



XXIV JOGOS FERROVIÁRIOS

— a solidariedade profissional e o elogio do Desporto

— pág. 2

CP BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP – N.º 29 – 20-6-94



DEPUTADOS VISITARAM LINHA DA BEIRA ALTA

• notável obra, em curso, apreciada no local

— centrais

ACORDO  - LISBOA 94: COMBOIOS TRAZEM O PAÍS ATÉ À CAPITAL DA CULTURA

— pág. 3

SIMULADOR FORMA NOVOS MAQUINISTAS

— pág. 8



RELATAR O PRESENTE

Um grupo de estudantes de uma licenciatura em Ciências da Comunicação, que está a elaborar um trabalho visando a análise do conteúdo do "Boletim da CP" – desde o início da sua actual versão – sublinhava-nos o peso significativo da componente histórica nas matérias informativas e daí partia para a experimentação da hipótese de ser uma prova da influência da "ancestralidade" da empresa ferroviária na cultura corporativa da CP.

Não desmantelámos, como é óbvio, a tese em apreciação, mas deixamos hoje aqui uma pista que certamente lhes virá a passar sob os olhos no decurso do estudo.

Será que o peso relativo da informação sobre a iconografia e a museologia ferroviárias não esconde a maior facilidade (leia-se comodidade) de abordar o passado, factual e não questionável, em detrimento de relatar o presente, cuja observação, sem termos possibilidade de o projectar nas suas consequências, pode cair em juízos de valor subjectivos e, portanto, falíveis?

Esta filosofia não deve, no entanto, servir de bloqueio para a fluente comunicação que deve existir na Empresa e cuja falta é facilmente notada por quem chega de novo à CP, o que se constata dos depoimentos de estagiários e das primeiras questões dos períodos de integração. Se é verdade que a informação é um pressuposto fundamental da participação, aqui está um excelente motivo de reflexão e um oportuno farol para o desenvolvimento da Empresa.

Américo da Silva Ramalho
Chefe do Gabinete de Relações
Públicas

JOGOS FERROVIÁRIOS FORAM NO INATEL

Três dias de Jogos Desportivos Ferroviários no Estádio 1.º de Maio (Inatel) em Lisboa: foram organização conjunta da Associação Desportiva Recreativa e Cultural dos Ferroviários (ADRCF) e da Divisão de Actividades Sociais da Direcção de Recursos Humanos da CP. Participaram nove clubes: para além da ADRCF, o Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro, o Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã, o Clube Ferroviário de Portugal, o Grupo Desportivo dos Ferroviários de Portugal, o Grupo Desportivo dos Ferroviários da Figueira da Foz, o Grupo Desportivo do Pessoal da Linha de Cascais e o Clube Ferroviário de Vendas Novas.

Grande demonstração de vitalidade do associativismo ferroviário e do fomento que, por esta via, o desporto vem tendo entre os trabalhadores dos caminhos de ferro, os Jogos foram, antes de mais, notável afirmação de solidariedade e companheirismo.

Basquetebol (três equipas inscritas, 30 atletas), pesca (realizada em Cascais, nove equipas inscritas, 54 atletas e nove

controladores), xadrez (três equipas, 18 atletas), ténis de mesa (cinco equipas, 20 atletas), atletismo (sete equipas, 63 atletas): isto diz bem da dimensão dos XXIV Jogos Desportivos Ferroviários. De assinalar ainda que no futebol, onde participaram sete equipas (112 atletas, 7 treinadores, 7 massagistas e 7 directores); houve que proceder a pré-eliminatória para apurar três equipas que disputaram a fase final com o clube organizador. No atletismo, correram-se oito mil metros em pista, no sistema de duas séries.

A participação nos Jogos esteve aberta aos inscritos nos Grupos Desportivos, ferroviários no activo ou reformados, cônjuges ou filhos de ferroviários (menores de 21 anos) e instruídos dos cursos de formação da Empresa.

Cerca de três centenas e meia de participantes, para além de muitos mais confraternizantes, envolvidos pelo mesmo abraço ferroviário – eis a grandeza dos Jogos (as nossas "olimpíadas") que deixam saudades e justificam que se aguarde com expectativa o novo encontro, no próximo ano.



