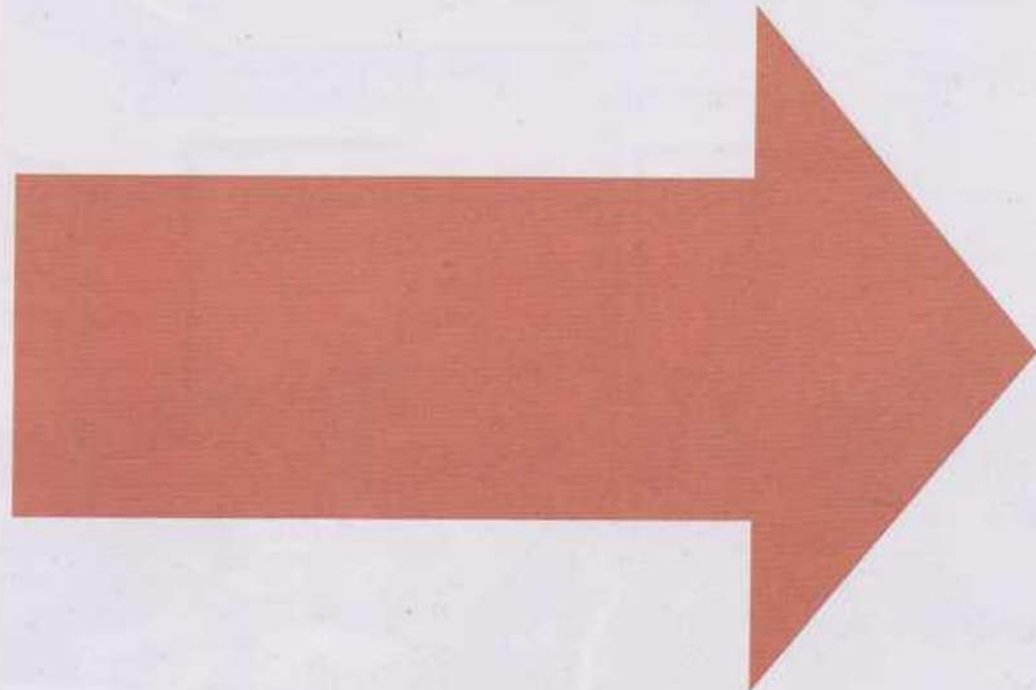
-estruturas) foram outro ponto no itinerário dos visitantes:

inteiraram-se deste modo do que se prepara para aumentar a capacidade de oferta dos transportes suburbanos de passageiros na ligação a Lisboa, perspectivando-se a curto prazo a redução do peso rodoviário, em carros particulares, que diariamente fazem travessia do Tejo, com altos impactes negativos para as cidades ribeirinhas.

Houve ainda tempo para novidades: a da eliminação da PN do Barreiro e de construção de uma passagem inferior, que resolverá em definitivo os estrangulamentos no trânsito local, sempre que os comboios partem ou chegam ao terminal ferroviário ou quando máquinas têm que entrar em manobras. Este túnel, que deve estar concluído em Agosto, orça em 830 mil contos.

O complexo ferroviário de Palmela e de Setúbal, relacionados com a AutoEuropa e o transporte de automóveis, foram igualmente visitados.





• Dez estações em 25 km, numa viagem de 27 minutos em comboios confortáveis e de alta qualidade. Deste modo serão transportados 40 milhões de passageiros por ano

O Eixo Ferroviário Norte-Sul foi apresentado, nos seus pormenores, aos candidatos à adjudicação das obras. Para que no primeiro semestre de 1998, o comboio circule entre Chelas e o Fogueiteiro em 27 minutos serão construídos cinco troços num total de 70 km de via a implantar de raiz (44 lotes de empreitada), Serão utilizados 152 mil metros cúbicos de betão. O investimento global ronda os cem milhões de contos – 50 milhões para trabalhos de construção civil, obras de arte, assentamento de via, catenárias, sinalização, telecomunicações e outras instalações mecânicas.

