

Via única de tráfego reduzido

Exploração simplificada

Como é sabido, as linhas de via única, de tráfego reduzido, são fortemente deficitárias, isto é, as despesas que ocasionam são muito superiores às receitas que proporcionam, principalmente quando exploradas pelos métodos clássicos. A manutenção do serviço de transportes ferroviários em tais linhas, torna imperiosa a aplicação de métodos de exploração simplificada, que permitam reduzir os custos, assegurando embora uma qualidade aceitável.

Assim, nestas linhas, que principalmente se caracterizam por:

- volumes de tráfego bastante fracos,
- coeficientes de exploração que patenteiam níveis elevados de custos unitários,
- perspectivas de evolução de tráfego pouco encorajantes, particularmente se as regiões servidas se manifestam economicamente estagnantes,

apresenta-se a necessidade imperiosa de adoptar medidas especiais de racionalização técnica e económica capazes de reduzir ao mínimo as despesas de exploração, particularmente as que se efectuam com o pessoal. O problema de há muito preocupa a generalidade das empresas ferroviárias, que têm imaginado, para o resolver, diversas soluções.

De entre os sistemas de Exploração Simplificada actualmente utilizados em várias redes ferroviárias, salientamos os

seguintes:

- Comando simultâneo da circulação, por um só agente instalado em determinada estação da respectiva linha, o qual comunica por via telefónica com os chefes dos comboios para a realização de todas as operações de segurança da circulação. Este sistema tem, consoante os países que o adoptam, várias designações, como por exemplo:

- Exploração por Chefe de Linha,
- Comando Centralizado,
- Regulação Completa,
- Direcção Única

- Comando simultâneo da circulação por um só agente instalado em determinada estação da respectiva linha, o qual comunica por via rádio com os maquinistas dos comboios (as unidades motoras possuem instalação de rádio) para realização das operações relativas à segurança da circulação. Este sistema designa-se por «**Comando Centralizado por Rádio**».

- Exploração em regime de lançadeira («navette») com um só comboio em circulação ou com um pequeno número de comboios, tendo pontos fixos para cruzamentos. Este sistema, que só convém em linhas ou ramais de pequena extensão e com um reduzido número de comboios, designa-se por «**Exploração por Pilotagem**».

- Adopção de um Programa Fixo de Circulação estabelecido pelo Chefe de Linha, no qual a segurança resulta do cumprimento

estrito desse programa. Este sistema só se aplica em linhas ou ramais de curta dimensão que prestem apenas serviço de mercadorias e tenham um número de circulações muito reduzido. (Os passageiros seguem por via rodoviária, em autocarros da própria Empresa Ferroviária, que passam pelas estações), designa-se por «**Regime de Tráfego Restrito**».

A C. P. já em tempo adoptou, nalgumas das suas linhas, um regime de «Exploração Económica», mais tarde abandonado (por apresentar determinados inconvenientes) ao generalizar-se a adopção do regime de estação temporária (eclipse).

No entanto, como o problema se voltou a apresentar com certa acuidade, procedeu-se ao estudo dos métodos actualmente adoptados em diversas redes estrangeiras. Pela análise efectuada, afiguraram-se excepcionalmente vantajosos para a nossa rede de via única, os primeiros dois, designados, respectivamente, por «**Exploração por Chefe de Linha**» (recentemente posto em vigor na nossa rede sob a designação de Regime de Exploração Simplificada — R. E. S.) — e por «**Comando Centralizado por Rádio** — C. C. R. —».

Vamos hoje referir-nos, sucintamente, apenas ao primeiro destes sistemas, recentemente posto em prática no ramal da Lousã.

Funciona com meios relativamente simples e económicos, garantindo simultaneamente resultados de exploração seguros e eficientes. Estas as características que tornam este sistema particularmente importante e recomendável para uma rede como a nossa, em que a maioria das linhas tem um tráfego muito fraco, sobretudo quando comparado com o de outras redes estrangeiras.

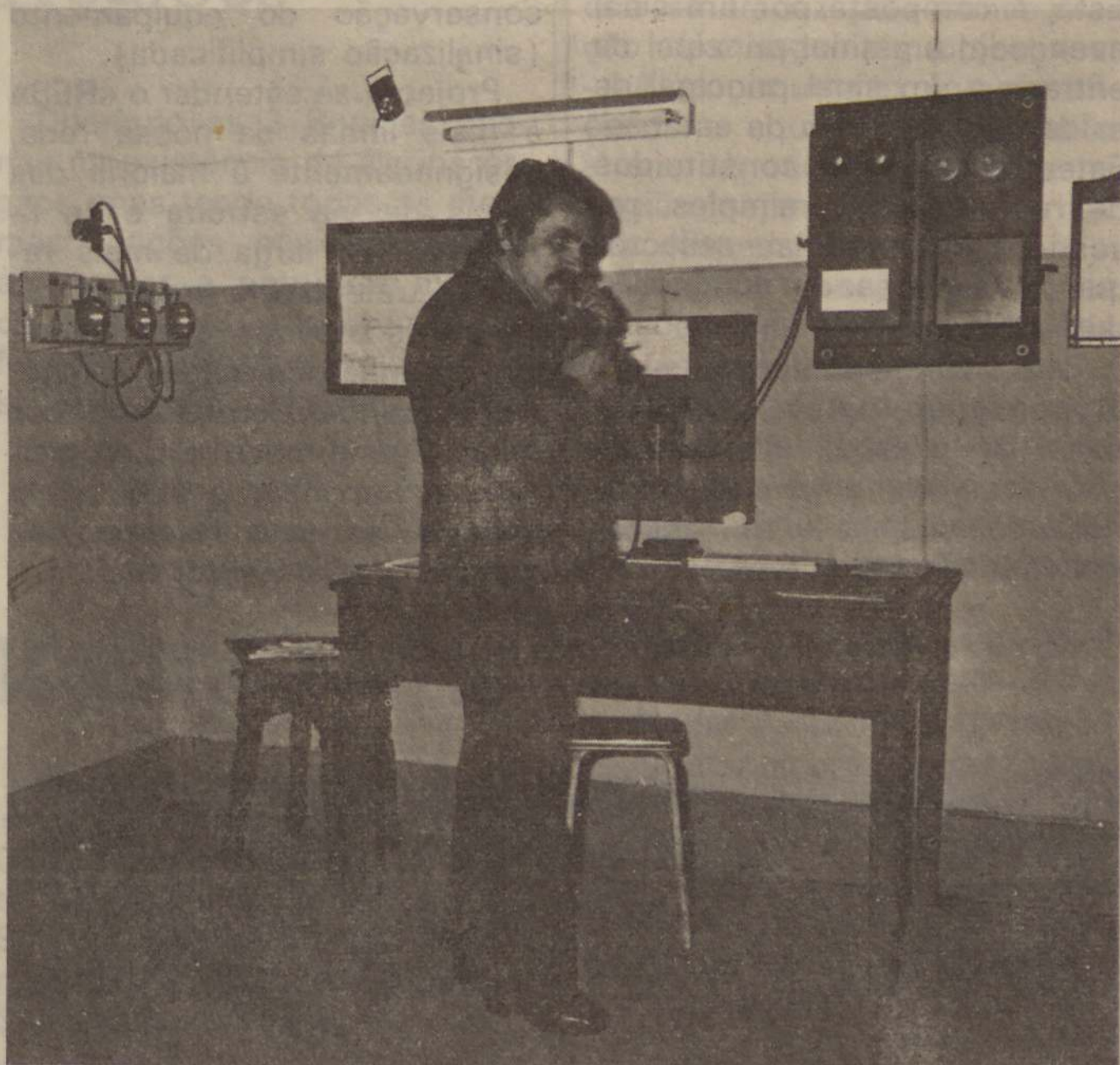
Assenta fundamentalmente nos seguintes princípios:

- A circulação é comandada centralmente por via telefónica por um só agente, denominado «Chefe de Linha», localizado numa das estações (estação-sede).

