

1998 – Em ciclo de viragem

Défice baixou

Pela primeira vez na sua história recente, a CP registou, no exercício de 1998, uma redução do défice, que se fixou em 29,9 milhões de contos, o que significa uma redução de 58,3%, em comparação com o ano anterior.

Resultados Comparativos

(Milhões de contos)

Líquidos - **29,9** / 71,9

Operacionais - **38,5** / 44,5

Financeiros - **18,2** / 26,3

Extraordinários - **26,8** / 1,8

1998

1997

(págs. centrais)

Linha do Algarve com mais e melhores comboios

(págs. 2 e 3)



Porto Pioneer Ingleses em Portugal

Os associados da Along Different Lines (ADL) efectuaram mais uma viagem pelos mais belos troços da rede ferroviária portuguesa, em magníficos comboios históricos. (pág. 7)

Com o horário de Verão

Linha do Algarve vai ter mais e melhores comboios

A Linha do Algarve – de Vila Real de Santo António a Lagos – beneficia de algumas melhorias com a chegada do novo Horário de Verão, em Maio. O destaque vai, nesta fase, para a introdução de outro material circulante, o aumento das circulações diárias e a redução pontual dos tempos de viagem com ganhos, que oscilam entre os 10 e os 30 minutos.

O anúncio destas alterações foi feito no decorrer de um encontro de trabalho realizado nas instalações do Governo Civil de Faro, o qual contou com a presença do presidente do Conselho de Gerência da CP, Dr. Crisóstomo Teixeira, do Governador Civil, de presidentes de Câmaras Municipais e outros autarcas do Algarve, de representantes de associações empresariais, entidades oficiais da

Ganhos nos Tempos de Viagem

(em minutos)

Lagos / Tunes	18
Lagos / Faro	24
Tunes / Faro	15
Faro / Tavira	10
Faro / V. Real Stº António	30

região e quadros técnicos da CP e da REFER.

Das medidas anunciadas, a curto prazo, o destaque vai para a substituição do actual material circulante por novas automotoras, no troço

Faro-Vila Real de Santo António e outros comboios, entre a capital do Algarve e Lagos.

Conforme referiu o presidente da Comissão Executiva da UVIR-Unidade de Viagens Interurbanas e Regionais, Eng. Vítor Lameiras, com a entrada em vigor do novo Horário de Verão, a 30 de Maio, o número semanal de circulações passa das actuais 280 para 366 (acréscimo de 30,7 por cento), o que corresponde a um aumento de 21 566 lugares a bordo.

Com a introdução do novo material circulante, segundo o mesmo responsável, surgirão vantagens com a redução dos tempos de viagem, conforme quadro junto.

A política comercial das estações também muda. As de Faro, Porti-



O presidente da CP apresentou em Faro as melhorias a introduzir na linha do Algarve.

Uma viagem tradicional do comboio algarvio.



mão, Lagos, Olhão, Albufeira, Tavira, Loulé, Vila Real de Santo António e Tunes – que arrecadam 95 por cento das receitas globais da linha – passam a ter gestão directa, com venda e informação personalizada ao público. Há igualmente melhoramentos ao nível da limpeza e da segurança.

No tocante à informatização para a venda e reserva de bilhetes, já se encontram apetrechadas com o sistema, desde início de Abril, as estações de Portimão, Tunes, Albufeira, Loulé e Faro, o qual vai ser alargado a Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António. Em Alcantarilha, Fuzeta, Boliqueime, Estômbar e Silves estão a ser estabelecidos contratos com terceiros para a venda de bilhetes.

As principais conclusões de um estudo sobre as perspectivas de evolução do sistema ferroviário de passageiros do Algarve foram apresentadas pelo director de Planeamento da REFER, Eng. Carlos Reis.

De forma genérica, apontam para que “a revitalização do modo ferroviário na região só será viável pelo prosseguimento de uma estratégia de desenvolvimento” que inclua, além dos “necessários investimentos” na infra-estrutura, a “adequação das estações com uma correcta articulação destas com a envolvente urbana, através da criação de bons interfaces com os restantes modos”.

