



Rede ferroviária tem mais 31 Km

RAMAL DE NEVES-CORVO JÁ AO SERVIÇO

— Pág. 2

CP BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 11 — 20-11-1992

INSTITUTO
SUPERIOR DE
TRANSPORTES:
PRIMEIROS PASSOS

Pág. 3

CONTROLO E
COMANDO FOI
TEMA DE SEMINÁRIO

Centrais

INAUGURADO O TERMINAL DO FUNDÃO

Centenário da Linha da Beira Baixa: celebrações terminaram com a inauguração de mais um troço de via, a que liga ao terminal do Fundão. Vocacionado para mercadorias, o terminal é exemplo do esforço da CP para ganhar para a ferrovia o transporte de granéis. Com a inauguração do ramal de Neves-Corvo e do terminal do Fundão, Outubro/Novembro foram meses de grande significado na vida da empresa. (Pág. 7)

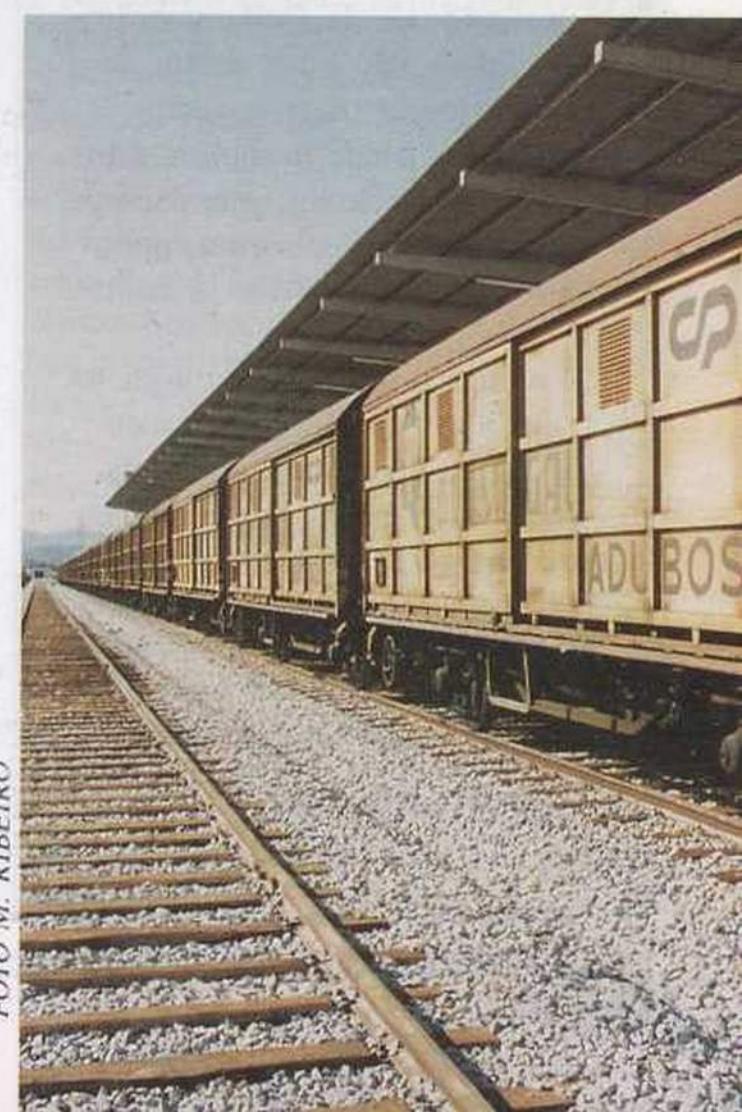


FOTO M. RIBEIRO



A CRÍTICA DAS CRÍTICAS

Lendo, ouvindo ou vendo os produtos mediáticos portugueses, noticiando ou opinando sobre a CP, dir-se-ia que o Caminho de Ferro está imbuído de "pecado original". E as punições "inquisitoriais" vão da "exposição" desproporcionada nas primeiras páginas ao mais ligeiro incidente, nas "caixas altas" aos atrazos devidos a temporais, às notícias de abertura de blocos informativos que entronizam uma árvore caída sobre a catenária.