FOTO M. RIBEIRO

A EQUIPA CP obteve um brilhante 16.º lugar no Challengers Trophy que, este ano, decorreu no Algarve – Tavira. Participaram 57 equipas – um total de 170 pessoas, incluindo controladores, secretariado e serviço de apoio. Foram novidades deste Challengers Trophy: etapas curtas e competitivas; predominância das técnicas de orientação em detrimento da capacidade física dos participantes. Foram cinco dias de provas destinadas a quadros de empresas. A equipa da CP foi constituída pelo administrador Eng.º Fonseca Mendes, pelo Eng.º Rui Barros, pelo Dr. Arsénio Facas, pelo Dr. Aires São Pedro, Dr. Rui Santos, Dr. Gualdino Martins e Dr. Rogério Morais. A CP deu igualmente apoio à prova, organizada pela Egor Portugal em associação com o semanário "Expresso".



ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

FOTO M. RIBEIRO



Interfaces ferro-portuários AS EXIGÊNCIAS DA EFICÁCIA

A viabilização económica dos portos e do caminho de ferro e a maior fluidez do tráfego urbano e suburbano foram temas analisados no debate promovido pela ADFER, onde foram intervenientes o Ministro do Mar, Ct. Azevedo Soares, o presidente da Administração do Porto de Lisboa, Dr. Figueiredo e Sousa, e o presidente da CP, Eng.º Pedro Dias Alves. "A Nova Política Portuária e os Caminhos de Ferro", sessão na qual foi moderador o presidente da ADFER, Eng.º Arménio Matias, concitou as atenções de muitos ferroviários já que, a par do confronto da "revolução silenciosa" em curso nos portos e a profunda modernização da rede ferroviária portuguesa, tratava-se de equacionar a necessária eficiência dos interfaces ferro-portuários.

Como foi dito, os portos de Douro-Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines movimentam cerca de 94 por cento de todo o tráfego portuário do continente português. As estimativas existentes deixam prever que, até ao fim do século, haverá um substancial aumento das taxas de contentorização (de 42 para 62 por cento do total da carga manuseada), o que obriga à eventual construção ou ampliação de infraestruturas portuárias, por forma a melhor responder à expansão deste tráfego.

Por outro lado, regista-se quebra de transporte marítimo no cômputo global do comércio externo entre 1980 e 1992, igualmente sentida no transporte ferroviário. Em contrapartida, a rodovia evoluiu positivamente naquele período, crescendo de 5,8 por cento para 18,4 por cento. O transporte ferroviário fica-se pelos 0,9 por cento.

As tendências apontam para a revitalização dos transportes marítimo e ferroviário em detrimento do rodoviário. Isto porque, "o contínuo incremento da participação da rodovia no tráfego relativo ao

comércio externo deverá estar a atingir um ponto máximo". Razões:

- tendência para a saturação das vias rodoviárias, fundamentalmente junto dos perímetros urbanos;
- impactos negativos no meio ambiente (poluição atmosférica e sonora);
- tendência para a limitação da velocidade de circulação e do tempo de trabalho dos motoristas (com aumento dos custos de transporte e agravamento de qualidade do serviço prestado);
- eventual incidência, a curto/médio prazo, do custo de utilização de infraestruturas sobre o preço do transporte rodoviário.

Os sistemas marítimo e ferroviário de transportes estão à beira de uma notável recuperação, graças também a perda de

competitividade do transporte rodoviário. Por isso, hoje acentua-se a necessidade de adequar estruturas de interface que minimizem custos adicionais e demoras nas operações de transbordo.

AS NOVAS NECESSIDADES

Se Douro-Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines são os quatro maiores portos portugueses, são também aqueles que beneficiam de acessos ferroviários a ferrovia apenas escoa um por cento das mercadorias movimentadas em Leixões e três por cento em Lisboa e Sines. Em Setúbal, esse valor sobe aos 40 por cento.

Para que este quadro se altere, é necessário que tanto os portos como a CP promovam investimentos nas acessibilidades ferroviárias, tal como se faz necessária a colaboração dos portos e da ferrovia nas "políticas de promoção comercial, baseadas no marketing activo, indo ao encontro dos potenciais clientes".