- Os avanços são pedidos por via telefónica pelos condutores dos comboios, directamente ao Chefe de Linha, que os concede até à primeira estação de cruzamento ou até à estação que garanta o espaçamento entre circulações.



O chefe de linha (em Miranda do Corvo) regula a circulação em todo o ramal, elaborando um gráfico real da marcha de todos os comboios no qual regista também todos os avanços concedidos.



Fora da estação-sede do chefe de linha é ao chefe do comboio que incumbe pedir àquele os avanços para a circulação.

Pag. 2

**ESTE
MÊS:**

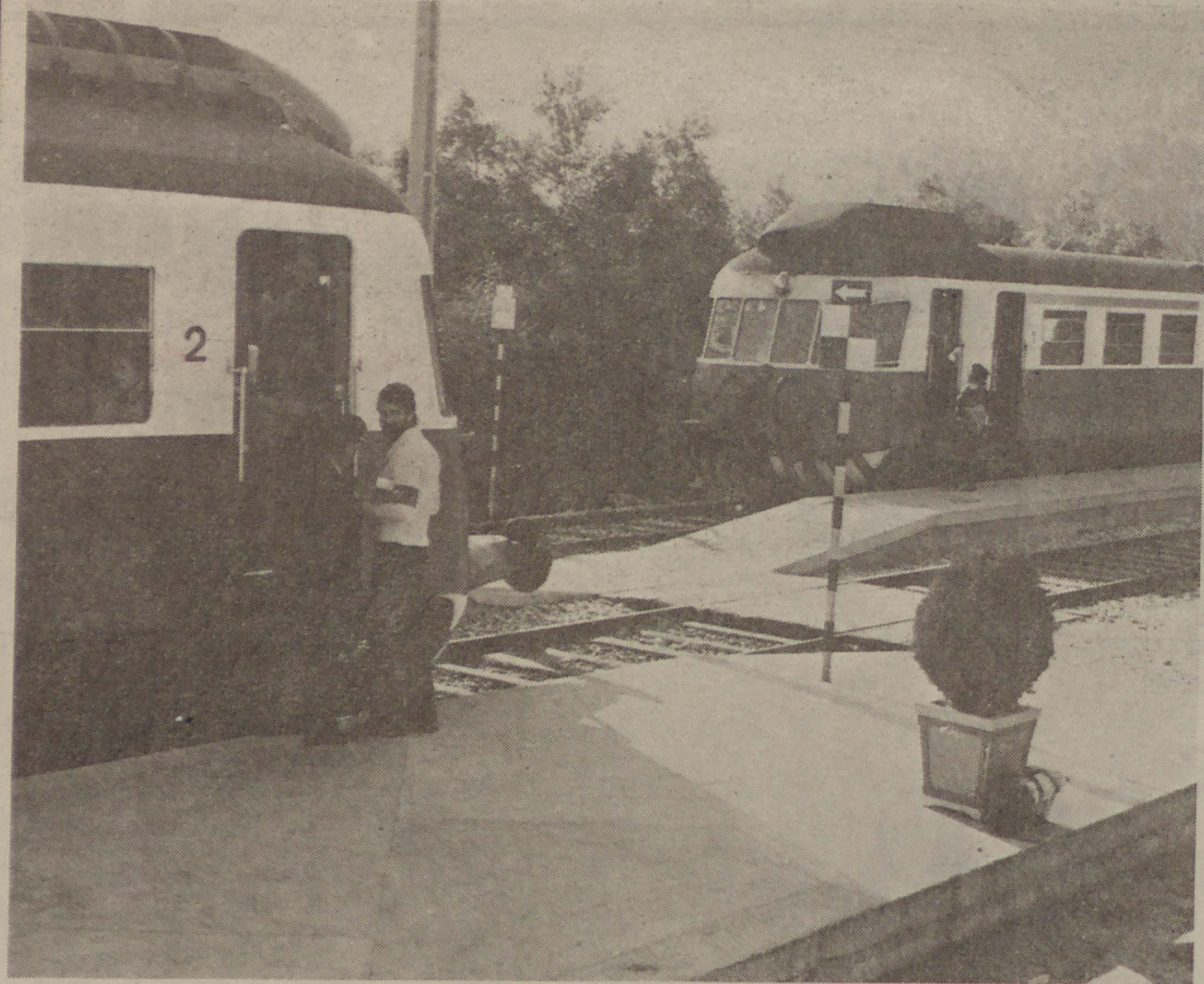
Reorganização da CP
pág. 3

A nova estação central
de Lisboa
pág. 4

Passageiros e
Mercadorias
estatísticas de movimento
pág. 6



O comboio da Lousã no apeadeiro de Coimbra-Parque



Cruzamento de duas automotoras na estação de Miranda do Corvo. A natureza das composições, disposição das linhas e a paragem obrigatória aos sinais principais (que se vêem na figura) possibilitam a entrada simultânea de duas circulações numa estação de cruzamento.

— O guarnecimento das estações é determinado, em princípio, apenas pelas necessidades comerciais, salvo no que se refere à estação-sede.

— A execução das manobras nas estações é da responsabilidade dos condutores dos respectivos comboios, que só as efectuarão mediante autorização do Chefe de Linha.

— É obrigatória a paragem de todos os comboios em todas as estações, não sendo a mesma necessariamente exigida nos apeadeiros.

— Em caso de cruzamento permite-se, como norma, a entrada simultânea na estação, dos comboios que efectuem cruzamento.

— As agulhas extremas de cada estação serão, regra geral, talonáveis com mola de retrocesso. Todas as agulhas que interessem à circulação deverão ficar imobilizadas por cadeados.

— A fraca intensidade do tráfego e as velocidades moderadas permitem certa simplificação da sinalização das estações.

Esta, é composta por um sinal avançado, um sinal principal de entrada e um sinal principal de saída, de cada lado da estação. Estes sinais são constituídos por um alvo fixo, simples, revestido de material reflector que o dispensa de iluminação durante a noite.

Este sistema é susceptível de proporcionar notáveis economias de pessoal, oferecendo, não obstante, uma exploração flexível nas linhas com as características seguintes:

— Velocidade comercial praticável baixa (máximo 50 km/h)

— Número total de circulações diárias não muito elevado (o número máximo depende da capacidade da linha e das características do tráfego; como exemplo, podemos indicar que, numa linha com cerca de 40 quilómetros de extensão, com horário cadenciado para passageiros e um comboio de mercadorias, nos dias úteis, se poderá ir até umas 30 circulações diárias, com um cruzamento regular intermédio).

— Predominância acentuada de comboios leves ou de automotoras, isto é, de circulações que caibam facilmente nos limites e não necessitem de frequentes manobras.

— Possibilidade de os comboios de mercadorias, se os houver, circularem durante o dia (das 8 às 20 horas) e durante o período de guarnecimento das estações.

As economias de pessoal resultarão não só da simplificação dos métodos de exploração como também da redução da conservação do equipamento (sinalização simplificada).

Projecta-se estender o «RES» a mais linhas da nossa rede, designadamente à maioria das linhas de via estreita e às linhas de via larga de mais reduzido tráfego. Em breve se iniciarão os estudos, para aplicação às linhas de médio tráfego, do Comando Centralizado por Rádio. Deste modo, a C. P. procura acompanhar o que, nesta matéria, se está fazendo nas principais redes europeias.

Automotora «Allan» na estação término do Ramal da Lousã (Serpins). No R. E. S. não é necessário o guarnecimento das estações (salvo aquela onde se encontra o chefe de linha) para efeitos de circulação de comboios.



Senhora da Hora -

Vilar do Pinheiro

Duplicação da via

Com vista à melhoria de serviços e à optimização das possibilidades da tracção diesel, recentemente introduzida, iniciaram-se os trabalhos de campo necessários ao estudo da duplicação da via entre Senhora da Hora e Vilar do Pinheiro.

