



SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO INTEGRADOS NA E.M.E.F.

— pág. 6

"BATALHA" CONTRA PN'S CONTINUA A SER GANHA —

— pág. 2

CORREIOS "ELEGEM" COMBOIOS

— pág. 6

CP BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP - N.º 35 - 20-11-94



FOTO M. RIBEIRO



FOTO M. RIBEIRO

ESTÁ PRONTO
O GRANDE
DICIONÁRIO
FERROVIÁRIO
INFORMATIZADO

- tudo
sobre o
RAILLEXIC
UIC

centrais



A REALIDADE E OS MITOS

Há um estranho desfasamento que me tenho esforçado por entender. Sempre que um realizador pretende localizar a ação dos seus filmes em ambientes modernos, em climas sociais intensos, recorre também aos espaços do caminho de ferro e ao valor estético dos comboios. Sempre que um analista económico resolve enunciar as inúmeras "desgraças" do equilíbrio económico, põe à cabeça da lista o caminho de ferro. Estamos, fundamentalmente, a falar do caso português. Mas não só.

Numa leitura atenta e despida de preconceitos – positivos e negativos –, parece legítimo pensar que ou os homens do cinema e da televisão andam todos fora deste mundo, ou os economicistas estão a recorrer a receitas estereotipadas para as interpretações que produzem. Naturalmente, também aqui a perspectiva exacta deve procurar-se num e noutro campo.

O comboio está efectivamente longe (muito longe) de ser um ícone obsoleto da tecnologia e das sociedades. As realidades conhecidas e as potencialidades que ainda se lhe reconhecem, quer na área de passageiros, quer na área de mercadorias, são um testemunho inquestionável.

Então, que terá levado a tais posicionamentos? Razões económicas-financeiras conjunturais? Motivações psicosociológicas decorrentes de efeitos sedimentares de propagandas institucionais? Ou será tão simplesmente o Caminho de Ferro que não tem sido capaz de fazer passar as suas mensagens? Eis um desafio de interpretação aliciante.

Américo da Silva Ramalho
Chefe do Gabinete de Relações Públicas

Cento e vinte passagens de nível suprimidas nos primeiros nove meses de 1994. Um trabalho notável com elevados ganhos de economia.

SUPRESSÃO DE PNS: ESFORÇO CONTINUADO PARA A MODERNIZAÇÃO

LINHA POR LINHA:

Linha do Minho – suprimidas oito PNs, sendo duas de peões, uma de terceira categoria e cinco de quinta categoria.



FOTO M. RIBEIRO

Durante o ano de 1994, e até fins do terceiro trimestre, o Departamento de Atravessamentos Rodoviários da Direcção Geral de Engenharia e Investimentos da CP, concretizou a supressão de 120 passagens de nível. No mesmo período – de 1 de Janeiro a 30 de Setembro – foram reclassificadas 56 PNs. No conjunto, obteve-se com estas ações uma economia de 132 135 contos/ano.

Deste modo, em consequência dos esforços intensos para eliminar os cruzamentos da ferrovia com a rodovia, baixou para 3650 o número de PNs existentes nas linhas com circulação de comboios.

Registe-se que 534 são PNs particulares e 3076 restantes, públicas.

Fazendo um balanço da situação actual: estão automatizadas 120 PNs do tipo B e 126 do tipo C. PNs públicas com guarda são ainda 541 e sem guarda 1924. Existem também 365 PNs para peões.

No primeiro trimestre deste ano foram suprimidas 55 PNs e reclassificadas doze.

No segundo trimestre, suprimidas – 37; reclassificadas – 25. No terceiro trimestre, suprimidas – 28; reclassificadas – 19. Os números apontam, portanto, para um bom ritmo de modernização, no que à supressão de PNs se refere, da rede ferroviária portuguesa.

Ramal de Braga – suprimidas duas, uma particular e outra de quinta categoria.

Ramal de Leixões – suprimidas oito, sete particulares e uma de primeira categoria.