No que a Lisboa respeita, a administração portuária projecta manter em Alcântara o terminal de contentores da Liscont, ampliar o terminal de contentores de Santa Apolónia, construir também um novo terminal de contentores em Santa Apolónia (com desactivação do de Santos), mantendo os cais de carga geral na zona portuária oriental da margem Norte do Tejo. E estão previstas duas intervenções nas acessibilidades ferroviárias: remodelação do feixe de linhas no Terminal da Liscont e no Terrapleno da Junqueira, e criação de alternativa à linha da Matinha (inviabilizada pela Expo) para ligação do porto à Linha do Norte. Explica-se porque: "O tráfego de contentores previsto no ano 2000 na zona de Santa Apolónia representaria, senão existir uma alternativa de acesso ferroviário, um movimento de cerca de 50 camiões por hora (considerando um período de trabalho de 16 horas diárias num total de 300 dias de trabalho por ano)".

FOTO VIRIATO



É PÚBLICO. OS CARTAZES anunciam. Em Alcântara e no Terrapleno da Junqueira, a CP colabora com a Junta Autónoma das Estradas, Administração do Porto de Lisboa e Câmara Municipal de Lisboa no trabalho na "limpeza" da zona para devolver a marginal do Tejo aos lisboetas. Começa a remodelação do feixe de linhas e a humanização da paisagem.



Foram encurtados os prazos para conclusão das obras sem agravamento de custos

DEPUTADOS VISTARAM A LINHA DA BEIRA ALTA

• os trabalhos decorrem a bom ritmo e é já possível ver no terreno como a grande via internacional se adapta aos padrões europeus

Em 1988, foi decidido modernizar a Linha da Beira Alta. Em 1989, começaram os trabalhos. Estão concluídos em 1996. A Linha da Beira Alta transforma-se numa "auto-estrada ferroviária" sem passagens de nível.

ganhar tempo sem agravamento de custos é o que acontece na modernização da Linha da Beira Alta. Os trabalhos em curso estão concluídos em fins de 1996. Antes da nova planificação realizada há seis meses, a sua conclusão era prevista para Setembro de 1997.

Durante a visita, em 1 de Junho, dos deputados da Subcomissão Parlamentar de Transportes e Comunicações, acompanhados pela Administração da CP, o Eng.º Pedro Dias Alves, presidente da Empresa, pôde confirmar esta antecipação de prazos e congratular-se com o bom andamento dos trabalhos.

Os deputados percorreram todo o traçado em beneficiação – Pampilhosa/Vilar Formoso.

São hoje 202 quilómetros de via única não electrificada, 12 túneis (ao todo, 3 300 metros de comprimento), 19 estações, 350 PN's com sinalização mecânica. Por esta via, que é o principal acesso ferroviário de Portugal à rede europeia, circulam hoje 30 comboios por dia, que transportam por ano um milhão e duzentos mil passageiros e um milhão e setecentos mil toneladas de mercadorias.

Hoje, Lisboa a Vilar-Formoso é uma ligação de 6 horas e 40 minutos; Porto a Vilar-Formoso, 5 horas e 50 minutos. A partir de fins de 1996, a duração do percurso é reduzida em duas horas. Para tanto, procede-se à rectificação do traçado, constroem-

se variantes e viadutos, são renovados integralmente os troços Mortágua-Carregal e Baraçal de Celorico-Guarda, duplicada a via entre Pampilhosa e Luso, construídos novos cruzamentos em Muxagata e Noémi, remodelados túneis e estações, reclassificadas PN's, construídas passagens desniveladas e instalado um sistema informático para controlo da circulação. Tudo isto representa um investimento de 37 milhões de contos. Concluídos estes trabalhos, contando com o cumprimento de prazos pela EDP, a Linha da Beira Alta fica electrificada em 1997.

Em 1988, foi decidido avançar para a modernização. E em 1989 começou a profunda remodelação e modernização, que traz ganhos de velocidade (de uma média de 90 Km/hora para 160 Km/hora), confere mais segurança e melhor qualidade de oferta e transforma a via internacional numa verdadeira auto-estrada ferroviária sem passagens de nível para a circulação de passageiros e mercadorias.