Este troço, que apresenta actualmente raios compreendidos entre 160 e 300 metros e rampas de 18 a 23%, limitarão, no entanto, mesmo com a via renovada, as velocidades a cerca de 60 km/hora.

Afigura-se, pois, que este estudo venha a incidir, também no traçado, tentando-se corrigir, de molde a permitir velocidades ao alcance do restante troço até à Póvoa.

No desenvolvimento deste estudo, prevê-se a melhoria das estações, com particular incidência na construção e/ou aumento de plataformas e na criação de resguardos.

Dr. José Manuel da Silva Horta

Após dolorosa e rápida doença, faleceu no passado dia 8 de Dezembro, com 34 anos de idade, o Dr. José Manuel da Silva Horta, natural de Cuba, que desempenhava, desde 20 de Fevereiro de 1976, o cargo de Director do Pessoal Adjunto.

Licenciado em Finanças, o Dr. Silva Horta ingressou na C. P., em 1 de Setembro de 1970, como Técnico do então Departamento do Pessoal.

A partir de 11 de Janeiro de 1973, no então Departamento de Material e Oficinas, foi o responsável pelo lançamento da contabilidade analítica de exploração nas Oficinas da Empresa. Em 11 de Abril de 1975, foi requisitado pelo Ministério da Indústria e Tecnologia para fazer parte da Comissão Administrativa da Firma Simões & C.ª Lda., onde teve uma acção a todos os títulos notável. Terminada esta missão, foi nomeado para desempenhar as funções de Director do Pessoal Adjunto, cargo que manteve até à data do seu falecimento.

Elemento extraordinariamente valioso, o Dr. Silva Horta, nos escassos seis anos que trabalhou na Empresa, soube granjear, quer nos seus superiores, quer nos seus subordinados, uma amizade e estima que a todos impressionou fortemente.

«Rede Geral» apresenta à família enlutada as suas mais sinceras condolências.



NOTA DA REDACÇÃO

Uma das perguntas que, com frequência, é feita por quem lê um jornal, é «porquê este assunto foi tratado e aquele não»? Tal pergunta leva-nos a um outro aspecto: o que num jornal é notícia e o que não é.

E aqui, como em todas as situações da vida do homem, as respostas são muitas, são variadas, dependem das pessoas, logo são subjectivas.

Quer dizer, não é possível estabelecer nenhuma norma rígida que nos diga claramente e sem margens para dúvidas, se, por exemplo, «Felicidade» é notícia, e «Desgosto» não o é.

No entanto, são normalmente três os critérios que se utilizam para definir se um acontecimento é ou não notícia: Actualidade; Significado; Interesse.

Actualidade — A notícia é, por definição, qualquer coisa de novo. O leitor, quando abre o jornal, espera encontrar nele uma resposta a esta pergunta: «Quais as últimas novidades?» É até frequente, na linguagem do dia-a-dia e ao referirmo-nos à informação (escrita, falada ou televisada), perguntar-se «Já sabes as últimas...»

Significado — Este critério aplica-se à notícia, tendo em vista a sua repercussão no tempo e no espaço. O descarrilamento de um vagão, numa linha de resguardo de uma estação, interessa, principalmente, ao pessoal dessa estação; o descarrilamento, em plena via, do mesmo vagão, pelas implicações que vai trazer a toda a circulação naquela linha, interessa não só aos ferroviários como até ao público em geral.

Interesse — Bastante mais complexo que os dois anteriores, este critério, liga-se não só à notícia em si como à atitude que irá despertar nos seus leitores, logo ao modo como será dita. Assim, por exemplo, as características técnicas das novas locomotivas de via estreita, referidas no n.º 1 de «Rede Geral», poderão não ter interessado muito ao pessoal administrativo, por hipótese, mas interessaram, com certeza, aos maquinistas.

Um mesmo tema, como se viu, pode ser notícia hoje e amanhã já não o ser, depende, portanto, de muitos factores: do factor tempo, do factor situação, do factor orientação do jornal, do factor intenção, e depende essencialmente do factor homem que faz o jornal, que decide, por vezes, no último momento, e jogando com tudo o que atrás se disse, o que se pôs, o que se tira.

Ramal de acesso à refinaria da Sacor - Leixões

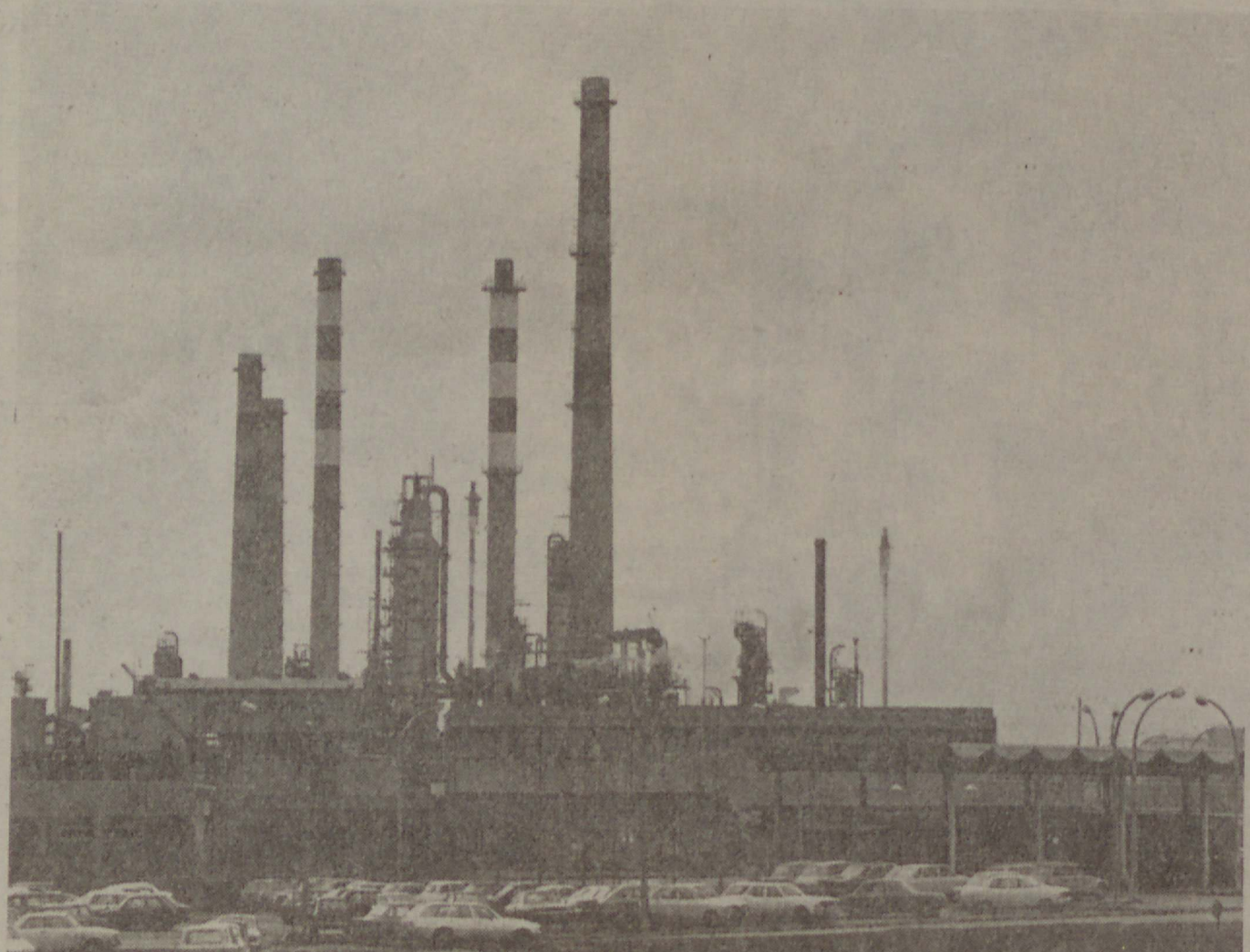
A partir de previsões de transporte de produtos petrolíferos, fornecidos oportunamente pela Direcção Geral de Combustíveis (D. G. C.), tornou-se necessária a construção de uma linha ferroviária (Ramal) de acesso à Refinaria de Leixões, que, servindo esta unidade fabril, virá ligar-se à Linha de Circunvalação.