Por respeito (de sempre) pela liberdade de Informação e por ética profissional, sempre respeitei os

Jornalistas e os seus critérios noticiosos. Sempre me habituei a esperar deles o que eles esperam de mim, como profissional de Relações Públicas (na verdade, um verdadeiro jornalista dentro de Empresa). Por uma questão de "pudor" (e não só), nunca pensei que os Cabinetes de Relações Públicas deviam ser a sede provisória de núcleos de "aficionados" dos automóveis, dos petróleos, dos comboios, etc.

No entanto, a minha experiência profissional — vivida lado a lado com largas dezenas (ia a dizer centenas) de dignos e competentes profissionais da Comunicação Social — não pode deixar de considerar bizarros certos equívocos, onde havíamos sido claros, certos títulos, que o corpo da notícia não confirma, certos enfoques em matérias já muito usadas.

Glosando o que escrevia aqui há uns anos um Jornalista meu Amigo, "há profissionais de Relações Públicas bons e maus, como em qualquer outra profissão". Mas hoje falámos de Jornalistas.

Américo da Silva Ramalho
Chefe do Gabinete de Relações Públicas



FOTO M. RIBEIRO

Ramal de Neves Corvo é uma realidade: inaugurada no dia 21 de Outubro, a ligação ferroviária de Ourique às minas da SOMINCOR constitui mais um marco na modernização da CP e na expansão da rede de mercadorias. Investimento de 4,7 milhões de contos para uma extensão de 31 quilómetros, é a maior construção da via férrea efectuada nas últimas décadas.

Funto da cooperação entre a empresa mineira e a CP, teve participação do PEDIP (Programa Específico para o Desenvolvimento da Indústria Portuguesa) em 50 por cento.

O ministro da Indústria, Engº Mira Amaral, presidiu à inauguração. Presentes os Secretários de Estado do Planeamento, Dr.ª Isabel Mota, dos Transportes, Engº Jorge Anta, e da Indústria, Engº Alves Martins, e administrações da CP e da SOMINCOR.

O novo Ramal permite o escoamento das pirites de Neves Corvo (a maior mina europeia de cobre e a maior mundial de estanho) pelo porto de Setúbal, dispensando o moroso e penoso transporte por rodovia.

RAMAL DE NEVES-CORVO ENTROU EM SERVIÇO

Calcula-se que o comboio retire à estrada algo como 40.000 viagens de camião/ano. Fica inserido na rede ferroviária nacional, escoando os concentrados de cobre e transportando para o coto mineiro os inertes necessários.

Durou doze meses a construção da via, concluída três meses antes do prazo previsto. Desde Junho que, em fase experimental, nela se fazia transporte de minério: quatro comboios diários, cada qual com 16 vagões e 32 contentores — cerca de 900 toneladas por comboio.

A viagem deste comboio de Neves Corvo a Setúbal (ida e volta), utilizando a linha do Sado, faz-se em 11 horas.

Números que dizem da dimensão da obra: 800 mil metros cúbicos de terras movimentadas nos aterros; 800 mil metros cúbicos movimentados nas escavações, sendo 500 mil do próprio ramal e 300 mil de emprésimo; 70 quilómetros de vedações; 3 800 metros cúbicos de betão armado utilizado; 63 mil metros cúbicos

de betão granítico; três obras de arte, uma delas com 130 metros de comprimento (viaduto sobre a ribeira de Maria Delgado — com cinco pilares).

A IMPORTÂNCIA DO RAMAL DE NEVES CORVO

O Ministro da Indústria, engº Mira Amaral, que presidiu à inauguração, destacou a importância do ramal no desenvolvimento da região Sul do país.

Sublinhou o impacte das infra-estruturas construídas, designadamente ferroviárias, na modernização da economia e da sociedade. Referiu que o Ramal de Neves Corvo é bem exemplo da excelente resposta do sector empresarial ao desafio da modernização que as crescentes exigências dos mer-

cados têm vindo a impôr à indústria.

O Presidente da Administração da SOMINCOR, Engº Santiago Baptista, sublinhou que o ramal "poderá vir a permitir também encarar de maneira diferente quaisquer outros projectos de desenvolvimento industrial na região.

O Ministro Mira Amaral referiu ainda que "Portugal é, hoje, o primeiro produtor mundial de cobre, estanho e volfrâmio, e o terceiro produtor mais importante em termos de rochas ornamentais".