Para que a segurança seja máxima, está a ser instalado um sistema integrado de telecomunicações e telecommando de circulação (CTC), que permite, a cada uma das cinco estações principais da linha, o acompanhamento automático dos comboios.

Que não há bela sem senão, a visita demonstrou-o. Foi chocante ver que a beleza da estação de Vilar Formoso foi prejudicada, há onze anos, por obras então realizadas. O presidente Eng.º Pedro Dias Alves não gostou. Não se conteve e exigiu a reposição da traça original o mais depressa possível. ■



É um grande investimento – 37 milhões de contos – para, depois de modernizar a Linha da Beira Alta, reduzir em duas horas a ligação de Vilar Formoso a Lisboa e Porto e em 1997 electrificar a Linha.



FOTOS M. RIBEIRO

Dia Mundial da Criança

SEGURANÇA: É PRECISO APRENDER

ESTANTE.

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

- BASTÃO PILOTO - Fevereiro 94 - Interessante estudo de Jacinto Silva Santos sobre a privatização dos caminhos de ferro no Japão.
- BASTÃO PILOTO - Março 94 - O que homens célebres disseram dos comboios.
- LINEAS - Março 94 - Estratégia comercial para o tráfego de cargas e combinado no Eurotunnel.
- PAISAGES - Junho 94.
- RAIL EUROPE - Junho 94. As novas propostas da União Europeia para o sector ferroviário.
- LA VIE DU RAIL - 27 Abril 94.
- LA VIE DU RAIL - 25 Maio 94.
- LA VIE DU RAIL - 1 Junho 94 - Os comboios e o desembarque da Normandia.
- LA VIE DU RAIL - 8 Junho 94.
- LA VIE DU RAIL - 15 Junho 94.
- LE RAIL - Abril 94 - Notícia da encomenda da CP de subestações para a electrificação da Linha da Beira Alta. Reportagem de Maurício Levy: "A CP de A a Z".
- LE RAIL - Junho 94.
- LINEA TRENO - Março 94.
- LINEA TRENO - Abril 94.
- IRJ - Junho 94 - A privatização dos caminhos de ferro alemães pode começar em 1997.
- LT NEWS - 26 Maio 94.
- RAIL INTERNATIONAL - Maio 94 - O controlo financeiro nas empresas
- KUNDENBRIEFE - Junho 94.
- BAHN ZEIT - Abril 94.
- BAHN ZEIT - Maio 94.
- DSB-BLADET - Junho 94.

Cerca de mil e quatrocentas crianças, alunos do 1.º ciclo e do CERE do Entroncamento, comemoraram este ano de maneira muito especial o Dia Mundial da Criança, 1 de Junho: aprenderam segurança rodó e ferroviária nas instalações da Fernave. Foi uma iniciativa da Polícia de Segurança Pública, que contou com o



FOTO M. RIBEIRO

apoio da Câmara Municipal do Entroncamento e da Fernave, à qual se associou a CP. As crianças, que tiveram à sua disposição um comboio

especial, puderam fazer a sua aprendizagem de normas de segurança numa pista montada para o efeito, onde nem sequer faltava uma passagem de nível

automatizada. No fim, houve festa, com piquenique, guloseimas, palhaços, e a distribuição de balões e de lembranças.