A apresentação do atravessamento ferroviário do Tejo, feito pelo GNFL, Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, teve em vista elucidar quantos, construtores e fornecedores de empreitadas, se

candidatearam aos trabalhos deste **projecto desafio**. A nova linha irá ter dez estações: Chelas, Roma/Areeiro, Entrecampos, Sete Rios, Campolide, Alvito, Pragal, Corroios, Foros de Amora, Fogueiteiro. Deste modo, aproveita parte da actual Linha da Cintura (entre Campolide e Chelas), que recebe beneficiações – com quadruplicação da via, com reconstrução e alargamento dos viadutos das avenidas de Roma e de Gago Coutinho, em Lisboa. Entrecampos recebe um novo cais de embarque e novos viadutos. São também ampliadas as estações do Rego e do Areeiro. E profundas transformações são apontadas para a ligação ao ramal de Alcântara, com cruzamentos desnivelados e dois novos viadutos em Campolide.

O resto é tudo novo. Será prolongado o túnel já existente

sob a Praça da Portagem, em Almada, de modo a desembocar próximo da futura estação do Pragal, situada junto ao Instituto Piaget. Em Coina fica instalado um parque de material circulante. O reforço da Ponte 25 de Abril,

vão circular 120 milhões. Ou seja, por ano mais de 40 milhões. A média será de oito a dez comboios por hora. O passe social está estimado em sete mil escudos/mês, a preços de 1995

antever que, desde a entrada em funcionamento da linha até ao ano 2028, o

## NOVA LINHA REVOLUCIONA TRANSPORTE RODOVIÁRIO

com a instalação da via férrea, está a cargo do GECAF.

**40 MILHÕES DE PASSAGEIROS  
POR ANO**

Prevê-se que nas horas de ponta sejam transportados neste Eixo Norte-Sul 17 mil passageiros. Tal significa que, por dia e nos dois

(bilhetes de 200 escudos por viagem – um nível tarifário entre os nove e os 10\$50 por passageiro/km).

Sobre os carris vão circular comboios com ar condicionado, com elevado padrão de qualidade e de conforto e capacidade para o transporte de 870 pessoas (340 lugares sentados). Dispõem de

tráfego cresça 30 por cento, o que irá exigir mais material circulante, admitindo-se a aquisição de reboques, transformando as composições

## EIXO NORTE-SUL APRESENTOU-SE

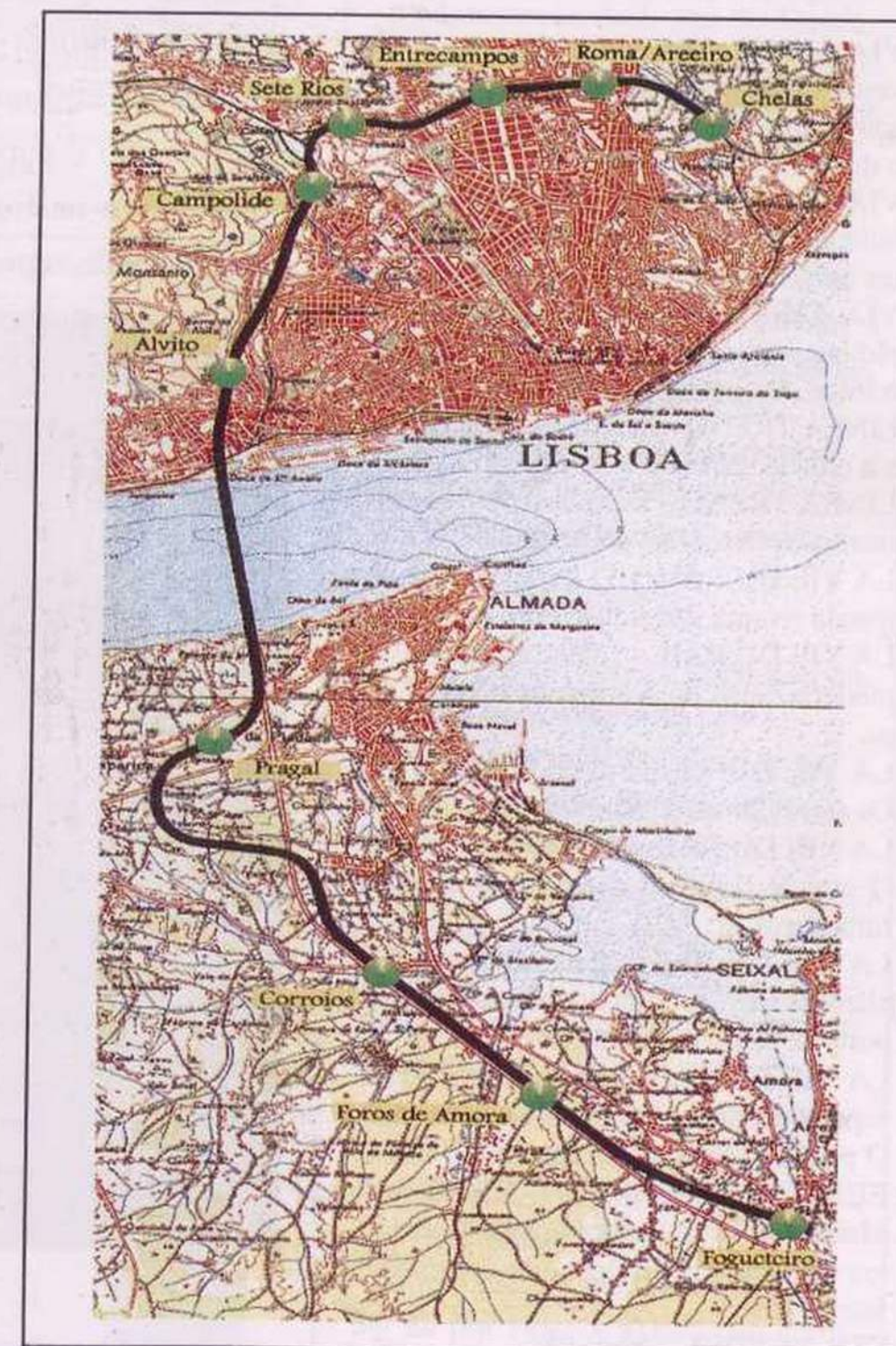
painéis electrónicos para informação dos utentes, à semelhança do que já acontece na Linha de Sintra. As velocidades previstas variam consoante os troços: 90 km/hora na Margem Norte; 60 km/hora na ponte; 120 km/hora na Margem Sul. Ainda não está definido o tipo de material circulante a adoptar: as opções apontam para 22 unidades quádruplas eléctricas de um piso ou 18 quádruplas eléctricas de dois pisos.