O Engº Carvalho Carreira, Presidente do Conselho de Gerência da CP, referiu que a empresa "tem vindo a empreender, desde há algum tempo, um conjunto de acções que visam consolidar o transporte ferroviário de mercadorias nas áreas que lhe são indiscutivelmente vocacionais — a dos grandes tráfegos de granéis —, com abandono progressivo e total dos tradicionais tráfe-

gos do chamado detalhe, apesar das frequentes manifestações de desagrado daqueles que não compreenderam ainda o actual papel da CP".

O Presidente do Conselho de Gerência da CP passou em revista outros investimentos em curso e que revitalizam o transporte de mercadorias. "A CP — disse o Engº Carvalho Carreira — tem vindo também a investir na área do material circulante para mercadorias específicas, tendo adquirido à indústria nacional, no período 1985/92, 580 vagões no total de mais de 10 milhões de contos (a preços de 1992) e modernizado um parque de 1700 vagões no valor de 3,5 milhões de contos.

"As menos de 4 milhões de toneladas, transportadas em 1982, subiram para 8,2 milhões de contos em 1992, e espera-se que continue este crescimento nos próximos anos, co-



ISTP DEBATEU INDÚSTRIA DE TRANSPORTES

No passado dia 20 de Outubro decorreu no Entroncamento a sessão solene de abertura das actividades do Instituto Superior de Transportes (ISTP) iniciativa da FERNAVE que integra Caminhos de Ferro Portugueses (CP), Metropolitano, STCP (Porto), Transtejo e Ferribitas.

Este Instituto vem preencher a lacuna que há muito se fazia sentir no panorama de formação em Transportes e Portos, bem como nos sectores envolventes das respectivas tecnologias. O edifício académico do ISTP é constituído pelas seguintes iniciativas: uma licenciatura em Engenharia Mecatrónica com a duração de cinco anos lectivos; dois cursos de especialização ("Organização e Gestão dos Transportes" e "Gestão de Sistemas Logísticos") destinados à frequência de Quadros Superiores das empresas de Transportes e Portos que possuam formação superior e mais de dois anos de actividade profissional, bem como cursos

e seminários diversos sobre temáticas de Transportes e Portos.

À cerimónia presidiu o Secretário de Estado dos Transportes, Engº Jorge Anta, ocupando ainda lugar na mesa de honra o representante da Câmara Municipal do Entroncamento, o Presidente do Conselho de Administração da Fernave, Dr. Teixeira Anahory, o Presidente do Conselho Directivo do ISTP, Prof. Doutor Leopoldo Guimarães, bem como os Presidentes das empresas que integram a Fernave: Engº Carvalho Carreira da CP, Engº Consigliero Pedroso, do Metropolitano, Engº Carlos Brito, dos STCP (Porto), Engº Correia Alemão, da Transtejo, Engº Martins de Brito, da Ferribitas.

Após terem usado da palavra o Presidente do Conselho de Administração da Fernave e o Presidente do Conselho Directivo do ISTP, Jean Paul Richard, da DG3 da CEE, abordou o tema "Indústria dos Transportes na Comunidade Europeia".



FOTO M. RIBEIRO

Antes de começarmos a ouvir os nossos convidados, gostaria de dizer algumas palavras como introdução a este colóquio.

Em primeiro lugar, queria, em nome dos Caminhos de Ferro Portugueses, dar as boas vindas aos nossos convidados e desejar-lhes uma boa estada em Lisboa.

A CP tomou a iniciativa de realizar este colóquio, não pretencoso, sobre "Tendências futuras do desenvolvimento dos sistemas de gestão e controlo".

No caso da actividade dos transportes, este é um ponto crítico para a melhoria da eficiência do que se começa a chamar mega-sistemas. Iremos ver o que são mega-sistemas.

De facto, estamos a mudar da geração dos sistemas isolados para a geração dos sistemas integrados, onde a compatibilidade, uniformidade e a correlação entre os dados técnicos elementares, de modo a se alcançar o mais alto nível de integração dos sistemas de processamento de informação, são necessidades cada vez mais importantes nos nossos dias.

Penso que os atributos de qualidade dos sistemas de transporte devem ser me-

ro e em particular do sistema ferroviário.

De facto, e mencionando alguns exemplos, o isolamento entre os sistemas ferroviários de exploração, de informação financeira, de informação comercial, de informação ao público, etc, não é conveniente para o futuro dos caminhos de ferro.