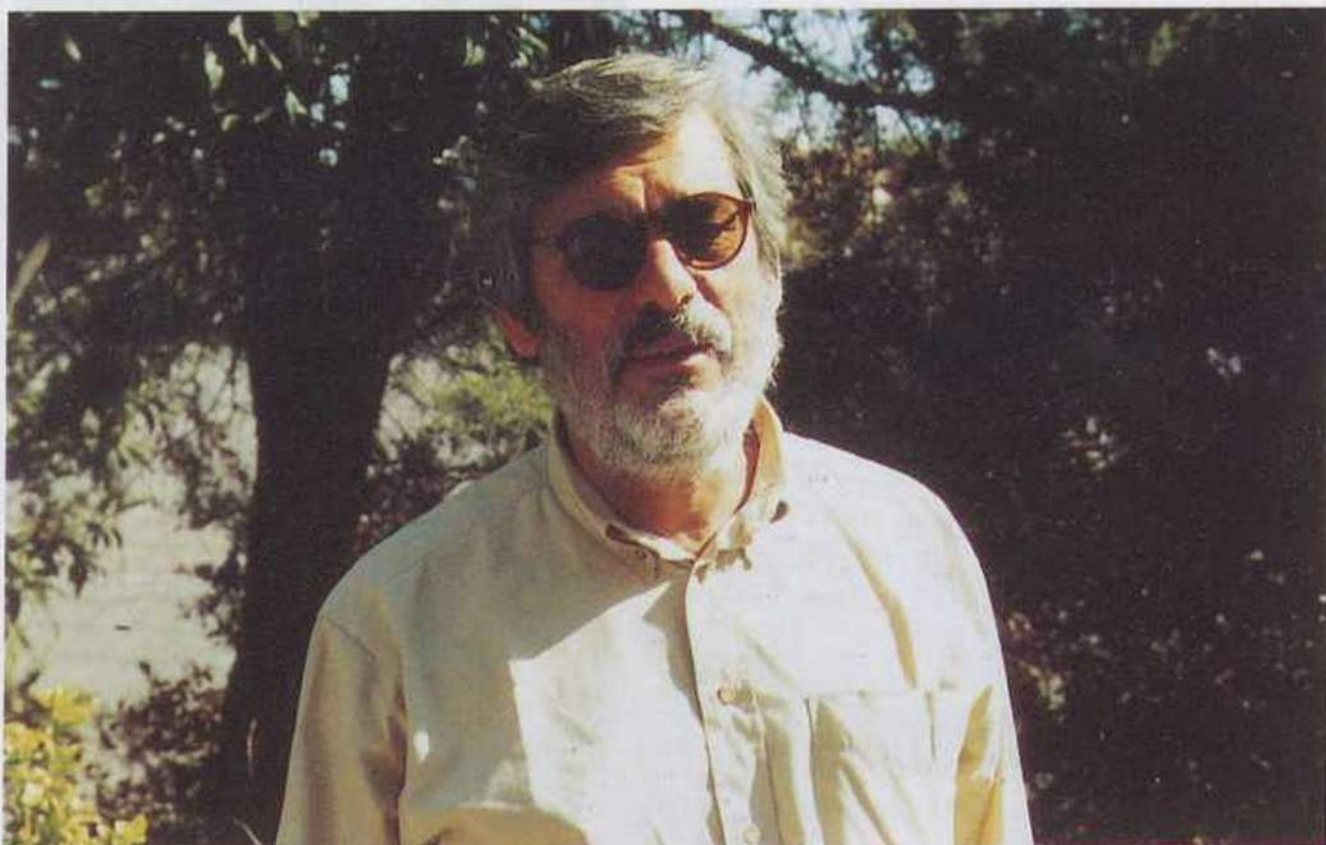


FOTO M. RIBEIRO

O escultor JOSÉ SANTA BÁRBARA foi distinguido pela União Europeia - uma distinção que honra a CP. O Júri do Prémio de Design da Comunidade Europeia atribuiu menção especial às novas UQE's da Linha de Sintra. A empresa construtora, a SOREFAME, e o escultor Santa Bárbara estão de parabéns. De referir que se candidataram ao prémio 42 propostas, três das quais portuguesas. A menção especial qualifica o trabalho desenvolvido pelos técnicos da SOREFAME e pelo gabinete de design da CP.



NA LISBOA - 94

A CP e a Sociedade Lisboa 94 celebraram, em 24 de Maio, um protocolo para que "o privilégio que é para os lisboetas o acesso a uma vasta panóplia de actividades culturais", integradas na Lisboa – Capital da Cultura, possa "ser partilhado com o maior número possível de compatriotas". O protocolo foi assinado, no Palácio da Foz, pelo Comissário Prof. Dr. Vítor Constâncio e pelo Presidente da CP, Eng.º Pedro Dias Alves, que se encontravam acompanhados pelo Comissário Dr. Luís Arnault e pelo Administrador da CP Dr. Abel Vinagre.

Nos termos do acordo entre as duas entidades, a CP concede, até ao fim do ano, descontos aos grupos de não residentes em Lisboa (no mínimo de dez pessoas) que se desloquem para assistir a actividades no âmbito da Capital da Cultura – 30 por cento nos comboios Alfa e Intercidades e 50 por cento nos Interregionais e Regionais. Os bilhetes de ida e volta são válidos por 48 horas, não podendo ser utilizados às sextas-feiras entre o meio-dia e a meia-noite.