Neste cenário de desenvolvimento e da organização dos serviços, foram apresentadas hipóteses de evolução faseadas, que passam pela criação de “mais ou menos pontos de paragem nas zonas de maior densidade populacional e pela necessidade de construir alguns troços de via dupla para cruzamentos”, de modo a melhorar a oferta pelo aumento da frequência das circulações.

Por seu turno, o presidente do Conselho de Gerência da CP consi-

derou que, com a introdução destas melhorias e a modernização das carruagens, os actuais prejuízos de exploração desta linha – em torno dos 750 mil contos anuais – poderão cair para cerca de 500 mil contos, em virtude do previsível aumento da procura. Mas, conforme salientou, a transferência de passageiros do transporte rodoviário para o ferroviário representa também benefícios indirectos - redução da poluição automóvel e diminuição da sinistralidade - estimados na ordem de um milhão de contos anuais.

Estudos de mercado efectuados apontam, segundo referiu o Dr. Crisóstomo Teixeira, para “resultados interessantes” no tocante à reclamada ligação ferroviária ao aeroporto de Faro e ao “campus” universitário, podendo também este eixo servir eventualmente para o abastecimento de combustíveis daquela infraestrutura aeroportuária.

Contas de 1998 evidenciam um ciclo de viragem

Défice baixou para 29,9 milhões de contos

NOTÍCIAS Centrais

Pela primeira vez na sua história recente, a CP - Caminhos de Ferro Portugueses registou, no ano passado, uma redução do défice, o qual se fixou em 29,968 milhões de contos (149,5 milhões de Euros), o que significa uma redução de 58,3 por cento em comparação com o ano de 1997 (défice de 71,9 milhões de contos, o equivalente a 358,6 milhões de Euros).

Do Relatório e Contas de 1998, submetido à apreciação do Governo, ressaltam várias linhas de força que contribuem para explicar a melhoria da situação económica da empresa, com destaque para o processo de

reestruturação global do caminho de ferro, iniciado em 1997.

Para a evolução favorável dos resultados líquidos em 1998 são de destacar os seguintes factores: decréscimo de 20 por cento na rubrica dos resultados correntes; melhoria de 14 por cento dos resultados operacionais; descida de 31 por cento dos resultados financeiros; e o excepcional volume dos resultados extraordinários, que cresceram mais de 2800 por cento.

Resultados operacionais

A melhoria verificada nos resultados operacionais é consequência, por um lado, da subida de um por cento da conta de proveitos operacionais – de 49,5 milhões de contos para 50,0 milhões de contos e, por outro lado, da descida dos custos operacionais, na ordem dos seis por cento.

Por seu turno, no âmbito dos proveitos operacionais, merece realce a subida de 1,7 por cento na prestação de serviços, relativos ao transporte de passageiros e merca-

dorias; o aumento dos proveitos suplementares, explicado, sobretudo, pela transferência de existências de materiais para a REFER, ao preço de custo, no montante de 7 milhões de contos; a manutenção da tendência de redução da conta de subsídios à exploração, que baixou cerca de 55 por cento; e, ainda, o desaparecimento da rubrica trabalhos para a própria empresa, por força da transferência para a empresa gestora da infraestrutura das actividades de investimento e conservação da rede ferroviária.

Na evolução dos custos operacionais sobressaem, entre outros, os seguintes aspectos:

- A rubrica do custo das mercadorias vendidas e matérias

Demonstração de Resultados			
(Milhões de contos)	1998	1997	Variação
Resultados líquidos	29,9	71,9	- 58,4%
Resultados operacionais	38,5	44,5	- 14%
Resultados financeiros	18,2	26,3	- 31%
Resultados extraordinários	26,8	1,8	+ 2800%
Prestações de serviços	37,7	37,0	+1,7%
Proveitos suplementares	10,0	3,5	+ 179,4%
Subsídios à exploração	2,2	4,9	- 54,6%
Custos das mercadorias vendidas e matérias consumidas	11,3	9,7	+ 15,5%
Fornecimentos e serviços externos	23,0	27,3	- 15,8%
Custos com o pessoal	39,5	44,3	- 10,7%

consumidas, no valor de 11,3 milhões de contos, está influenciada pela transferência de material para a REFER, no montante de cerca de 7,1 milhões de contos;