Os estudos realizados deixam

em unidades quádruplas eléctricas.

Recorde-se que os três primeiros concursos para estas obras foram lançados em Março, com propostas a abrir em Maio: terraplanagens na Margem Sul, construção do túnel do Feijó e construção do túnel de Foros de Amora/Fogueiteiro. Em Abril de 1997, o material circulante destinado a este Eixo estará já em fase de ensaios na ponte. E em Abril de 1998, inicia-se a operação comercial.

É importante sublinhar que a linha fica preparada para receber comboios de longo curso (passageiros e mercadorias), concretizando-se assim a ligação das redes ferroviárias a norte e sul do Tejo.





# UIC ESTUDA TRANSPORTE FERROVIÁRIO PARA A TERCEIRA IDADE

O transporte ferroviário para a Terceira Idade foi tema de um seminário que decorreu em Paris, nos dias 18 e 19 de Abril. Organizado pela UIC, União Internacional dos Caminhos de Ferro, o seminário visou uma

## ESCAPARATE

Na redacção do **Boletim CP** foram recebidas as seguintes publicações:

- VIA LIBRE - Fevereiro 95. "Turismo verde" passa pelo comboio. A RENFE adopta um sistema automático para medir o desgaste da catenária.
- VIA LIBRE - Março 95. A RENFE diminuiu, em dez anos, o seu índice de acidentes em 70 por cento.
- VIA LIBRE - Abril 95. Sistemas de radiocomunicações em linhas com pouco tráfego. Os novos eléctricos de Lisboa.
- LINEA TRENO - Janeiro 95. O comboio e a cidade. Em busca da estação ideal.
- LINEA TRENO - Fevereiro 95. Investimentos ferroviários em Itália.
- LA VIE DU RAIL - 11 de Janeiro 95. A tímida retoma dos transportes franceses.
- LA VIE DU RAIL - 18 de Janeiro 95. A modernização do metropolitano do Cairo.
- LA VIE DU RAIL - 8 de Fevereiro 95. Os ferroviários do Eurotúnel.
- LA VIE DU RAIL - 15 de Fevereiro 95. O grande declínio das carruagens para fumadores.
- LA VIE DU RAIL - 8 de Março 95. Os alemães redescobrem o comboio. O transporte de animais divide os europeus.
- LA VIE DU RAIL - 15 de Março 95. O esperado regresso dos comboios noturnos. O primeiro balanço do Eurostar.
- EUROPEAN RAILWAY REVIEW - Março 95. Os desenvolvimentos previstos na indústria europeia de construção ferroviária.
- DSB BLADET - Abril 95.

tomada de consciência da amplitude deste mercado, reflectir sobre a possibilidade de tornar o comboio mais competitivo e sobre a necessidade de procurar eixos de acção no curto, médio e longo prazos.