Este ramal, cujo projecto está em curso na D. Q., servirá também para garantir o acesso ferroviário a zonas destinadas a

aparcamento de mercadorias e de contentores.

Para completar o projecto, aguarda-se a definição do feixe de linhas do terminal de carga da Sacor, pendente do esquema de distribuição regional de combustíveis, que terá de ser indicado pelas entidades governamentais.

Os estudos referentes ao Ramal, estão já em fase de anteprojecto, e o empreendimento importa em cerca de 90 mil contos (preços de Abril de 1975).



Reorganização (conclusão)

Direcção de Exploração

A Direcção de Exploração, um dos órgãos fundamentais da orgânica da Empresa, estrutura-se do seguinte modo: **Director de Exploração**, que é coadjuvado por dois **Directores Adjuntos**, e do qual dependem, como órgão de apoio, um **Secretariado Técnico** e uma **Secretaria**. E como órgãos de execução: **Departamento Comercial**; **Departamento de Transportes**; **Departamento de Instalações Fixas**; **Regiões**.

As funções básicas desta Direcção são:

— Produzir e vender transportes.

— Definir o plano de «marketing».

— Realizar actividades de conservação e beneficiação das instalações fixas.

— Definir necessidades em matéria de equipamento novo e grandes reparações de material, e encomendar a sua realização às Direcções do Equipamento e Industrial.

— Garantir e controlar a utilização do material circulante, de forma compatível com as suas características técnicas de exploração e de acordo com o programa de conservação respectivo.

— Proceder à delimitação do domínio da Empresa, fornecendo à Direcção Financeira os elementos do cadastro patrimonial.

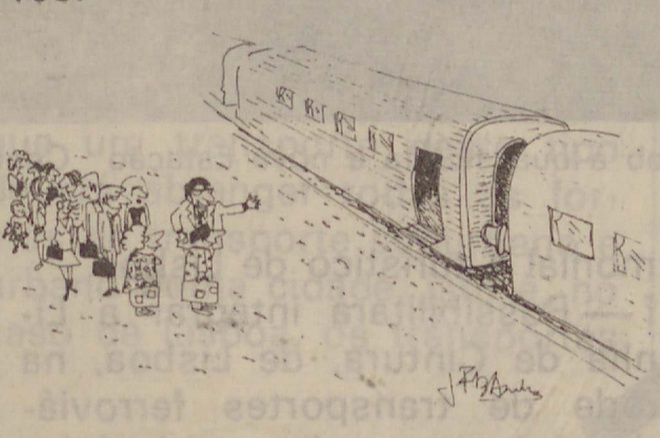
O Director de Exploração faz parte do Conselho de Directores.

transportes, promovendo e incentivando as vendas em conformidade com os objectivos da política comercial.

— Promover e incentivar o aproveitamento das oportunidades comerciais que se deparem, em instalações, nos terrenos da Empresa.

— Estabelecer, de maneira participada, as directivas para a actividade dos Órgãos Comerciais das Regiões, em conformidade com a política comercial adoptada e tendo em conta as características de cada um dos níveis de decisão.

O Director do Departamento Comercial reporta directamente ao Director de Exploração. Faz parte do Conselho de Directores.



Departamento de Transportes

O Departamento de Transportes estrutura-se internamente do seguinte modo: **Director do Departamento**; **Serviço de Planeamento e Programação**; **Serviço da Produção e Controlo**; **Serviço de Estudos de Transportes**; e uma **Secretaria**.

As funções básicas deste Departamento são:

— Orientar, coordenar e controlar o conjunto das actividades relacionadas com o funcionamento dos transportes, ferroviários e fluviais, tendo em vista garantir a segurança e qualidade dos serviços prestados e uma mais rentável utilização dos meios disponíveis, bem assim como à conformidade de actuação e adequação de horários.

— Gerir o conjunto do parque de material de transporte ferroviário e o equipamento complementar, assegurando a sua utilização de acordo com as características técnicas respectivas, garantindo sistemas eficientes para as suas necessárias e oportunas manutenção e limpeza.

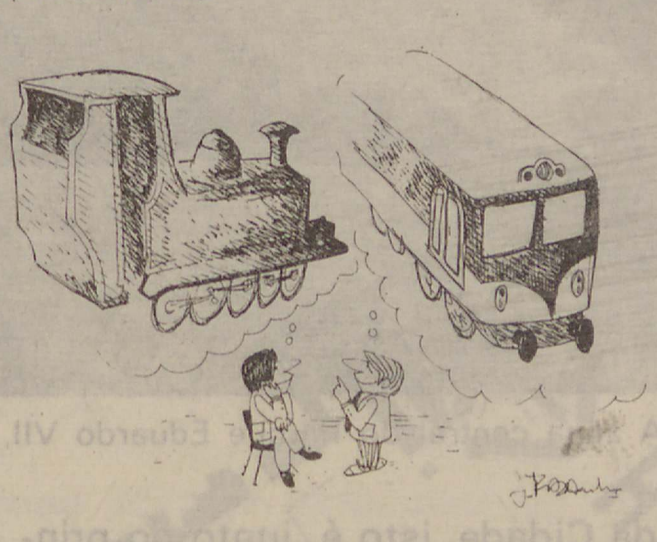
— Elaborar planos de oferta de transportes alternativos dos níveis desejados pela função comercial.

— Atingir os objectivos quantitativos e qualitativos que tenham sido atribuídos à produção de transportes ferroviários,

controlando periodicamente a execução dos respectivos programas e tomando providências em face dos desvios verificados.

— Promover a elaboração de estudos sobre técnicas de transporte Ferroviário, Regulação e Segurança da Circulação e de antepostos de Linhas e Instalações.

O Director do Departamento de Transportes reporta directamente ao Director de Exploração. Faz parte do Conselho de Directores.



Departamento de Instalações Fixas

O Departamento de Instalações Fixas estrutura-se internamente do seguinte modo: **Director do Departamento**; **Serviço de Programação e Controlo**; **Serviço de Telecomunicações**; **Serviço de Sinalização**; **Serviço de Tracção Eléctrica e Distribuição de Energia**; **Serviço de Via**; **Serviço de Pontes**; **Sector de Construção Civil**; **Serviço de Domínio e Exploração Agrícola**; **Desenho e Documentação Técnica**; e uma **Secretaria**.

As funções básicas deste Departamento são:

— Apoiar técnica e tecnologicamente as Regiões, no âmbito da conservação e beneficiação de Instalações Fixas, estabelecendo, para isso, com as mesmas relações de cooperação sistemática.

— Elaborar e publicar Instruções Técnicas e Normas de conservação preventiva, de reparação de avarias e de segurança.

— Efectuar a coordenação e integração dos programas de conservação de Instalações Fixas, de acordo com o Departamento de Transportes, com base nos elementos fornecidos pelas Regiões e pela Direcção do Equipamento.

— Manter actualizado o arquivo de desenhos e esquemas de todo o equipamento instalado, bem como o cadastro de travessias aéreas e subterrâneas e do Património Imobiliário (Domínio).

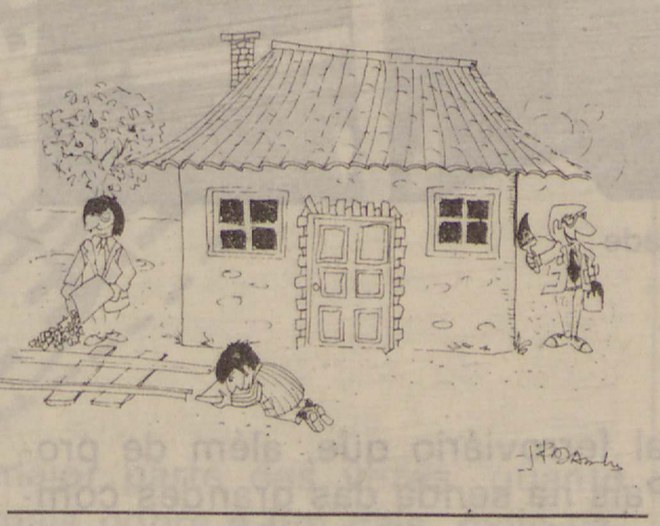
— Coligir e explorar dados estatísticos sobre avarias, incidentes ou acidentes ocorridos nas instalações.