- Os fornecimentos e serviços externos apresentam uma redução de 16 por cento;
- Os custos com o pessoal decresceram 11 por cento devido, no fundamental, à transferência de trabalhadores para a REFER;
- As amortizações do imobilizado corpóreo e incorpóreo subiram de 11,2 para 11,6 milhões de contos, ou seja, três por cento, em virtude dos investimentos efectuados no ano e porque as infraestruturas ferroviárias de

longa duração não têm sido objecto de amortização, pelo que a sua transferência para a REFER não teve impacto nesta rubrica;

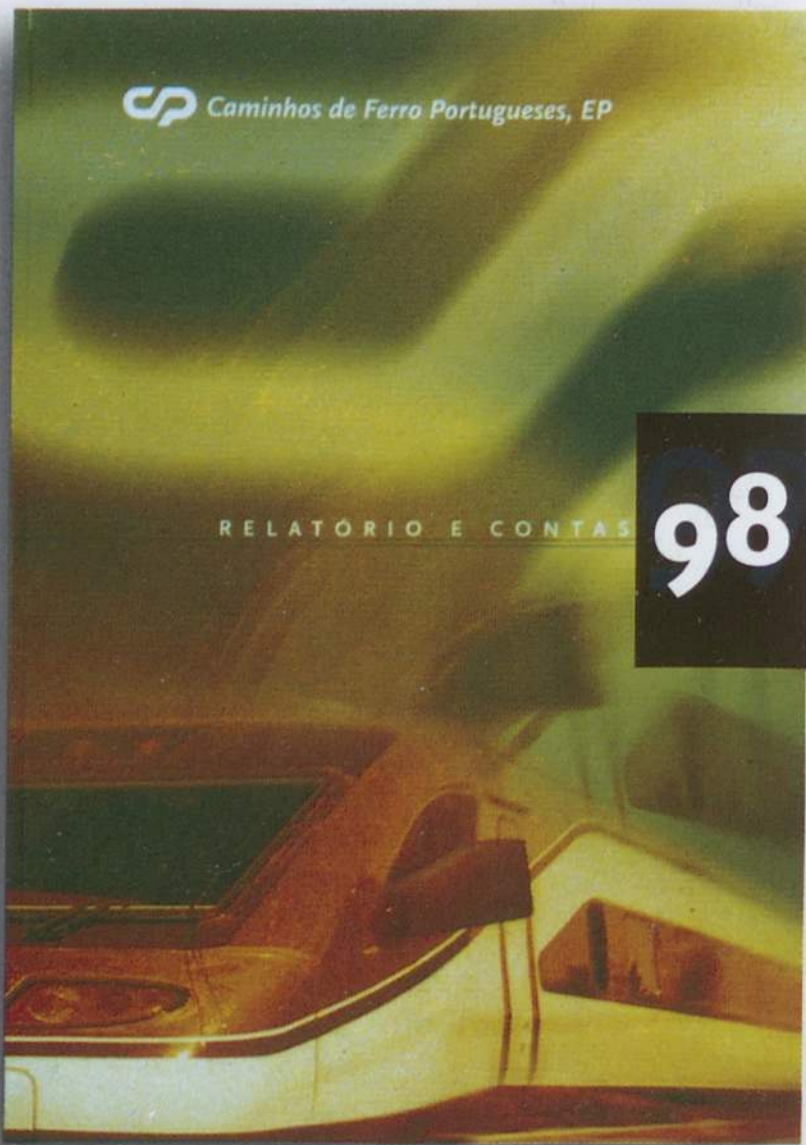
- O aumento das provisões, no ano de 1998, de 1,1 milhões de contos para 2,9 milhões de contos, tem como principal justificação o reforço da cobertura de responsabilidades decorrentes de processos judiciais em curso.