Os técnicos demográficos prevêem um aumento demográfico considerável, em todo o mundo, da população com mais de 60 anos de idade. Em menos de um século deverá multiplicar-se por seis, atingindo 1 200 milhões em 2025. O fenómeno é particularmente significativo na Europa, onde a terceira idade representará entre 20 e 30 por cento da população. Os

estudos evidenciam também que estas camadas, sendo embora pouco homogéneas, serão biologicamente "jovens", dinâmicas, ávidas e curiosas de viagens culturalmente enriquecedoras e cada vez mais distantes.

Deste modo se prevê que, entre este segmento populacional, o número de viagens efectuadas aumente 78 por cento, entre 1990 e o ano 2000. É, portanto, um mercado turístico em plena expansão para o qual a oferta ferroviária deve estar preparada, como o entende a UIC.



FOTO VIRIATO



## VEM AÍ A BILHÉTICA DO SÉCULO XXI

A CP participa no Estudo de Integração das Tecnologias sem Contacto nos Transportes. O projecto ICARE, proposto a financiamento das Comunidades Europeias, integra – em Portugal – ainda o INESC (Instituto de Engenharia de Sistemas e Computadores), a Carris, o Metropolitano de Lisboa, a Transtejo, as Rodoviárias de Lisboa, do Sul do Tejo e Estremadura. Com este estudo procura-se encontrar um tipo de passe intermodal, a utilizar nos transportes ferroviário, rodoviário, fluvial e metro, sem requerer suportes físicos de contacto: recorrendo simplesmente aos feixes ópticos. Será a bilhética do próximo século.

Tudo começou em França, quando uma empresa – a Inovatom – em associação com a RATP, operadora dos transportes urbanos e suburbanos de Paris, fizeram uma experi-

ência piloto de bilhética sem contacto. Perante os resultados, entusiasmantes, e os problemas técnicos, muitos, que surgiram, decidiram alargar a pesquisa e estender o trabalho a outras regiões que se debatem com graves questões relativas à circulação. Abordaram ope-

ceitas pelos operadores e também o controlo da circulação de modo a identificar, de imediato e em qualquer momento, as carências da circulação. Desta maneira, o novo meio de pagamento não será um mero porta-moedas electrónico. Por via dele obtém-se

## CP PARTICIPA NOS ESTUDOS DE TECNOLOGIAS SEM CONTACTO PARA OS TRANSPORTES

radores, que se interessaram, e assim ficaram escolhidas quatro áreas – além de Paris e Lisboa, Veneza e Brondese. No conjunto, representam 15 por cento do mercado de transporte público da Europa Comunitária.

Em Portugal, o estudo requer o investimento de 320 mil contos. Pretende-se que este bilhete (passe) sem contacto, permita a imediata distribuição de re-

ganhos administrativos, maior velocidade de circulação e resposta adequada à procura de transportes existente momento a momento. É uma tecnologia de vanguarda, à qual a CP aparece agora associada, mostrando uma vez mais que se coloca como pioneira em diversos domínios, graças a um importante know-how que lhe permite inserir-se nas investigações mais avançadas. ■

## EM BREVES

• EM CERIMÓNIA PRESIDIDA pelo Ministro do Planeamento e da Administração do Território, decorreu na sede da Associação Para o Museu dos Transportes e Comunicações, AMTC, antigo edifício da Alfândega do Porto, o acto de homologação do projecto do futuro Museu dos Transportes e Comunicações. Este projecto prevê a integração de um importante núcleo ferroviário.