— Fomentar e apoiar a Instrução Profissional especializada.

— Dar pareceres sobre projectos apresentados por entidades estranhas à Empresa, no respeitante às implicações com as instalações ferroviárias existentes.

— Elaborar os seus orçamentos de Exploração e Investimento e controlar a sua execução.

O Director do Departamento de Instalações Fixas reporta directamente ao Director de Exploração. Faz parte do Conselho de Directores.



Regiões

Diferindo as 3 Regiões apenas na existência de alguns órgãos, mas tendo todas as mesmas funções básicas, vamos apresentar a estrutura interna de cada uma, seguindo-se as funções básicas que, como já se disse, são comuns às três.

Região Norte

A Região Norte estrutura-se internamente do seguinte modo: **Director da Região Norte**; **Sector de Programação e Controlo**; **Sector do Pessoal**; **Sector Administrativo**; **Serviço Comercial**; **Serviço de Transportes Ferroviários**; **Serviço de Transportes Rodoviários**; **Sector de Instalações Fixas**.



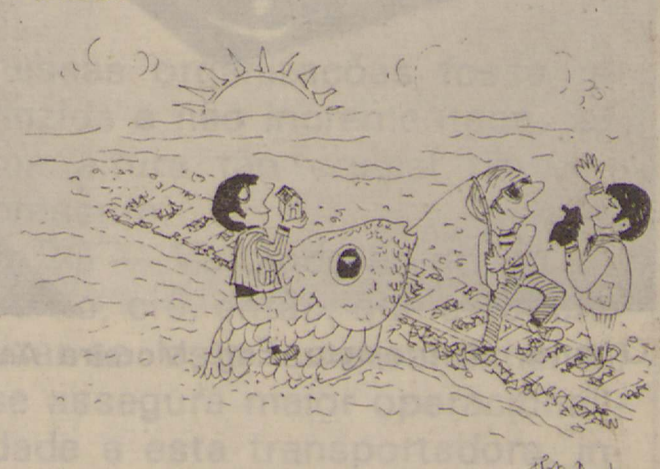
Região Centro

A Região Centro estrutura-se internamente do seguinte modo: **Director da Região Centro**; **Sector de Programação e Controlo**; **Sector do Pessoal**; **Sector Administrativo**; **Serviço Comercial**; **Serviço de Transportes Ferroviários**; **Sector de Instalações Fixas**.



Região Sul

A Região Sul estrutura-se internamente do seguinte modo: **Director da Região Sul**; **Sector de Programação e Controlo**; **Sector do Pessoal**; **Sector Administrativo**; **Serviço Comercial**; **Serviço de Transportes Ferroviários**; **Serviço de Transportes Fluviais**; **Sector de Instalações Fixas**.



Compete às Regiões, dentro dos seus limites geográficos, fazer funcionar a Rede de Transportes, fornecendo e vendendo transportes de passageiros e mercadorias, segundo a orientação acordada em Conselho da Direcção de Exploração, o que se traduz pela concentração dos seguintes objectivos:

— Alcançar uma exploração eficiente e equilibrada, de modo a que as receitas geradas na Região sejam a contrapartida das despesas feitas.

Para que tal seja possível, as funções básicas das Regiões são as seguintes:

— Assegurar a produção e a venda de transportes.

— Garantir a conservação das instalações fixas e a manutenção do material circulante rodoviário.

— Realizar a gestão do pessoal afecto à Região.

— Cuidar da correcta utilização do património da Empresa, dentro dos limites regionais.

— Dinamizar e/ou garantir a obtenção dos meios materiais, técnicos e humanos, de modo a que permitam alcançar-se os objectivos fixados.

— Gerir e controlar os meios financeiros postos à disposição da Região, mediante a aplicação de regras e métodos de gestão orçamental.

— Realizar a adjudicação a entidades estranhas de trabalhos e empreitadas previstos nos planos de actividade da Região, aprovada ou exigida por uma imediata necessidade de conservação das instalações e equipamentos, mediante concurso-teste para o qual haja cabimento orçamental.

Os Directores das Regiões reportam directamente ao Director da Exploração.

Departamento Comercial

O Departamento Comercial estrutura-se internamente do seguinte modo: **Director do Departamento**; **Serviço de Estudos Comerciais**; **Serviço Comercial de Passageiros**; **Serviço Comercial de Mercadorias**; **Serviço de Transportes Complementares** e uma **Secretaria**.

As funções básicas deste Departamento são:

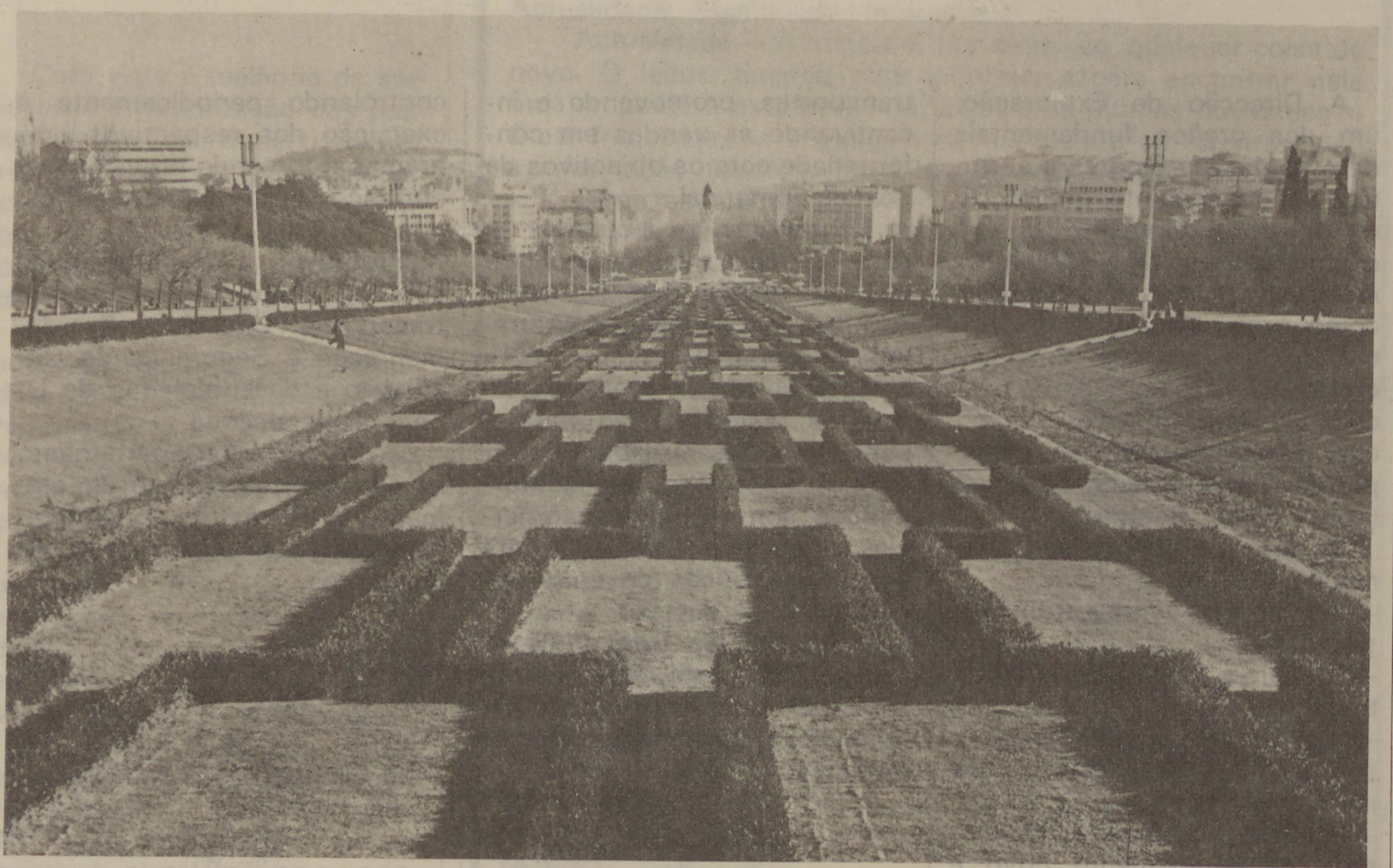
— Preparar e executar a política comercial, bem como estabelecer o planeamento, programação e controlo das actividades comerciais.