Linha do Douro – suprimidas dez, sendo sete particulares, duas de quarta categoria e uma de quinta categoria.

Linha da Póvoa – suprimidas quatro, todas particulares.

Linha de Guimarães – suprimidas doze, todas particulares.

Linha do Tâmega – suprimida uma, de quinta categoria.

Linha do Corgo – suprimidas seis, cinco particulares e uma de quinta categoria.

Linha do Tua – suprimidas duas particulares.

Linha do Norte – suprimidas nove, sendo quatro particulares, uma de segunda categoria, uma de quarta categoria e duas de quinta categoria.

Linha da Lousã – suprimida uma de quinta categoria.

Linha do Vouga – suprimidas quinze, sendo duas para peões, duas particulares e nove de quinta categoria.

Linha da Beira Alta – suprimida uma particular.

Linha da Beira Baixa – suprimidas nove, sendo uma para peões, duas particulares e seis de quinta categoria.



Aveiro – suprimidas sete, quatro particulares e três de quinta categoria.

Linha do Sul – suprimidas cinco, uma de primeira categoria, uma de terceira, uma de quarta e duas particulares.

Linha da Póvoa – três de quinta categoria.

Montijo – cinco particulares.

Vendas Novas – uma particular.

UM ESFORÇO COM CONTINUIDADE

Independentemente deste esforço intenso, com expressão quase diária, o Departamento de Atravessamentos Rodoviários da DGEI prossegue as negociações com as autarquias com vista à supressão de mais PNs. Assim, decor-



FOTOS M. RIBEIRO

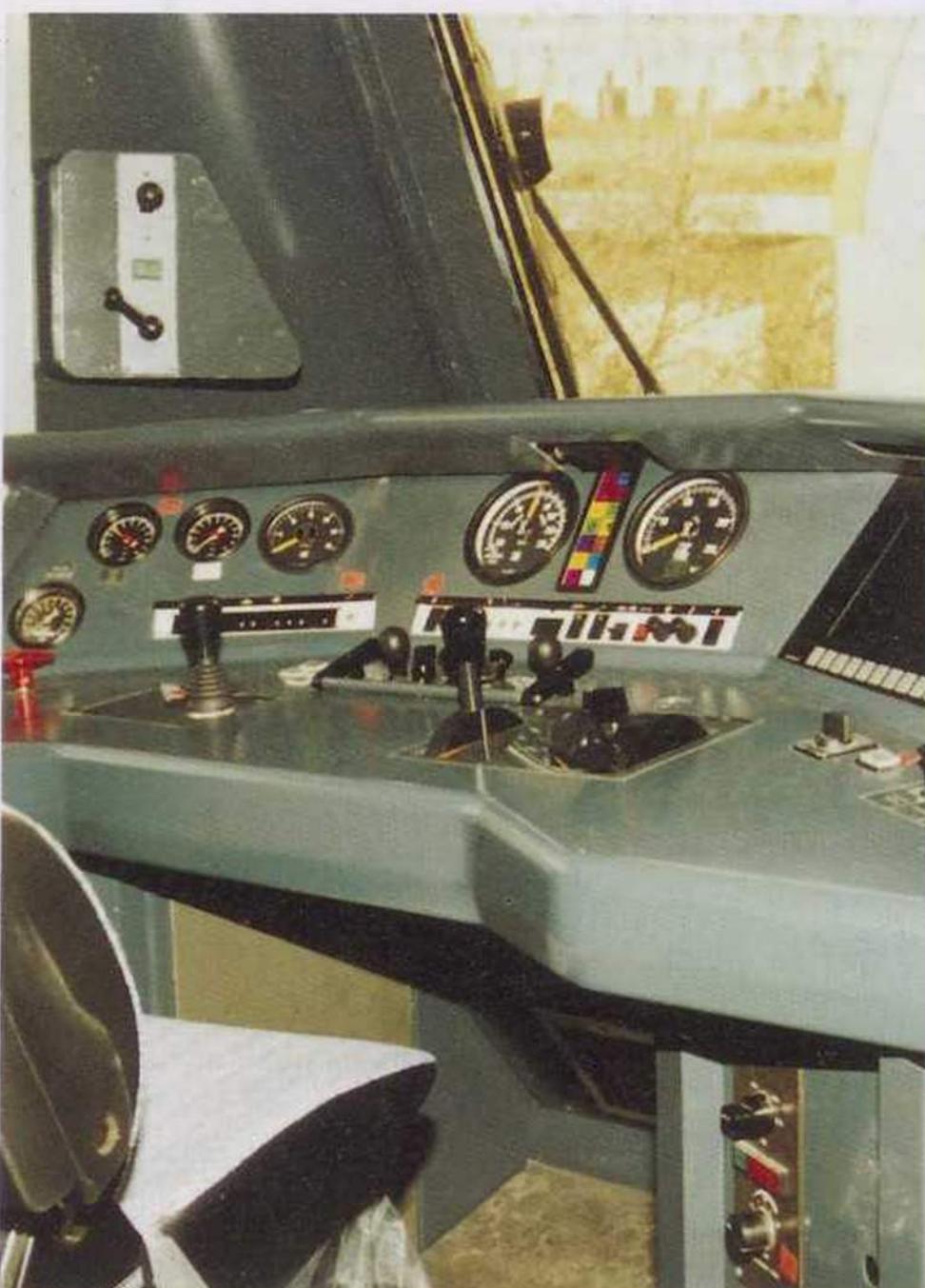
rem em bom ritmo as conversações para o futuro e próxima supressão das PNs na Linha do Norte, onde actualmente se contam 305 PNs numa extensão de rede de 336,2 Km. Os projectos das futuras passagens desniveladas estão já em fase final de elaboração.