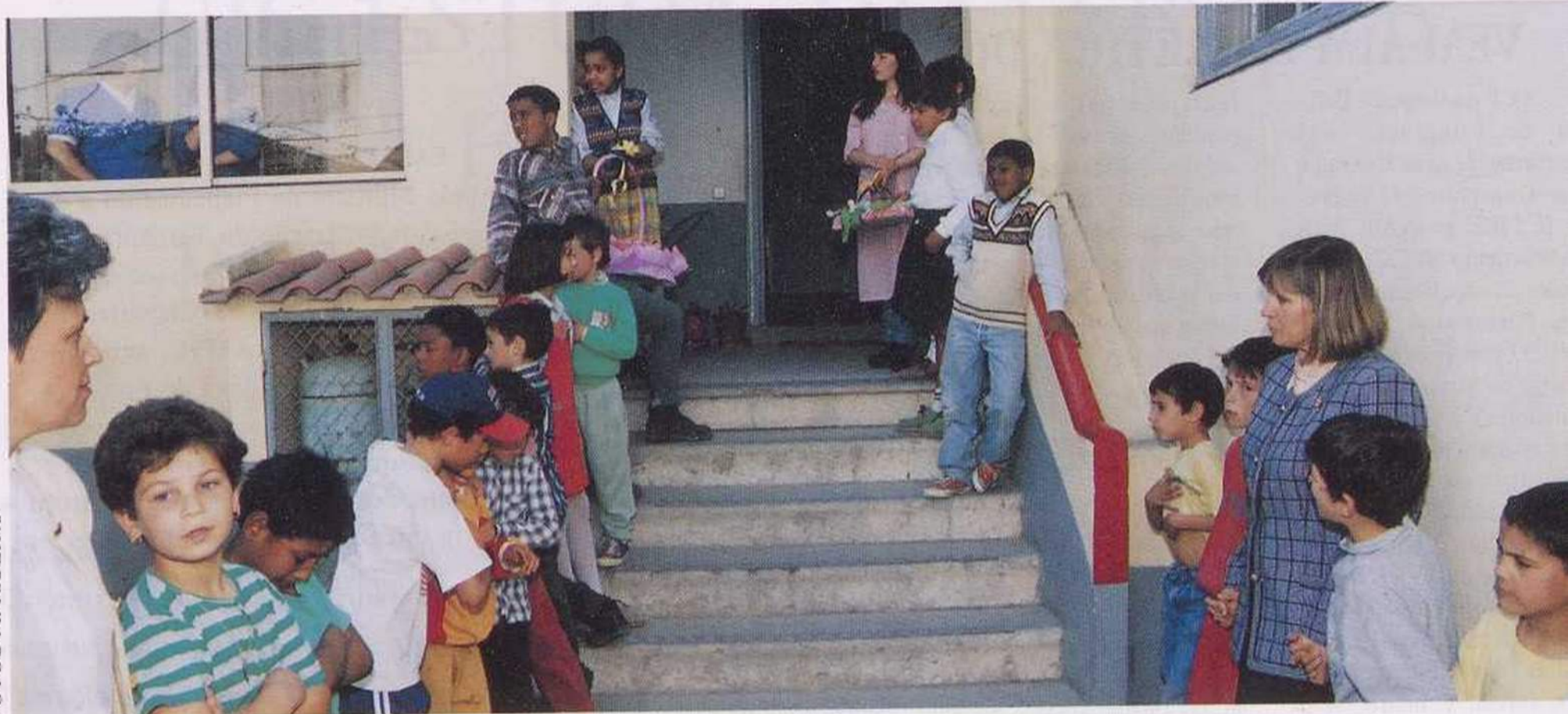
• O GNFP, GABINETE do Nó Ferroviário do Porto e o BEI, Banco Europeu de Investimentos, assinaram um contrato para a concessão de um empréstimo no valor de 14 milhões de contos. Este financiamento destina-se à modernização da Linha do Douro, entre Ermezinde e Cete. A primeira fase, entre Porto e Marco de Canvezes, está orçada em 28 milhões de contos. Pretende-se a rectificação do traçado, a sua duplicação e electrificação. No acto de assinatura do contrato estiveram presentes os Ministros do Planeamento e da Administração do Território, Valente de Oliveira, e das Finanças, Eduardo Catroga.