Resultados financeiros

Os resultados financeiros de 1998, negativos na ordem dos

18,2 milhões de contos, apresentam uma melhoria de 8,1 milhões de contos em relação ao ano precedente (-26,3 milhões de contos). Tal resultou sobretudo da diminuição dos juros suportados – menos quatro milhões de contos – e dos dividendos obtidos com acções, na ordem dos 3,6 milhões de contos.

Por último, a rubrica dos resultados extraordinários, com 26,8 milhões de contos, indica, essencialmente, a ganhos obtidos com a alienação de acções, de que resultou uma entrada de 24,3 milhões de contos.



NOTÍCIAS Centrais

Concurso Internacional

Renovação de material circulante no Porto e em Lisboa



Decorreu, na estação de Santa Apolónia, em Lisboa, a sessão de abertura das propostas ao "Concurso Público Internacional para Fornecimento de Unidades Múltiplas Eléctricas (UME)", destinadas às Unidades Suburbanas do Grande Porto e da Grande Lisboa. Em apreço está o fornecimento de 22 UME à USGP e de 12 para a Linha de Cascais.

Apresentaram candidaturas a SIEMENS/ADTranz, AS a ALSTOM e a CAF – Construciones Y Auxiliares de Ferrocarriles, AS.

Foram aceites as propostas da SIEMENS/ADTranz e da ALSTOM.

O júri decidiu excluir a proposta da CAF, por ausência da lista de preços unitários relativa às UME de 1,5 KV contínuos e bitensão, con-



forme solicitado no programa deste concurso. A decisão foi confirmada pelo Conselho de Gerência da CP, após recurso da empresa espanhola.

Para o fornecimento de 22 Unidades Múltiplas Eléctricas de 25 KV-50 Hz, destinadas à USGP,

a SIEMENS/ADTranz apresentou uma proposta no valor global de 20.123.553.318\$00, o que faz situar o preço da unidade em 914.706.969\$00.

A ALSTOM, por seu lado, propõe 24.606.846.000\$00, o que dá 1.118.493.000\$00 por cada UME.

No caso em que a CP opte pela aquisição de mais dez destas unidades, como está previsto no referi-

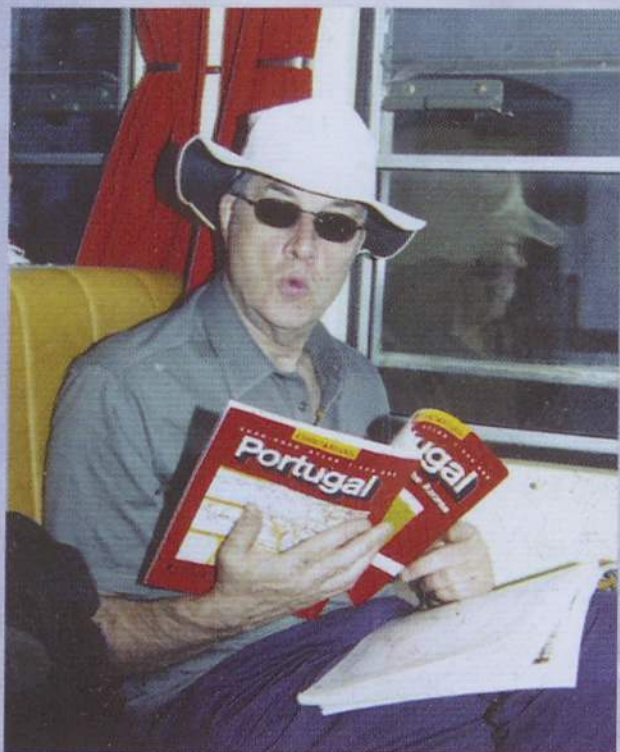
do concurso, a SIEMENS/ADTranz mantém o mesmo preço unitário, enquanto a ALSTOM baixa o montante por composição para 922.150.000\$00.