A informação vital terá de ter cada vez mais uma estrutura conveniente, que deverá ser mais numa base de integração horizontal e menos numa base de integração vertical.

Ao nível de decisão e responsabilidade, as necessidades são mais de informação para múltiplos fins e menos de informação para um fim único.

Deixem-me, então, colocar algumas perguntas simples: — Será importante para o supervisor de controlo de tráfego saber ou não as especificações técnica e comercial detalhadas do comboio que está a ver no monitor? — Os clientes deverão ter ou não livre acesso à rede de informação de tráfego? — Para gestão do serviço de passageiros é ou não importante

Talvez um dos primeiros problemas, seja resolver a questão da construção de uma arquitectura de dados com a homogeneidade suficiente e a configuração adequada para assegurar o conveniente tratamento global da informação a todos os níveis e em todos os sectores da empresa.

No futuro, a actividade operacional do caminho de ferro deverá ter um alto nível de integração do sistema de informação com os outros modos de transporte. Para o planeamento do negócio ferroviário não é suficiente a abordagem do sector ferroviário como um fragmento, terá de se tomar em conta, os outros modos de transporte dum modo complementar e/ou competitivo.

A nova arquitectura do sistema ferroviário deverá ter uma flexibilidade conveniente para interoperar com os outros modos de transporte.

O mercado único europeu, e mesmo o mercado internacional, irá impôr elevados níveis de compatibilidade e será neste sentido que devemos caminhar com a nossa investigação.

Para a CP, que está a sofrer presente-

noso produt? Nós temos um negócio, o negócio dos transportes. Assim, nós devemos ter produto de qualidade e sabemos que as novas tecnologias nos sistemas de comunicação, nos sistemas de telecomunicações, no hardware e nas técnicas de software podem adicionar uma qualidade elevada aos novos produtos.

A partir das decisões dos gestores, os técnicos devem saber quais são as especificações que adicionem um valor significativo aos produtos que queremos vender.

Assim, temos de saber quais são as especificações mais importantes para estes produtos antes de os implementar, temos de desenvolver as soluções técnicas ou desenvolver outras tecnologias adequadas com este tipo de questões.

Penso que é muito importante este tipo de abordagem, porque as chamadas facilidades tecnológicas são tão grandes neste momento que a questão não está em procurar a solução técnica, mas sim em definir aquilo que se pretende. Isto é a primeira conclusão segundo o meu ponto de vista.

significativamente a cooperação entre os nossos caminhos de ferro. Conforme o tempo vai passando, necessitamos urgentemente de incrementar as formas de cooperação.

Existe a UIC, que é uma organização internacional que deve melhorar este tipo de relação entre os caminhos de ferro, mas penso que não devemos esperar pela UIC.

Devemos tomar iniciativas do tipo desta tomada pela CP e pela sua Direcção de Inovação e Desenvolvimento para aumentar este tipo de contactos por forma a avançarmos em conjunto.

Isto, porque se no fundo não conseguirmos avançar em conjunto, poderemos afirmar que o futuro dos caminhos de ferro correrá grandes riscos. Penso que toda a comunidade compreende este tipo de preocupações, mas os caminhos de ferro devem desempenhar um papel principal neste tipo de acções. Por tradição, não estamos habituados a trabalhar em conjunto.

COLÓQUIO INTERNACIONAL SOBRE CONTROLO

“Tendências futuras do desenvolvimento dos sistemas de gestão e controlo integrado da actividade ferroviária” foi tema de um colóquio organizado pela CP, no passado mês de Julho, e no qual participaram representantes de algumas redes europeias — Bélgica (SNCB), Dinamarca (DJB), Holanda (NS) Suíça (SBB), países que com a rede portuguesa comungam de problemas semelhantes, embora com grau de complexidade diferente.

Tratou-se de abordagem de questões relacionadas com os centros de comando e de controlo. A representação portuguesa era liderada pelo Eng.º Martins de Brito, membro do Conselho de Gerência da CP, e integrava as Dr.ª Martinha Borracho e Maria José Marques Pinto (da Direcção Geral Comercial), os Eng.ºs Carlos Hormigo Vicente, João Boquinhas Pereira, Jacinto Lima, Emídio Cândido, Lopes Ascenção (da Direcção de Material), os Drs. Real Mendes, Elvira Pedroso e Célia Pires (Direcção Comercial de Mercadorias) Eng.ºs Vítor Lameiras, Carlos Queiroz e Paulo Cerqueira, e Dr. Gabriel Compadrinho (Direcção de Produção de Transportes), Dr.ª Ana Carvalho e João Luís Alberto (Departamento de Pessoal), Eng.ºs Soares Lopes e José Machás (Direcção Geral de Infraestruturas) e Eng.º João Lopes (Direcção de Controlo da Circulação).