• A CP E O GNFL, Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, assinaram com as Câmaras de Almada, Seixal, Barreiro e Moita um protocolo com vista ao desenvolvimento de uma rede de metropolitano na Margem Sul. O Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes, Ferreira do Amaral, presidiu ao acto. Para análise da viabilidade de estruturação deste metropolitano foi constituído, no ano passado, um grupo de trabalho. O anteprojecto é custeado pela CP em 80 por cento e estará concluído em Setembro.

*Mais uma vez as cores azul e amarelo sobem ao pódio. A equipa de triatlo do Clube Ferroviário de Portugal, com o patrocínio Intercidades renovado para mais esta época, conseguiu uma excelente vitória no duatlo de Samora Correia, no qual participaram mais de meia centena de atletas: o atleta José Valentim obteve o primeiro lugar no difícil escalão de Veteranos. Esta vitória foi amplamente noticiada em vários órgãos de Comunicação Social, designadamente "A Bola" e "Correio da Manhã".*







FOTOS M. RIBEIRO

## NO BARREIRO, UMA OBRA NOTÁVEL

# O INSTITUTO DOS FERROVIÁRIOS

É no Barreiro. Uma importante instituição social, obra de ferroviários que a fundaram em 1924. O Instituto dos Ferroviários, também dita a "creche dos ferroviários", começou por recolher órfãos de trabalhadores dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, passando a receber também os dos ferroviários da CP, quando - por decisão do Estado Novo - as companhias até então existentes foram fundidas numa única empresa. Dava também apoio às viúvas. Depois de 1974, com as novas orientações que incidiram sobre a assistência social, o Instituto mudou de rumos, abrindo as portas às crianças e jovens (dos seis aos 18 anos) do distrito de Setúbal que as circunstâncias da vida tornaram carentes. São sobretudo os chamados "casos difíceis" que ali encontram acolhimento.

São hoje 55 crianças. Três apenas oriundas de famílias ferroviárias. No Instituto encontram o abrigo: dois edifícios com camaratas, limpas, asseadas, com um toque onde o carinho se nota a cada passo. De um lado, os rapa-

zes, do outro as raparigas. No Instituto têm o pão - uma cozinha, um refeitório, a capoeira, a horta, o pomar. Brincam paredes-meias com a natureza, ganhando - talvez - um gosto pelas coisas da agricultura. Recebem a roupa - uma lavandaria, um depósito onde as vestes se acumulam, atribuídas nome a nome, sem discriminações (o asseio é visível). Recebem a educação - biblioteca, salas de estudo.

O Instituto alivia-lhes os males do mundo. São crianças que vieram de meios onde a dignidade se perdeu e no Instituto a recuperam. Que vieram de meios onde o amor morreu e no Instituto o reencontram. Que vieram de meios onde a solidariedade se manchou e no Instituto a descobrem, pura. Reformados dos caminhos de ferro dedicam-se à obra graciosamente, com uma vintena de funcionários, alguns dos quais foram educandos da casa. Brincam as crianças no pátio: são brancos, são de pele negra, são de pele mulata. Não há distinções, são todos iguais. Um deles tem uma

história singular: há poucos meses foi encontrado numa pocilga, onde vivia. Aos seis anos, não falava, grunhia, andava de gatas. Encaminharam-no para o Instituto onde o milagre se produziu: vivo, de enorme curiosidade por tudo, já anda, já fala, já se entende, já convive. O milagre tem um nome: dedicação de todos, ternura.

"Casos difíceis" são. Chegaram ao Instituto com traumas, com revoltas, com desajustamentos. "Filhos da marginalidade", percebem que a sociedade não é só miséria, que há valores humanos. O Instituto acompanha-os nas actividades escolares, enfrenta os problemas (e muitos surgem) no ensino público que frequentam. Trata-se de vencer no dia a dia as dificuldades, formando homens e mulheres.

Dificuldades que são muitas, começando pelas orçamentais. A receita é magra, uns poucos 45 mil contos por ano. Receita que vem da quotização, a ser actualizada depois de muitos anos sem lhe mexer. Vem também de apoios

gran-geados aqui e ali, não com a abundância que seria desejável do Instituto de Emprego e Formação Profissional, da Assistência Social da Câmara do Barreiro, do pequeno comércio local (episodicamente) e da CP. O Tribunal do Barreiro ocupa as instalações que foram sede do Instituto e paga renda (trinta e cinco) contos por mês à direcção do Instituto dos Ferroviários dá tratos à imaginação para descobrir formas de aumentar as receitas. Construiu ga-ragens e alugou-as!