No que diz respeito à venda de 12 Unidades Múltiplas Eléctricas de 1,5 KV – Convel, para a Linha de Cascais, a SIEMENS/ADTranz propõe-se fornecê-las por 12.070.797.864\$00, ao preço de 1.005.899.822\$00 por unidade.

A ALSTOM apresenta um valor de 14.563.308.000\$00 e de 1.213.609.000\$00.

Para a mesma linha e em alternativa à proposta anterior, 7 Unidades Múltiplas Eléctricas de 1,5 KV

– Convel, com os mesmos preço unitários, mais 5 Unidades Múltiplas Eléctricas, bitensão-Convel, o valor unitário é de 1.098.808.853 escudos por parte da SIEMENS/ADTranz e de 1.354.725.000 escudos pela ALSTOM.



No seu melhor ar "very british", um associado da ADL à descoberta de Portugal.

"The Porto Pioneer"

Seis dias de sonho em Portugal

O encontro com os comboios históricos portugueses nalguns dos mais belos troços da nossa rede ferroviária, eis a "sportslife" a que se dedicam os associados da Along Different Lines. Em sigla: ADL.

São ingleses a mostrar-nos o que é o amor pelo comboio, que os leva a extraordinárias paisagens – como as que se descobrem pela Linha do Douro, a acompanhar o serpentear do rio, quase rente às águas, ou subindo o Tua desde a foz até Mirandela, devassando várzeas e ravinas, o bravio das gargantas e o manso verde do curso superior, onde lúpulos e junquinhos parece que dançam repousadamente. Ou percorrendo o Vouga e o Águeda, a partir de Aveiro pela Sernada e Macinhata. Foi "The Porto Pioneer", que durou seis dias, de 20 a 25 de Março passado.

A ADL tem a sede em Ashby de la Zouch, Leicestershire. Graham Garnell, um súbdito de Sua Majestade, que vive em Portugal (Carcavelos), apaixonado pelos comboios e pelas paisagens portuguesas, é um dos seus promotores entre nós. Volta não volta, organiza estas deliciosas escapadelas até aos carris nacionais. Porque os viajantes ADL não se remetem apenas aos comboios. Eles olham as cidades das janelas dos carros eléctricos (fizeram-no no Porto, desde o Infante até à Cordoaria, com passagem pela margem do Douro, de Miragaia ao castelo do Queijo, subindo pela Boavista – procuram algumas curiosidades como a do Metro de superfície de Mirandela, um aproveitamento de parte desactivada da velha Linha do Tua a ligar a cidade

transmontana aos seus subúrbios.

Sabem o que escolhem para os seus périplos: os itinerários e o material circulante. Desceram o Tua em comboio especial puxado pela locomotiva CI 9021, em passo cauteloso exigido pela via reduzida, parte dela encostada ao abismo e sobre trincheiras. Subiram o Corgo, da Régua a Vila Real (outro percurso de sonho), num comboio "histórico" com tracção da 9004. Do Porto à Régua, e da Régua ao Pocinho, olhos postos no Douro e nas suas barragens, nos socacos onde os bardos arrumam o vinhedo, noutro comboio especial movido pela CI 1961. Subiram a Linha do Vouga, de Aveiro à Macinhata, outro troço de via reduzida. com tracção a vapor: foi a velha E 113 que os levou até ao museu ferroviário; depois até Espinho optaram por uma Diesel das famosas "jugoslavas".

Nas linhas do Minho – por onde também se movimentaram, com incursões pelo vale do Ave, por Braga e Guimarães, por Viana e Valença – tiveram atenções para as pontes construídas pela Casa Eiffel (por exemplo, em Viana do Castelo, sobre o rio Lima) e sentiram-se felizes por reencontrar uma locomotiva Peacock – a histórica 104, dos construtores Beyar Peacock, saída das oficinas em 1889.