* * *

Pela importância das questões levantadas, significantes para a CP, inserimos nesta edição do “BOLETIM” a intervenção do Administrador Eng.º Martins de Brito.

didos no futuro de forma a que um modo de transporte passe a ser menos uma solução de continuidade ou o meio de resolver um buraco de continuidade das cadeias de actividade social e económica da sociedade, e mais um factor integrante dessa actividade.

Isto significa que a complexa rede de localização e de relações espaciais entre os assuntos económicos tem de encontrar algumas soluções de sistemas de transporte para o padrão de viagem. O padrão de viagem é normalmente considerado, com excepção de propósitos turísticos, uma necessidade que não é solicitada para as nossas actividades.

No futuro, as características técnicas e a performance dos modos de transporte devem tender de modo a reduzir ou até eliminar os efeitos negativos da necessidade de transporte. O que significa isto?

Como podemos nós assegurar essa interoperacionalidade, com toda a informação tradicional que temos no caminho de ferro?

Aqueles que não estão disponíveis para assumir uma obrigação a longo prazo com os sistemas interoperacionais correm o risco de perder o futuro.

O nosso problema principal é como podemos nós projectar a arquitectura mais conveniente para o novo sistema aberto de informação a partir do presente sistema centralizado de controlo de tráfego de cariz tradicional.

Assim, temos de usar as grandes facilidades das novas tecnologias de redes de telecomunicações, de modo a obter o futuro sistema de informação com a maior performance e de acordo com as maiores solicitações dos associados do caminho de ferro.

É principalmente nesta área que devemos pôr algumas questões sobre o que eu chamo mega-sistemas do fu-

saber, em tempo real, os custos de fornecimento dum serviço para os diferentes cenários quando se faz a sua simulação durante o processo de planeamento?

Todo este tipo de problemas está grandemente correlacionado com as estruturas e com arquitecturas dos futuros sistemas de informação, gestão e controlo centralizado para a actividade ferroviária.

A sobrevivência do caminho de ferro e, de certa forma, o seu papel na sociedade de amanhã deve ser calculado do modo como podemos ter as respostas certas a estes problemas no tempo certo.

Do meu ponto de vista, temos de melhorar os sistemas abertos, e deixar os sistemas fechados, de modo a assegurar um alto nível de interoperacionalidade entre os produtos, a gestão da rede e a informação de controlo.

Como podemos nós assegurar essa interoperacionalidade, com toda a informação tradicional que temos no caminho de ferro?

Aqueles que não estão disponíveis para assumir uma obrigação a longo prazo com os sistemas interoperacionais correm o risco de perder o futuro.

O nosso problema principal é como podemos nós projectar a arquitectura mais conveniente para o novo sistema aberto de informação a partir do presente sistema centralizado de controlo de tráfego de cariz tradicional.

Assim, temos de usar as grandes facilidades das novas tecnologias de redes de telecomunicações, de modo a obter o futuro sistema de informação com a maior performance e de acordo com as maiores solicitações dos associados do caminho de ferro.

mente uma mudança profunda a nível da gestão organizacional e a nível tecnológico, pensar acerca destes assuntos é particularmente importante.

É por isso que damos uma atenção especial a este colóquio e estou seguro de que os nossos convidados altamente qualificados nos irão ajudar a ir em frente neste assunto estratégicamente tão vital para o caminho de ferro no próximo século.

AS CONCLUSÕES

Que conclusões podemos tirar deste “brainstorming”?

É difícil. Este encontro pretendia discutir as tendências futuras relacionadas com o desenvolvimento de sistemas integrados de gestão e controlo na actividade ferroviária.

Ouvimos opiniões qualificadas sobre a forma como este tipo de problemas são vistos em diversos caminhos de ferro da Europa, nomeadamente na Dinamarca, Suíça, Bélgica e na Holanda.