— Efectuar a análise sistemática e permanente da procura e da situação do mercado dos

A Nova Estação Central de Lisboa



O autor do projecto, Eng. Moreira Andrade



A zona central do Parque Eduardo VII, sob a qual ficaria a nova Estação Central de Lisboa

A ideia de um novo Terminal ferroviário que, além de projectar a maior transportadora do País na senda das grandes companhias europeias, o faz em termos de futuro, impôs-nos ouvir o Eng.º Moreira de Andrade, da Direcção do Equipamento (chefe da equipa de projectos das instalações oficiais), que prontamente se dispôs a satisfazer a nossa curiosidade.

Teceu oportunas considerações acerca das vantagens de tão importante empreendimento e sobre a complexidade desta temática, que urge enfrentar-se em sintonia com a rede de transportes complementares citadinos e respectivas infra-estruturas.

RG — Como surgiu a ideia — começámos por perguntar ao Eng.º Moreira de Andrade — de uma Nova Estação Central no Parque Eduardo VII?

MA — A ideia de uma nova Estação de C. F., subterrânea, no Parque Eduardo VII é, segundo me dizem, já antiga e terá ressuscitado, digamos, ligada à resolução do problema dos transportes suburbanos de Lisboa, mas creio que foi abandonada sem qualquer razão fundamentada ou estudo válido.

RG — Sendo, como diz, uma ideia já antiga, qual a razão porque não foi até agora concretizada, nem sequer estudada, ao que nos diz?

MA — Essa pergunta já a fiz a mim próprio e não se compreende, de facto, que esta alternativa, pelas vantagens que oferece, não tenha tido, até ao presente, o seguimento que merece, nem, ao menos, tivesse passado à fase de estudo.

RG — Pode então apontar algumas vantagens que, a seu ver, justificam a eventual construção da nova Estação?

MA — As vantagens numa Estação Central subterrânea no Parque Eduardo VII são de toda a ordem. De facto, chega a ser

fastidioso ou pelo menos cansativo, enumerar as vantagens que tal localização apresenta e os problemas que permite resolver ou atenuar, pois — o que é raro em qualquer projecto deste tipo — estamos em presença de uma solução sem inconvenientes, por mais inacreditável que isso possa parecer.

E senão, vejamos:

a — Ainda que se encontre em pleno centro da cidade, é de fácil realização, pois poderá ser concretizada com um mínimo de incómodo para os cidadãos, uma vez que a sua construção decorrerá em terrenos de tráfego limitado, sem acarretar demolições e implicar com importantes redes de esgotos, distribuição de água ou de energia.

b — É relativamente económica, pois não implica expropriações de quaisquer áreas importantes, ou ocupação significativa de terreno, o que é notável e talvez ímpar num empreendimento desta natureza.

c — É excepcional, como localização, pois, tanto no que se refere ao tráfego suburbano como interurbano, permite deixar ou recolher os utentes, no centro

da Cidade, isto é, junto do principal nó da rede do Metropolitano e dos transportes urbanos de superfície. Por outro lado, no que respeita ao tráfego interurbano de qualidade ou internacional, situa-se praticamente no centro da principal rede hoteleira da capital, o que é de primordial importância, proporcionando ainda um primeiro contacto com a cidade, que não poderá deixar, também, de provocar a melhor das impressões. E tudo isto, afinal, por mero acaso!

d — Constitui uma solução alternativa de excepção para a velha estação do Rossio, no que respeita ao tráfego suburbano e da inadequada, sob vários aspectos, estação de Santa Apolónia, no que se refere ao tráfego interurbano e internacional, permitindo reduzir os trabalhos a realizar nestas estações, para obviar às suas deficiências, algumas das quais insuperáveis ou de muito cara eliminação — deficiência de transportes, limitada capacidade, dificuldades de estacionamento, falta de estruturas de apoio, etc..

e — A sua realização permite a resolução simultânea de alguns graves problemas da cidade, na zona onde se insere, como dificuldades de estacionamento com a construção de amplos parques subterrâneos, a ligação das zonas periféricas do Parque e, ainda a satisfação da velha aspiração da Capital, isto é, a construção do seu Palácio, destinado a Congressos, manifestações artísticas de várias índole, importantes reuniões internacionais, etc., de grande valor para o enriquecimento patri-

monial e turístico de Lisboa.

f — Possibilitará integrar a Linha de Cintura, de Lisboa, na rede de transportes ferroviários urbanos, pois permitirá incluí-la no importante nó do Marquês de Pombal, ligando, deste modo, a parte oriental de Lisboa — desde Braço de Prata ou Santa Apolónia — a toda a rede do Metropolitano, no local mais favorável.

g — Permitirá ainda, pela distribuição de passageiros que proporciona, o alívio dos transportes subterrâneos e de superfície, na zona Central da cidade, já saturados nas horas de ponta, isto, quer no que refere ao tráfego suburbano, quer ao de parte do interurbano.

h — Os múltiplos aspectos do empreendimento, que o integram no âmbito de várias entidades — C. P., C. M. L. METRO, M. C. T., etc. — justificam a participação de todas elas, na sua realização, o que permitirá uma repartição de despesas que muito facilitará a sua viabilidade económica.

i — As inegáveis e importantes vantagens, de toda a ordem, que o empreendimento apresenta, torna o projecto especialmente vocacionado para a fácil obtenção dum financiamento externo, em condições vantajosas, o que, neste aspecto, muito facilitará a sua concretização.

Como vê, não exagerávamos quando classificávamos de cansativa (mas nem por isso menos empolgante) a enumeração das vantagens da nova Estação Central do Parque Eduardo VII; tanto mais que poderíamos continuar, ainda por largo tempo,

a aduzir vantagens de maior ou menor importância.

RG — O lançamento deste projecto obedece ao estilo e ao carácter funcional observado nas grandes centrais da Europa ou dimensiona-se às necessidades nacionais?

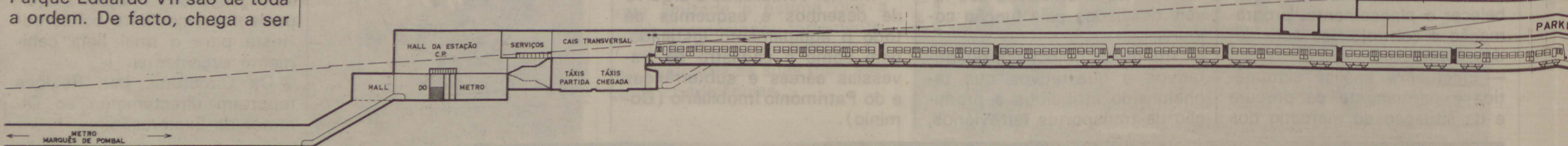
MA — Não vejo contradição na alternativa posta, pois integrando-se, efectivamente, este empreendimento no estilo e carácter funcional hoje adoptados para as grandes centrais ferroviárias urbanas, em que se procura inseri-las na rede de transportes da cidade que servem, ele, evidentemente, está dimensionado de acordo com as necessidades não só do tráfego ferroviário como da zona onde se localiza, permitindo resolver, simultaneamente, problemas citadinos de diversa índole.