Gabam a hospitalidade portuguesa. E não se esqueceram de tomar notas sobre a reestruturação dos nossos caminhos de ferro e sobre a modernização em curso. É que, entusiastas da ferrovia, tanto vivem o seu passado como se enlevam com os progressos do presente. Bem-vindos sempre.

Augusto Soares

O revisor português mais conhecido na Europa

É certamente o “pica” português mais conhecido nos carris da Europa. Augusto da Silva Soares, revisor, nasceu em Santo Tirso, a 21 de Maio de 1943. Desde 1984, é um dos organizadores dos encontros-convívios internacionais de revisores dos caminhos de ferro. Em média duas vezes por ano, lá vai ele com um contingente de companheiros da CP, até ao encontro com os seus parceiros espanhóis, franceses, belgas, suíços até ingleses, polacos e italianos. A sã fraternidade, uns dias de festa, de reencontros, de trocas de presentes e de experiências, de viagem, de descoberta de paisagens. O último encontro foi em Málaga, em fins de Maio, com a participação de 39 portugueses.

Soares, assim é que ele é conhecido, ingressou na CP em 1976. Irrequieto, sorridente, geralmente bem disposto, encontramo-lo de quando em vez na Linha do Norte, no desem-



Augusto Soares em serviço no Intercidades.

penho das suas funções. Gosta do que faz, gosta de conviver com as pessoas, de confraternizar, de conversar. Meteu-se nesta “coisa” dos encontros internacionais por prazer, porque – enfim – as linhas dos comboios atravessam fronteiras e os revisores acabam por pertencer, todos eles, à mesma família. Estes encontros não são uma organização: não há qualquer estrutura que os suporte. São organizados por alguns ferroviários, escolhidos de ano para ano, num dos convívios. São eles que se encarregam dos diferentes pormenores e dos apoios necessários.

Os encontros foram iniciados pelos ferroviários espanhóis, em consequência de um grave desastre de comboios no País Basco (Euzkadi);

quiseram demonstrar solidariedade para com as vítimas e suas famílias. O encontro foi um êxito e logo se associaram os franceses. Por isso se criou uma tradição: um dos encontros anuais realiza-se sempre no país vizinho. O outro encontro é rotativo e Portugal já os acolheu, voltando a fazê-lo em 1999.

O nosso colega Soares é uma presença indispensável. Volta, não volta, lá anda ele a contactar outros revisores: Quem quer ir este ano? A solicitar apoios, a preparar as coisas, a organizar as viagens. E com isto, já correu uma parte da Europa (também de barco – já foram à Córsega). E Soares, bem como alguns dos seus indefectíveis companheiros portugueses é uma referência: “El Português”.

Cartoonista, precisa-se...

O concurso “Cartoonista, precisa-se...”, lançado pelo Boletim CP no número de Janeiro/Fevereiro, continua a desafiar todos os ferroviários com uma proposta interessante: criar um cartoon, até 31 de Julho de 1999, que retrate, com humor, a vida ferroviária ou outro tema livre. Depois de avaliados, os melhores trabalhos receberão um prémio e serão publicados em futuras edições do nosso Boletim. Para mais informações contacte as Relações Públicas, na Calçada do Duque, em Lisboa.

Boletim CP

Abril 1999 / Nº 19 / III Série

Membro da
Associação Portuguesa de
Comunicação de Empresas

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP / Calçada do Duque, nº 20 • 1249-109 Lisboa
Telf. (01) 321 57 00 • Fax (01) 321 58 79 / **Director:** Américo Ramalho / **Editor:** Carlos Madeira /
Redacção: Nuno Rebocho e Casanova Ferreira / **Secretariado:** Gertrudes Santos e Elisabete
Soares / **Produção e coordenação:** Média Alta - Imagem e Comunicação / **Fotografia:** Manuel
Ribeiro e Viriato Passarinho / **Impressão e acabamento:** Fergráfica / **Tiragem:** 7.000 exemplares
/ Distribuição gratuita / Dep. Legal nº 117517/97