Outra Linha que merece atenção é a da Beira Alta na qual, numa extensão de 201,8 Km, existem 319 PNs, sendo apenas duas automatizadas, 47 com guarda, 244 sem guarda, quinze para peões e onze particulares. A modernização da Linha, cujas obras se desenvolvem em ritmo acelerado, obriga à construção, com o apoio das autarquias locais, de 63 passagens desniveladas, que irão suprimir 249 PNs. Prevê-se também, em consequência das obras integradas nas variantes à actual via, a supressão de mais dezasseste PNs.

As restantes serão automatizadas ou reclassificadas em tipo D, isto é, terão visibilidade regulamentar.

A par do trabalho do Departamento de Atravessamentos Rodoviários, há que assinalar o esforço tanto do Gabinete do Nô Ferroviário de Lisboa, como do Gabinete do Nô Ferroviário do Porto. Ambos têm em curso vários projectos e obras com vista à supressão de PNs nas Linhas de Sintra, Cascais, Douro, Guimarães, Minho e Braga.

O Departamento de Atravessamentos Rodoviários tem igualmente em curso trabalhos para melhoria da segurança em PNs, através da sua automatização, cortes de taludes impeditivos de visibilidade e construção de caminhos alternativos.



RAILLEXIC UIC:

Um grande dicionário informatizado com terminologia ferroviária em onze línguas: um notável trabalho quase concluído



FOTO M. RIBEIRO

O trabalho de tradução foi uma tarefa de grande envergadura, executada por técnicos da Empresa das várias especialidades. Levou mais de três anos a realizar.

O que é o RailLexic

Resultado do trabalho do Grupo de Projecto RailLex da UIC, União Internacional dos Caminhos de Ferro, no qual participam presentemente 29 redes, entre as quais a CP, o RailLexic é um dicionário informatizado. Mas não só...