Penso que a primeira conclusão é a de que as preocupações são semelhantes em todos os caminhos de ferro. Penso que temos a oportunidade de escutar diferentes aproximações ao problema: técnicas, operacionais e estratégicas. A última comunicação, apresentada pelo Prof. Holtgrefe, dos caminhos de ferro holandeses é muito importante porque considero muito significativos os objectivos e o modo de colocação do problema pelos caminhos de ferro holandeses. Como ponto de partida temos: Como podemos trazer valor acrescentado ao

Devemos ter a coragem e a iniciativa de começar a procurar outros parceiros e a cooperar de uma forma mais intensiva na resolução de todo este tipo de problemas.

Na aviação isto é já muito claro. Ao nível rodoviário, penso que já existe em Portugal a noção, de que é necessário cooperar e penso que, com um certo atraso, esta preocupação chegou aos caminhos de ferro. Com este tipo de iniciativas, estamos a dar uma contribuição significativa relativamente à resolução deste tipo de problemas.



FOTO M. RIBEIRO

Suburbanos de Lisboa, a modernização continua. Depois da linha de Sintra e com o lançamento do concurso para a instalação do concurso para a travessia ferroviária do Tejo, segue-se a vez da

Linha de Cascais:

MODERNIZAÇÃO VEM AÍ

Em fase bastante avançada a modernização da Linha de Sintra, prepara-se uma nova e importante "mexida" nos suburbanos de Lisboa — na Linha de Cascais. Nos seus traços gerais, o plano de intervenção está já definido, tendo como meta aumentar a velocidade de circulação, a oferta de composições e de carruagens.

Foi já encerrado o apeadeiro de Pedrouços e foram ampliadas as plataformas de Santos e Belém. Aqui, uma passagem superior para peões cria as condições para encerrar a passagem de nível existente. Também o viaduto em construção, ligando a Avenida de Brasília à Avenida Infante Santo, vai permitir encerrar a passagem de nível de Conde de Óbidos. As plataformas das estações da Linha de Cascais vão ser ampliadas para 200 metros, por forma a comportar oito carruagens já no próximo ano. No futuro, as composições — aumentadas de dez para treze — poderão ter dez carruagens.

Em Paço de Arcos, prevê-se a construção de uma nova estação,

FOTO M. RIBEIRO



com eliminação da passagem de nível. Desaparece a de Santo Amaro de Oeiras, com a construção da estação do Espargal — projecto que se encontra em estudo, negociando-se com a Câmara Municipal de Oeiras. A ponte de Oeiras será substituída por outra com passagem pedonal. Oeiras, onde estão quase concluídas as futuras instalações das oficinas de manutenção (que recebem as oficinas hoje existentes no Cais do Sodré), terá alargadas as suas plataformas. Entre Oeiras e Carcavelos está em instalação um parque de estacionamento, a apetrechar para recolher o material circulante na Linha. Em estudo, a eliminação da passagem de nível existente nesta localidade, enquanto se prepara o alargamento do cais. Igualmente em estudo a eliminação das passagens de nível de S. Pedro e S. João do Estoril. Programa a desenvolver gradualmente, a modernização da Linha de Cascais completa a profunda mudança em curso nos suburbanos de Lisboa, a que se acrescenta a próxima travessia ferroviária do Tejo, a concessionar a empresa privada.

Cais do Sodré e Cascais, os dois terminus desta Linha, estão "condenados" a enormes transformações. Cais do Sodré terá ligações ao Metro, cuja rede vai ser prolongada até ali. No espaço disponibilizado pela retirada das oficinas, pode surgir um centro comercial. Para Cascais, um protocolo já assinado, prevê a construção de um centro comercial e de serviços.

SOFLUSA CONSTITUÍDA

Foi já constituída a SOFLUSA, empresa que recebe os oito navios pertencentes à CP, que asseguram as ligações entre as estações fluviais de Sul-Sueste e Barreiro. Empresa na área da CP, a SOFLUSA explora as carreiras de ligação entre as duas margens do Tejo.

Com um capital social de 50 mil contos (podendo ser aumentado até aos 250 mil contos), a CP participa em 98 por cento e a Tex em 2 por cento.

O centenário da Linha da Beira Baixa culminou com a inauguração da primeira fase do Terminal do Fundão: mais uma nova estrutura implantada para dar-lhe vida.