Se os dinheiros são poucos as necessidades são muitas. É necessário um telheiro, sob o qual proteger os "habitantes" das clemências do sol estival. É necessária uma carrinha para levar a miudagem à escola, retirando do frio e da chuva inverniais.

Trata-se de uma notável obra de assistência, de solidariedade. Fica no Barreiro. Numa rua que lhe recebeu o nome: rua do Instituto dos Ferroviários. É importante conhecê-lo. E dar-lhe ap

## - BOLETIM INFORMATIVO

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP

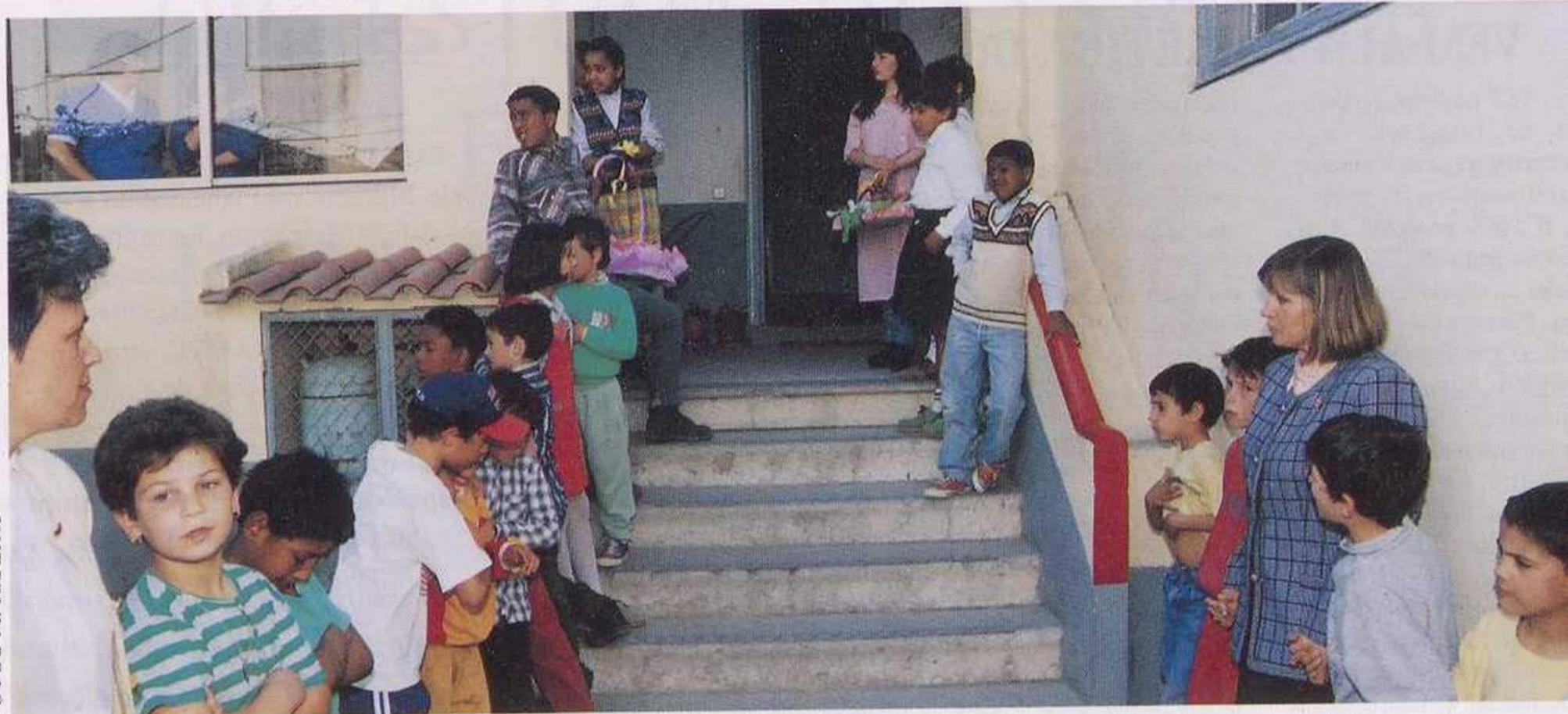
Calçada do Duque, n.º 20 • 1294 LISBOA CODEX • Tel. (01) 346 31 81 / 346 69 45 • FAX (01) 347 65 24 • Telex 13334 FERROS P