O que contém

- Cerca de 15.000 termos em onze línguas: alemão, espanhol, francês, húngaro, inglês, italiano, neerlandês, polaco, português, sueco e esperanto. Estes termos abrangem o conteúdo do actual Léxico Ferroviário da UIC, do Léxico de Transmissão de Dados também da UIC e do Glossário de Catenária do ORE (actual ERRI).
- Classificação dos termos por áreas especializadas, dados gramaticais, definições, notas de contexto e outras informações.
- Articulação com o Thesaurus ferroviário da UIC (por enquanto apenas em alemão e francês).
- Banco de dados informativos sobre a UIC e o ERRI, contendo: títulos das fichas da UIC, títulos dos relatórios de estudos do ERRI, organização e estrutura da UIC e do ERRI e endereços dos membros da UIC.

O que possibilita

- A pesquisa pode ser feita, termo a termo ou por listas de

TERMINOLOGIA FERROVIÁRIA EM CD-ROM

termos, em qualquer combinação de línguas.

- Por meio de operadores booleanos, a pesquisa pode ser alargada a todos os campos de registo, inclusive definições e notas de contexto.
- A classificação dos termos em 102 áreas e sub-áreas especializadas e áreas interdisciplinares permite a elaboração e edição de glossários.
- A ligação com sistemas de processamento de texto sob Windows.

A quem se destina

- O RailLexic destina-se a todas as pessoas que necessitem de terminologia e informações sobre o caminho de ferro, e em particular àquelas que tenham de traduzir ou trabalhar com textos de carácter técnico, económico ou político ligados ao caminho de ferro.

Será, portanto, de extrema utilidade, não só para tradutores e intérpretes, como também para técnicos, consultores, secretárias, etc.

Data de publicação

A 1.ª edição do RailLexic está prevista para breve. Na Assembleia Geral da UIC, realizada em Outubro passado em Berlim, foi simbolicamente entregue ao Presidente deste organismo uma versão provisória.

A actualização do RailLexic que, em princípio, será anual, englobará a sua gestão e o alargamento da terminologia especializada, do

thesaurus e do banco de dados informativos, bem como a inclusão das línguas em preparação. Além disso, está previsto complementar o dicionário com ilustrações gráficas.

Versão impressa

O RailLexic também pode ser adquirido sob a forma de livro impresso, em edição bilingue (qualquer combinação de línguas à escolha) ou trilingue (alemão, francês e inglês: as línguas da UIC).

um sistema de tradução assistida por computador no âmbito ferroviário.

Além disso, há muito que os serviços linguísticos das redes e dos organismos a elas ligados, entre outros UIC e ORE (ERRI), sentiam a insuficiência dos auxiliares de tradução tradicionais, tais como dicionários, ficheiros e apontamentos pessoais, e daí a necessidade de um instrumento moderno e flexível, que permitisse uma utilização fácil e uma actualização permanente (a última edição do léxico da UIC tinha levado treze anos a elaborar...).



Está ainda prevista, a pedido da CP e dos FS, uma versão quadriglífica, que inclua as três línguas da UIC e, respectivamente, o português e o italiano.

Um pouco de história

O Projecto RailLexic da UIC esteve, inicialmente, estreitamente ligado a outro projecto também da UIC, o RailCat, lançado em 1989, com o objectivo de desenvolver

Pensou-se, portanto, em constituir um banco electrónico de dados terminológicos, tomando por base o referido léxico, e alargar a terminologia nele contida, bem como o número de línguas que inicialmente o integravam. O alargamento da terminologia seria feito em regime de divisão de trabalho: cada rede daria o seu contributo e receberia o das restantes. As actualizações seriam objecto de uma troca entre as redes

(cont. na pág. 6)

RAILLEXIC

UIC

(continuação da pág. 5)

a intervalos regulares convencionados.

A ideia do projecto teve a sua concretização no Atelier RailLex, realizado em Março de 1991 em Frankfurt, com a participação de doze redes, da UIC e do ORE (ERRI). Entre as redes presentes contava-se a CP, que manifestou o seu interesse em participar no projecto.

Em reunião de 18 de Julho de 1991, o Conselho de Gerência decidiu nomear um Grupo de Trabalho destinado a elaborar a versão portuguesa.