TERMINAL DO FUNDÃO INAUGURADO NO CENTENÁRIO DA LINHA DA BEIRA BAIXA

Cem anos da Linha da Beira Baixa: celebrações culminaram no passado dia 1, com a inauguração da primeira fase do Terminal do Fundão. O novo Terminal é uma estrutura com capacidade de armazenagem para 7 500 toneladas, com uma área de 14 mil metros quadrados, dos quais 5 100 cobertos, e com aptidão para efectuar um volume de 400 toneladas de cargas e descargas, em operações totalmente mecanizadas.

Resultou de um protocolo entre a CP e a Câmara Municipal do Fundão: a autarquia disponibilizou o terreno (cerca de 25 mil metros quadrados) e responsabilizou-se pela construção do aterro, sobre o qual a CP assentou a via.

A Linha da Beira Baixa, ligando Abrantes à Guarda, tem um comprimento de 211,464 Km, 55 pontes e 7 túneis: foi uma das mais ousadas de engenharia portuguesa do século passado. Dela se diz que "onde não é túnel é trincheira, onde não é trincheira é ponte, onde não é ponte é aterro, onde não é aterro é barreira".

Destacam-se nestas obras de arte: a ponte sobre o Tejo, em Abrantes (com nove tramos), o viaduto de S. Pedro (o mais alto do país), o viaduto de Flandres (com oito arcos de dez metros), o túnel de Gardunha, com 646 metros.

Concluída em Maio de 1893, a Linha da Beira Baixa foi inicialmente concebida para ligação a Espanha, tendo assistido nos últimos anos a importante desenvolvimento, mercê da intensificação do tráfego de mercadorias. São construídos terminais de mercadorias de todo o tipo, terminais esses que trazem vida a esta linha.

As jornadas de celebração do centenário ficaram marcadas pela inauguração de uma mestra temática, e pela apresentação de um comboio a vapor miniatura para crianças, propriedade da Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro Portugueses. Na oportunidade, anunciou-se a formação do Grupo de Amigos da Linha do Caminho de Ferro da Beira Baixa, sediada na Covilhã, com um boletim — "6 de Setembro", homenagem à data de 6 de Setembro de 1891, quando o Comboio Real fez a inauguração oficial da Linha.

Ainda inserido nas celebrações, crianças das escolas da freguesia do Ferro tiveram oportunidade de viajar de comboio — para muitas delas foi uma experiência nova. Quase uma centena e meia de crianças viajou da estação da Covilhã até Castelo Branco, com o apoio do Gabinete de Relações Públicas da CP.

O momento alto das celebrações foi, efectivamente, a inauguração do terminal do Fundão, mais uma estrutura nova implantada na Linha da Beira Baixa e da qual se esperam bons resultados.