Em contrapartida, a Sociedade Lisboa 94 concede descontos de 50 por cento aos visitantes de exposições que, à entrada, apresentem os bilhetes da CP. Os

descontos não abrangem espectáculos.

A Sociedade Lisboa 94 comprometeu-se também a enviar às escolas informação sobre as facilidades concedidas pela CP a estas viagens de grupo. Por seu turno, a rede de balcões de informação da CP coloca à disposição dos seus utentes documentação sobre as actividades da Capital da Cultura.

Assim, a CP colabora positivamente para o sucesso desta grande mostra cultural, a maior já realizada no nosso País, facilitando a deslocação a Lisboa de todos aqueles que a ela pretendam assistir.

EM BREVES

- PUBLICADOS em "Diário da República" os despachos da Secretaria de Estado das Obras Públicas que declaram a utilidade pública, com carácter urgente, dos terrenos a expropriar por solicitação do Gabinete do Nó Ferroviário do Porto para a duplicação do troço ferroviário Ermesinde-Valongo e reestruturação da estação de Valongo.

~

- A NOVA ESTAÇÃO da Amadora, na Linha de Sintra, passou a dispôr, desde 18 de Junho, de um posto de atendimento de Polícia de Segurança Pública. Este posto, com contacto directo permanente com a sede do Comando da Divisão da PSP da Amadora, permite o reforço da segurança e contribui para maior tranquilidade dos utentes da estação.

~

- UNIDADES ESPECIAIS da PSP vão patrulhar os comboios das linhas de Sintra, Cascais e Azambuja. A medida, em fase adiantada de estudo e preparação, é considerada de grande importância para pôr cobro ao vandalismo nos comboios suburbanos.

~

- POR RAZÕES TÉCNICAS foram encerrados os apeadeiros de Coimbrões (Linha do Norte, Gaia) e da Cruz da Pedra (Linha de Sintra). Em Coimbrões, foi igualmente encerrada a passagem de nível, destinada a automóveis, ali existente.

SIMULADORES MELHORAM FORMAÇÃO DE MAQUINISTAS

Simuladores instalados no Entroncamento (já inaugurado) e no Porto passam a formar os maquinistas da CP – o que acontece pela primeira vez na história dos caminhos de ferro portugueses. No vasto complexo da Fernave, no Entroncamento, o simulador cria realidades virtuais que permitem o adestramento dos futuros maquinistas.



Inaugurado a 15 de Junho pelos Secretários de Estado dos Transportes e do Emprego e Formação Profissional, que se encontravam acompanhados pelo Presidente da CP, Eng.º Pedro Dias Alves, o simulador do Entroncamento reproduz todas as situações de sinalização e circulação previstas nos regulamentos. Na cabina, o formando detecta eventuais avarias e prepara-se para enfrentar situações de emergência, como, por exemplo, o aparecimento de um animal na via ou o atravessamento de um

automóvel numa passagem de nível.

Na cabina de simulação tudo é reproduzido, até o ruído. O formando habitua-se a conduzir de dia ou de noite, com ou sem nevoeiro. O simulador reproduz as condições técnicas dos diversos tipos de locomotivas e em velocidades que vão da marcha à vista aos 200 Km/hora. É uma aprendizagem rigorosa das técnicas de condução. O instruendo visualiza a frenagem com freio pneumático, electropneumático e reostático, a acoplagem de unidades motoras, ensaia freios, "vive" situações de

perigo ou "participa" em operações de socorro a outro comboio.

O simulador permite a correcção de deficiências, ensina a conduzir com a maior economia energética e garante uma correcta avaliação do desempenho técnico dos formandos. Sobretudo, contribui para maior segurança na circulação ferroviária.

Com a entrada ao serviço dos simuladores, a preparação dos ferroviários adquire um nível de processos similar ao que se pratica na aviação comercial e também na formação de automobilistas. ■

– 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 / 937 71 90 • FAX 937 75 60

Tiragem: 21 000 exemplares • Distribuição Gratuita