Esse Grupo tinha a seguinte constituição: coordenador-geral, Eng.º Simões do Rosário, responsável pelas Relações Internacionais; coordenadora linguística, Dr.ª Aldina Pereira, tradutora, do Secretariado do Conselho de Gerência; promotora linguística, Dr.ª Beatriz Baptista, do Gabinete de Regulamentação e Segurança; coordenador/promotor informático, Dr. Manuel Cavaco, da Direcção de Sistemas de Informação.

O trabalho de tradução foi uma tarefa de grande envergadura, executada por técnicos da empresa das várias especialidades. Para o efeito, foram designados coordenadores a nível das principais áreas especializadas, os quais, por sua vez, constituíram as suas próprias equipas. A revisão geral foi efectuada pela coordenadora linguística, em constante diálogo com os técnicos.

Em princípio, a data prevista para o lançamento do léxico era o Congresso Ferroviário da AICCF/UIC, em Setembro de 1993 em Lisboa, que – como facilmente se depreende

– seria uma óptima ocasião para a sua divulgação. Todavia, as insuficiências do software original, bem como a adesão de novas redes ao projecto, conduziram à necessidade de um novo software, mais moderno e flexível, com condições adequadas à inclusão de um maior número de línguas e à satisfação de determinadas necessidades que os

além, naturalmente, da terminologia que cada rede entender propor.

Em termos de novas línguas, estão em curso ou previstos trabalhos de tradução para a inclusão de mais dez.

Em termos de trabalho terminológico propriamente dito, está prevista uma revisão, por fases e por áreas, da terminologia existente.



FOTO M. RIBEIRO

utilizadores foram sentindo e definindo. A nova aplicação, em Foxpro para Windows, levou mais de um ano a desenvolver, razão pela qual o lançamento do produto foi adiado.

Futuro

O Projecto RailLex da UIC não se esgota com a publicação do RailLexic. É um projecto que exige continuação, uma vez que o presente dicionário terá de ser permanentemente actualizado, não só no que se refere a nova terminologia, como também à inclusão de novas línguas.

Como primeiro passo de actualização, está prevista a integração de uma grande parte dos termos contidos no dicionário trilingue de alta velocidade da Dornier/Inrets (1993),