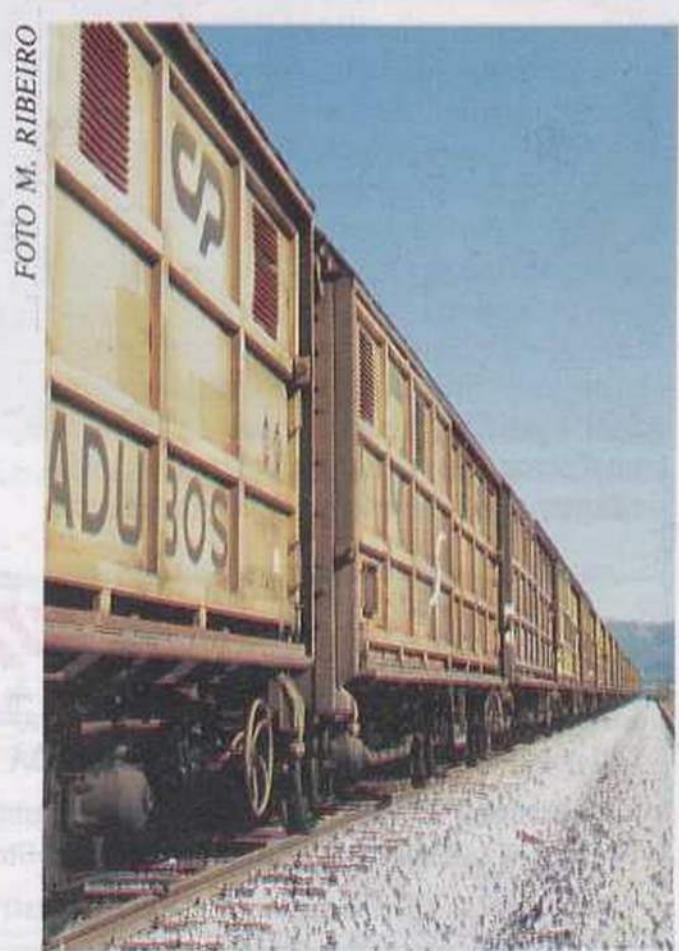




FOTO M. RIBEIRO

Engº Vilaça e Moura

MODERNIZAR NUMA BASE SÓLIDA

Entrevista com o Engº Vilaça e Moura, publicada na revista "Indústria de Construção", aponta questões pertinentes para a vida da empresa "Há a consciência — diz o engº Vilaça e Moura — de que, antes do mais, é preciso fazer um grande esforço de recuperação que represente, por um lado, a exploração da rede, mesmo ao nível de padrões mínimos e, por outro lado, permita avançar com o processo de modernização numa base sólida. Isto vai provocar a necessidade de reclassificar a rede ferroviária portuguesa, para que os investimentos não surjam de uma forma dispersa e desenquadrada de uma estratégia minimamente consolidada".

O Director de Planeamento da CP acrescenta que "a rede está, hoje, reclassificada em rede principal, complementar e secundária. A principal e a complementar constituem cerca de 2800 e 3000 quilómetros de linhas férreas e é sobre essas que se vai proceder a uma intervenção organizada. A rede secundária constitui aquele conjunto de linhas que deixaram de ter um papel significativo e relevante, dadas as transformações ocorridas no país, designadamente o desenvolvimento da rede viá-

ria e o aumento de motorização, ou que foram praticamente abandonadas por si próprias."

Isto tem estado suspenso e aguarda-se o processo legal de desclassificação. Portanto, o programa de intervenção, a que se chama Plano de Modernização e Reconversão do Caminho de Ferro Português, está em execução desde essa data."

O Engº Vilaça e Moura referiu, nesta entrevista, que o comboio "não é um modo de transporte universal, isto é, que transporte tudo para todo o lado. Tem uma vocação que decorre da sua própria natureza física, onde há um óptimo económico para a sua utilização. Assim, todos os esforços estão concentrados em três grandes produtos: transporte suburbano, podendo associar alguns tráfegos de tipo regional, mas denso ou com um mínimo de frequência; transporte de longo curso, ou seja, o nosso sistema Intercidades, em largo sentido; e transporte de mercadorias, com a sua vertente fundamental nos granéis.

"Este pode ser um transporte pesado em comboio-bloco ou completo, ou um transporte de grande valor acrescentado que utiliza o contentor ou caixa móvel". ■

CP EM BREVES

- UMA zona de serviços e um apart-hotel com doze pisos serão edificados em Aveiro, em área situada entre a estação e a antiga passagem de nível. São cerca de 19 mil metros quadrados, estacionamento para 877 viaturas em três caves e aparcamento no exterior com 90 lugares. É um projecto da Invesfer, já aprovado pela Câmara Municipal de Aveiro.

- A CP foi um dos patrocinadores do "Challenger Trophy Universidades", uma prova de desporto — aventura vocacionada para quadros de empresas e organizada pela Egor Portugal e pela J&P — Junior Empresas de Portugal. A prova decorreu em Monfortinho.

- DEIXOU de ser necessário o "cartão dourado" para aquisição na CP de bilhetes para terceira idade. Por decisão do Conselho de Ministros, basta agora a apresentação do Bilhete de Identidade.

- INTER-RAIL vai manter-se, mas com aumento de 20 por cento no preço do passe. A decisão foi tomada numa reunião havida em Paris, em fins de Outubro, de representantes das redes abrangidas por esta iniciativa.

- DURANTE quatro meses está encerrada a estação de Sintra. Neste período, decorrem ali obras de remodelação. Entre a Portela e Sintra, as ligações são asseguradas por carreiras rodoviárias.

- PUBLICADO em brochura o "Relatório e Contas — 1991" da CP: A nota preambular destaca a inauguração da ponte de S. João, "o grande salto em termos de projectos de sinalização de tecnologia electrónica", as intervenções programadas na Linha da Beira Alta, o arranque de obras no terreno da Linha do Norte.