RG — O factor «tempo de execução» influenciou de algum modo a opção tida neste lançamento?

MA — Em nosso entender, a opção que defendemos é aquela que representa o melhor compromisso dos vários factores a considerar num empreendimento deste tipo, entre os quais pesa, precisamente, o «tempo de execução».

RG — E a minimização das perturbações à exploração normal?

MA — As perturbações à exploração normal serão, de facto, minimizadas, pois, além da sua ligação à rede existente, todos os restantes trabalhos não interferirão significativamente com essa exploração, factor de primordial importância em empreendimentos deste género.



RG — As estações do Rossio e Santa Apolónia perderiam com este empreendimento o seu carácter funcional ou levá-las a outro tipo de utilização?

MA — É evidente que a construção na nova Estação terá as suas consequências no que respeita às estações do Rossio e de Santa Apolónia, sem que estas percam, no entanto, o seu carácter funcional, tirando-lhe, porém, a importância que hoje deriva de serem, por assim dizer, estações únicas no que se refere, respectivamente, ao tráfego suburbano de Sintra e interurbano. No que se refere à estação de Santa Apolónia, a nova Estação permitiria que aquela depois de convenientemente remodelada, conservasse a sua função tradicional de estação de mercadorias de detalhe, ligada aos feixes de Beiro-las e Sacavém.

RG — Num país com imensas limitações económicas, justificar-se-á existirem três estações do presente tipo?

MA — Sem dúvida que sim, aliás, seriam quatro e não três, dado que uma das estações existentes — a do Rossio — atingiu, já há muito, o limite das suas possibilidades. Assim, duas opções se nos apresentam: ou efectuar no Rossio importantes obras de forma a aumentar-lhe a capacidade, ou desviar desta, parte do tráfego, quer para a Linha de Cintura, quer para uma nova estação no Parque Eduardo VII. Não me parecendo, no entanto, de adoptar, por motivos óbvios, a primeira solução, isto para além de trabalhos para melhorar as suas actuais condições, sobretudo no que respeita à comodidade do público, resta-nos assim, a segunda alternativa, que apresenta duas modalidades. Entre estas modalidades, optamos decididamente pela da Nova Estação Central do Parque, pois ela não prejudicando as outras apresenta a vantagem de resolver, simultaneamente, vários problemas além daquele que lhe deu origem, entre os quais sobressaem a integração da Linha de Cintura, na rede do Metropolitano de Lisboa, no seu nó de maior importância, e ainda o do tráfego interurbano e internacional de qualidade, ao qual a estação de Santa Apolónia não pode dar satisfatória resposta, nem a curto nem a médio prazos, em termos de escoamento, instalações, estruturas de apoio, etc..

RG — Desviando-se um pouco esta conversa do contexto em que se insere, não acha que, grande parte das vezes, os técnicos se remetem à execução de estudos de necessidade prementes (que há muito já se vão fazendo sentir) e... pouco projectam e concebem para situações previsíveis a 10 ou 20 anos? Na sua opinião, a que se deve e onde se encontram as suas causas?

MA — Esta sua pergunta insere-se, de facto, num contexto diferente do da nossa conversa, mas não tanto como possa parecer. De facto, e duma maneira geral, os técnicos

da C. P. não têm possibilidades, por razões várias, de projectar em termos de futuro mais ou menos longínquo. Não há, pois, duma maneira geral, um trabalho prospectivo, mas sim um trabalho que procura, na maior parte dos casos, acompanhar os acontecimentos ou é imposto por estes, o que, evidentemente, provoca, na melhor das hipóteses, situações transitórias de carência ou de insatisfação para o público. A razão disto consiste no facto de não existir na Empresa qualquer órgão virado exclusivamente para o futuro, liberto do quotidiano, ou do imediato, onde as condições de trabalho permitam criar ou conceber com os imprescindíveis elementos de análise e com o necessário tempo de reflexão. É evidentemente, um assunto que daria «pano para mangas», como se costuma dizer, mas acho, na circunstância, ficar por aqui.

RG — Fala-se hoje muito em transportes de correspondência.

Acha que este empreendimento facilitaria a sua concretização?

MA — É evidente a necessidade de se criarem os transportes de correspondência, que suponho estarem já em estudo ou mesmo já em prática, por algumas entidades transportadoras da cidade de Lisboa. Trata-se, suponho, dum início incipiente dos transportes sociais integrados, praticados já nalguns países, mas ainda cá sem a devida estruturação. É evidente que um transporte deste tipo deverá abranger todas as formas de transporte suburbano e urbano duma cidade, isto é, no caso de Lisboa, os transportes

RG — Por que o problema de infra-estruturas, como o de super-estruturas ou até de simples estruturas entroncam em ciências sempre evolutivas, não considera que a frequência dos contactos internacionais, mormente no acompanhamento de obras especiais e com emprego de tecnologia avançada, apresenta reais vantagens?

MA — É fora de dúvida que os contactos internacionais, mormente em meios com estruturas técnicas e sociais evoluídas, são do maior interesse e necessidade para o nosso País, sobretudo numa altura em

rem e à nossa dimensão, respondam, nos seus vários aspectos, a soluções evoluídas e de resultados comprovados. Isto, a fim de que os fundos envolvidos tenham o melhor aproveitamento, evitando-se o seu dispêndio em soluções originais que, tendo o seu quê de sedutor, não são, pelos perigos que essa política encerra, recomendáveis a países economicamente débeis.

É curioso verificar que, a



nessas organizações fosse reduzida e não incrementada, numa altura tão crucial como a presente.

RG — Voltando ao nosso assunto, crê, então, que a concretizar-se este empreendimento, se assegura maior operacionalidade a esta transportadora, independentemente da criação de zonas inter-faces, na cidade?

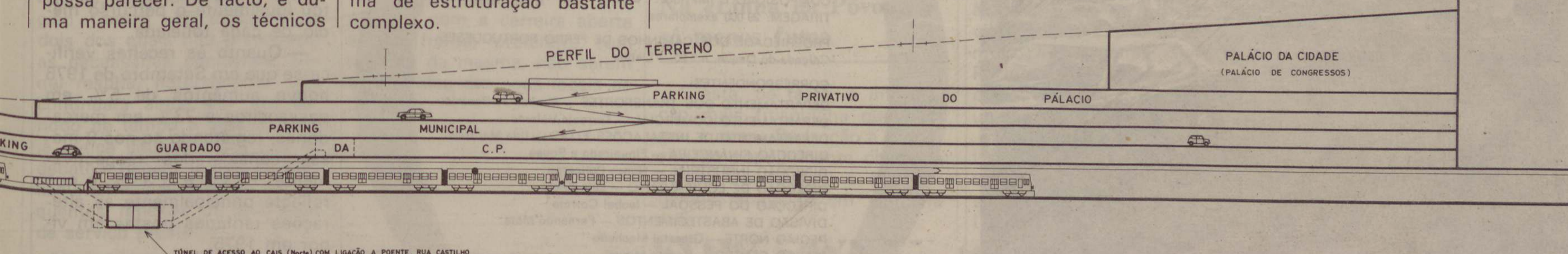
MA — Sendo naturalmente evidente que a concretização desta obra, minimizando os actuais inconvenientes para os passageiros e permitindo uma maior elasticidade e fiabilidade de exploração, proporciona uma maior operacionalidade, ela constituirá, em si, uma zona de inter-face dos transportes interurbanos e urbanos, o que representa, de resto, uma das vantagens mais notáveis do empreendimento. De facto, a criação de zonas inter-faces é uma das medidas prioritárias que será naturalmente tomada e que se integrará num campo mais vasto da política de transportes, exigindo uma articulação conjunta, integrada e coordenada de vários sectores, envolvendo a criação de zonas de parqueamento, a utilização de corredores de circulação, etc., duma maneira geral contempladas no trajecto projecto de que nos estamos ocupando, isto é, da Nova Estação do Parque Eduardo VII.