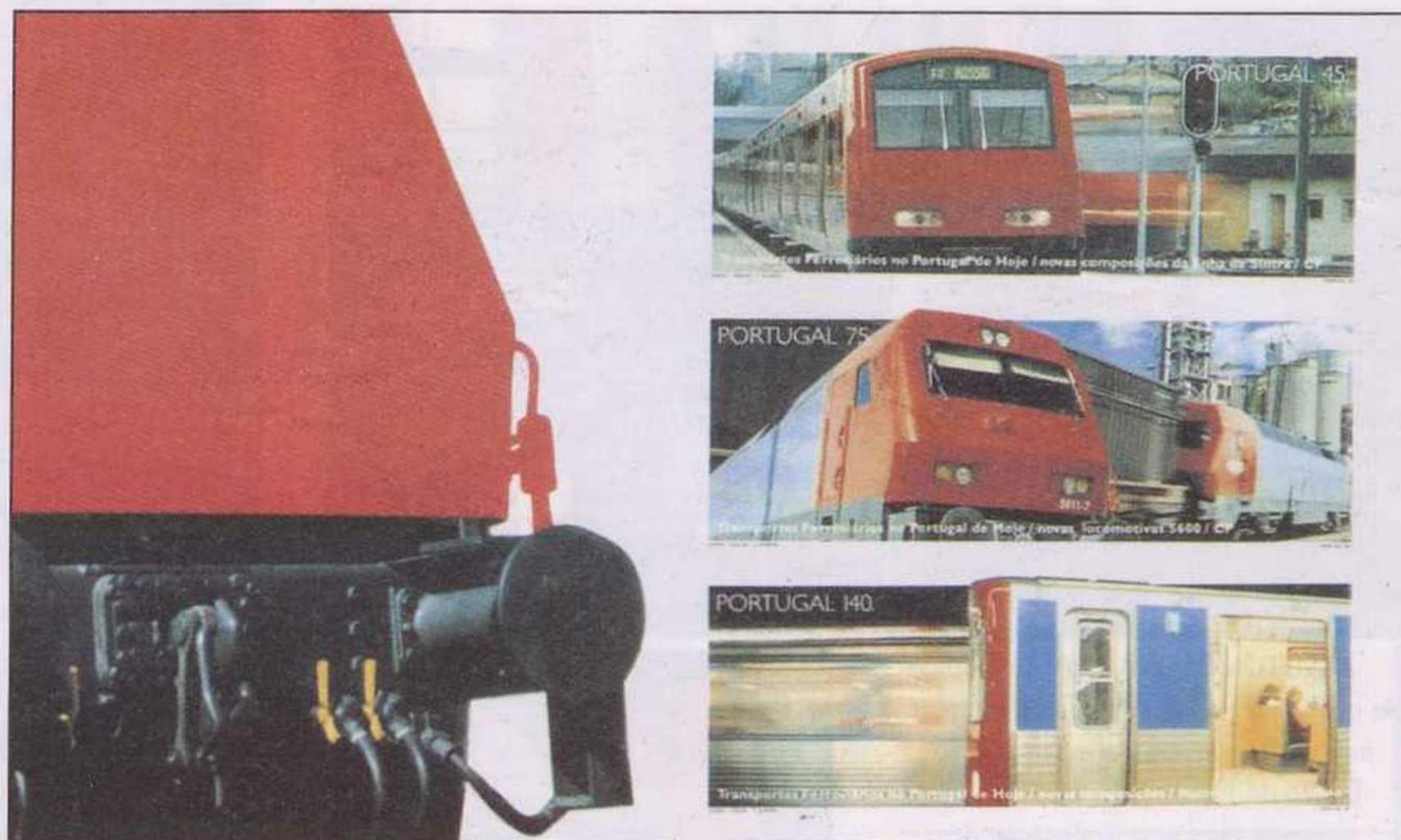
te, inclusivamente com a colaboração de organismos de normalização internacionais, como é o caso do CEN.

Um instrumento de comunicação internacional

A evolução do comércio internacional, a realização do mercado interno europeu e a aproximação Leste/Oeste obrigam à intensificação da troca de ideias e experiências entre as redes, bem como entre estas e a economia, a indústria e a investigação. Assim sendo, o RailLexic torna-se um importante instrumento de comunicação internacional, além de contribuir para a normalização da terminologia ferroviária.

Aldina Pereira

CTT e CP: selos novos fazem história



A modernização dos transportes ferroviários em Portugal (CP e Metropolitano) mereceu distinção por parte dos CTT, Correios de Portugal: uma emissão de selos evocativos do esforço em curso divulga junto do grande público algumas das realidades já vividas no País. As novas UQE's da Linha de Sintra e as novas locomotivas 5600 ao serviço na CP ilustram duas das estampilhas lançadas pelos CTT, enquanto uma terceira mostra uma carruagem nova, do Metropolitano. Esta coleção teve na emissão, um carimbo elucidativo: um semáforo, com a inscrição "Transporte Ferroviário no Portugal de Hoje".

Os selos com as UQE's têm o valor facial de 45\$00 e os selos com as locomotivas 5600 o valor facial de 75\$00. Em papel de 102 gramas/m², formato de 80x30,6 mm, picotagem de 12x12¹², foram impressos em off-set INEM. A data de emissão: 10 de Outubro de 1994, com tiragem de um milhão de exemplares para os selos de 45\$00 e de quinhentos mil para os de 75\$00. Os desenhos são da autoria de Luiz Duram, Carlos Leitão e L. Filipe Oliveira. Com folhas de 25 exemplares de cada texto, as obliterações do primeiro dia foram feitas em Lisboa, Porto, Coimbra, Évora, Faro, Funchal e Ponta Delgada. ■

EMEF "ABSORVE" MANUTENÇÃO

Desde 16 de Novembro, foram transferidas para a EMEF, empresa do Grupo CP, parte das actividades até antes exercidas pela Manutenção. Os trabalhadores pertencentes às Divisões de Manutenção viram garantidos os seus postos de trabalho – uns transitaram directamente para a EMEF, outros mantiveram o vínculo à CP, embora temporariamente cedidos à EMEF.