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





FOTOS M. RIBEIRO

## NO BARREIRO, UMA OBRA NOTÁVEL

# O INSTITUTO DOS FERROVIÁRIOS

É no Barreiro. Uma importante instituição social, obra de ferroviários que a fundaram em 1924. O Instituto dos Ferroviários, também dita a "creche dos ferroviários", começou por recolher órfãos de trabalhadores dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, passando a receber também os dos ferroviários da CP, quando - por decisão do Estado Novo - as companhias até então existentes foram fundidas numa única empresa. Dava também apoio às viúvas. Depois de 1974, com as novas orientações que incidiram sobre a assistência social, o Instituto mudou de rumos, abrindo as portas às crianças e jovens (dos seis aos 18 anos) do distrito de Setúbal que as circunstâncias da vida tornaram carentes. São sobretudo os chamados "casos difíceis" que ali encontram acolhimento.

São hoje 55 crianças. Três apenas oriundas de famílias ferroviárias. No Instituto encontram o abrigo: dois edifícios com camaratas, limpas, asseadas, com um toque onde o carinho se nota a cada passo. De um lado, os rapa-

zes, do outro as raparigas. No Instituto têm o pão - uma cozinha, um refeitório, a capoeira, a horta, o pomar. Brincam paredes-meias com a natureza, ganhando - talvez - um gosto pelas coisas da agricultura. Recebem a roupa - uma lavandaria, um depósito onde as vestes se acumulam, atribuídas nome a nome, sem discriminações (o asseio é visível). Recebem a educação - biblioteca, salas de estudo.

O Instituto alivia-lhes os males do mundo. São crianças que vieram de meios onde a dignidade se perdeu e no Instituto a recuperam. Que vieram de meios onde o amor morreu e no Instituto o reencontram. Que vieram de meios onde a solidariedade se manchou e no Instituto a descobrem, pura. Reformados dos caminhos de ferro dedicam-se à obra graciosamente, com uma vintena de funcionários, alguns dos quais foram educandos da casa. Brincam as crianças no pátio: são brancos, são de pele negra, são de pele mulata. Não há distinções, são todos iguais. Um deles tem uma

história singular: há poucos meses foi encontrado numa pocilga, onde vivia. Aos seis anos, não falava, grunhia, andava de gatas. Encaminharam-no para o Instituto onde o milagre se produziu: vivo, de enorme curiosidade por tudo, já anda, já fala, já se entende, já convive. O milagre tem um nome: dedicação de todos, ternura.

"Casos difíceis" são. Chegaram ao Instituto com traumas, com revoltas, com desajustamentos. "Filhos da marginalidade", percebem que a sociedade não é só miséria, que há valores humanos. O Instituto acompanha-os nas actividades escolares, enfrenta os problemas (e muitos surgem) no ensino público que frequentam. Trata-se de vencer no dia a dia as dificuldades, formando homens e mulheres.

Dificuldades que são muitas, começando pelas orçamentais. A receita é magra, uns poucos 45 mil contos por ano. Receita que vem da quotização, a ser actualizada depois de muitos anos sem lhe mexer. Vem também de apoios

gran-geados aqui e ali, não com a abundância que seria desejável do Instituto de Emprego e Formação Profissional, da Assistência Social da Câmara do Barreiro, do pequeno comércio local (episodicamente) e da CP. O Tribunal do Barreiro ocupa as instalações que foram sede do Instituto e paga renda (trinta e cinco) contos por mês à direcção do Instituto dos Ferroviários dá tratos à imaginação para descobrir formas de aumentar as receitas. Construiu ga-ragens e alugou-as!

Se os dinheiros são poucos as necessidades são muitas. É necessário um telheiro, sob o qual proteger os "habitantes" das clemências do sol estival. É necessária uma carrinha para levar a miudagem à escola, retirando do frio e da chuva inverniais.

Trata-se de uma notável obra de assistência, de solidariedade. Fica no Barreiro. Numa rua que lhe recebeu o nome: rua do Instituto dos Ferroviários. É importante conhecê-lo. E dar-lhe ap

## - 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