Entretanto, começaram a ser lançados processos de recrutamento interno para a reconversão profissional de algumas centenas de trabalhadores que podem habilitar-se a novas categorias profissionais, designadamente das Carreiras de

Condução, Movimento, Trens e Revisão, Material e Oficial de Instalações Fixas, garantindo-se aos mesmos a possibilidade da progressão profissional.

Pretende-se, assim, salvaguardar os legítimos interesses e direitos dos trabalhadores envolvidos no processo. Os trabalhadores que o quiserem e tiverem as devidas condições, optarão pela passagem à pré-reforma ou pela rescisão por mútuo acordo nos termos usuais na Empresa. De mais este passo na transformação e revitalização dos Caminhos de Ferro portugueses a Comissão de Trabalhadores e os Sindicatos, foram informados e consultados ao longo de todo o processo. ■

ESTANTE

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

- BASTÃO PILOTO – Junho 94 – As muitas novidades das carruagens-cama.
- REVISTA EDP – Julho 94.
- REVISTA BP – N.º 2 de 1994
- LINEAS DEL TREN – Setembro 1994. As unidades de negócio da RENFE.
- LINEAS DEL TREN – Outubro de 1994. Contrato-Programa: o combate ao déficit na RENFE.
- DOBLE TRACCIÓN – Agosto/Setembro 1994.
- PAISAGES – Setembro 1994. Lisboa: Capital do Ocidente.
- LA VIE DU RAIL – 5 Outubro 1994 – Homenagem aos ferroviários da RESISTÊNCIA.
- LA VIE DU RAIL – 12 de Outubro 1994.
- LA VIE DU RAIL – 19 de Outubro 1994.
- LE RAIL – Setembro 1994.
- LE RAIL – Número especial de Setembro 1994 – O Eurotúnel.
- LE RAIL – Outubro 1994.
- LINEA TRENO – Outubro 1994.
- RAILWAY GAZETTE – Outubro 1994.
- RAIL ENGINEERING INTERNATIONAL – N.º 3 de 1994.
- PASSANGER RAIL – Agosto/Setembro 1994. A unificação da rede alemã.
- BAHNZEIT – Setembro 1994.
- BAHNZEIT – Outubro 1994.
- KUNDENBRIEF – Outubro 1994.
- DSB BLADET – Setembro 1994.
- DSB BLADET – Outubro 1994.



FOTO VIRIATO

A AUTOMOTORA VIP, uma oferta de qualidade da CP, continua a merecer insistente procura. Desta feita, foi o Banco do Fomento Exterior que a requereu para uma deslocação de trabalho até à Linha do Douro – concretamente ao Pinhão. Os mais importantes órgãos da Comunicação Social portuguesa participaram nesta deslocação que serviu para apresentação de temas do interesse do BFE. Na foto, o presidente do BFE, dr. Manuel Cadilhe, no uso da palavra, a bordo da VIP.



FOTO VIRIATO



FOTO VIRIATO

A CP, através da sua Direcção do Planeamento, participou na exposição-debate sobre os transportes na região de Lisboa, que decorreu nas instalações da UACDL, União das Associações de Comerciantes do Distrito de Lisboa.



FOTO VIRIATO

A CP esteve presente no Cahallenger Universidades. Não só transportando até Évora equipas concorrentes, mas mesmo patrocinando uma delas, a da Universidade Autónoma de Lisboa, UAL.

CP – 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