RG — Poder-nos-á indicar, para finalizar, as características mais relevantes desta nova es-

ferroviários (C. P. e METRO), rodoviários (CARRIS e RN) e fluviais (TRANSTEJO). Estes transportes envolvem tarifas sociais, altamente deficitárias, que normalmente cobrem só uma parte reduzida da do custo do transporte, havendo que encontrar esquemas que permitam uma distribuição equitativa pelas entidades interessadas do restante. Em França, por exemplo, 2/3 do custo do transporte é suportado pelo Estado, Câmaras Municipais das cidades e dos Departamentos limítrofes e ainda pelas empresas privadas de certa dimensão, neles existentes. É, pois, um problema de estruturação bastante complexo.

que uma vivência diferente permite encarar os problemas com muito maior abertura, e maiores possibilidades de concretização, isto é, sem a existência, ou melhor, sem que interesses muitas vezes inconfessáveis, entravam ou impeçam as soluções técnicas e socialmente mais adequadas. Por outro lado, estando-se em vésperas de realizações que, sobre os mais variados aspectos, hão-de transformar este País e absorverão importâncias vultosas, impõe-se que as soluções a adoptar, se bem que, por vezes, adaptadas ao contexto onde se inse-

maior parte das vezes, quanto mais pobre é um país, mais caras são, em termos de rendimento, as soluções que se empregam, o que conduz a um círculo vicioso de que é necessário sair, tanto mais que, baseando-se esse procedimento, normalmente, num baixo nível de salários, este facto, felizmente, já não se verifica, em certa medida, no nosso País. Há, pois, que encontrar para a resolução de cada problema, as soluções mais eficientes e de maior rendimento, pois só elas justificam a possibilidade de altos salários e, com eles, o bem estar das populações. Será, pois, um erro de trágicas consequências que, a pretexto de redução de despesas ou qualquer outro, se elimine ou reduza o nosso contacto internacional, pois as pequenas economias, porventura feitas, são desprezíveis em relação aos prejuízos, por vezes irreparáveis, que daí advêm. De resto, devo-lhe dizer que, no que respeita ao Caminho de Ferro, existe, desde longa data, uma colaboração muito estreita, a todos os níveis, entre as várias Companhias, facilitada ainda por organizações internacionais, como a UIC e a ORE onde problemas genéricos e de especialidade são periodicamente abordados. Assim, será lamentável que a nossa participação





A estação do Metropolitano do Parque na Av. António Augusto de Aguiar

tação ferroviária?

MA — A nova Estação do Parque Eduardo VII destinar-se-ia, fundamentalmente, a servir o tráfego suburbano da linha de Sintra, e parte do da linha do Norte, no que se refere ao tráfego interurbano de qualidade, entre Lisboa e Porto, e também o tráfego internacional, como já dissemos. Para isso, esta estação disporia de sete linhas, sendo duas com cais de cerca de 400 m de comprimento, destinadas a comboios interurbanos até 14 carruagens, e 5 com cais de 200 m, para 2 UQE, destinadas aos comboios suburbanos. Além disto, dispor-se-ia de 4 linhas de parque, com cerca de 200 m de comprimento, com capacidade também para 2 UQE, cada uma. No conjunto, poder-se-á dizer que esta estação ficaria com a possibilidade de albergar 18 UQE, o que corresponde a uma capacidade de transporte de 29 520 passageiros. O acesso e o escoamento de passageiros seria assegurado através de largos cais, de ambos os lados das composições, que possibilitariam acessos e saídas distintas, de acordo com a proveniência e destino dos utentes às várias zonas da cidade e aos diversos tipos de transporte citadino. Assim, a nova Estação encontrar-se-ia directamente ligada às estações do METRO vizinhas (Rotunda e Parque), por meio de túneis e escadas mecânicas; possuiria passagens inferiores para táxis (partidas e chegadas distintas), efectuando-se o acesso de

peões ou dos passageiros dos transportes de superfície, unicamente, ao nível dos arruamentos circulantes. Está ainda previsto um parque privativo da C. P., ocupando o piso superior da gare e com ela comunicando directamente, ao qual têm acesso, actualmente, quer os veículos provenientes dos arruamentos circundantes, quer os que, por acesso em túnel, provêm da Av. Sidónio Pais e Av. António Augusto de Aguiar. Quero ainda referir que as extremidades dos cais seriam interligadas por uma passagem inferior que atravessará todo o Parque, desde a «Estação Parque», do METRO, até à Rua Castilho. A ligação da nova Estação à rede existente seria realizada por meio de um túnel de via dupla, com uma extensão de cerca de 1 km, bifurcando-se a linha depois em 2 viadutos de cerca de 1 km cada, que se vão inserir na Linha do Oeste (Cruz da Pedra) um, e na Linha de Cintura (Sete Rios), outro.

Julgo que chegámos ao fim e, assim, não quero deixar de acentuar que tudo o que atrás se diz, não constitui mais do que uma pequena abordagem de um problema de grande interesse nacional, a oferecer um vasto e aliciente campo de trabalho a uma importante e diversificada equipa de trabalhadores e técnicos especialistas que, ajudados por um feliz conjunto de circunstâncias, seriam, certamente, galvanizados na concretização dum empreendimento de nível internacional.

Rua Castilho



Passageiros e Mercadorias

estatísticas de movimento

«Rede Geral» inicia a partir deste número a rubrica **Passageiros e Mercadorias, Estatísticas de Movimento** onde se irão dando conta das evoluções dos tráfegos havidos, estabelecendo sempre a comparação entre o mês em análise e o mesmo mês do ano anterior, ou anos anteriores.

Inicia-se esta análise em Setembro de 1976 por ser o mês mais «recente» de que se dispõe elementos.

Tráfego Comercial na C. P. no mês de Setembro de 1976

Resenha Estatística

	Valores mensais	Índice	Valores acumulados (Janeiro a Setembro)	Índice
Passageiros transportados (milhões)				
Com assinaturas	4,579	108	49,384	101
Com bilhetes de tranvias e semanais	3,355	103	28,923	95
Em comboios directos, semidirectos e regionais	1,993	101	16,459	96
Em comboios rápidos	0,099	91	0,799	110
Em comboios internacionais	0,034	141	0,460	92
Total geral	10,060	105	96,025	99
Total por classes:				
1.ª classe	0,687	94	6,546	70
2.ª classe	9,373	106	89,479	102
PK — Passageiros-quilómetro transportados (milhões)				
Total geral	362,234	105	3051,980	106
Bagagens-Carga transportada (Ton)	547	81	3 507	81
Mercadorias — Tonelagem transportada (milhares de Ton.)				
De detalhe	25,678	92	276,402	87
De vagão completo	244,903	128	2235,166	101
regime normal	244,091	128	2215,001	101
regime prioritário	0,812	84	20,165	108
De vagões particulares vazios	0,877	30	4,222	2
Total geral	271,458	122	2515,790	94
TK—Toneladas-quilómetro transportadas (milhões)				
Total geral	68,868	135	642,303	109
PK + TK (milhões de unidades de tráfego)	431,102	109	3694,283	106
Receitas globais (milhares de contos)				
de passageiros	158,406	105	1208,344	123
de bagagens	1,042	60	6,346	86
de mercadorias	53,152	173	473,282	133

REDE GERAL

DIRECTOR: Américo da Silva Ramalho
CHEFE DE REDACÇÃO: José Viegas Soares
ARRANJO GRÁFICO: Gabinete de Design da C.P.
FOTOGRAFIAS: Gonçalves Pedro
COMPOSIÇÃO E IMPRES.: FERGRAFICA — artes gráficas lda.
TIRAGEM: 29 000 exemplares

PROPRIEDADE DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
Calçada do Duque, n.º 20 — Lisboa

CORRESPONDENTES:

DEPARTAMENTO DOS TRANSPORTES — Simões do Rosário
DEPARTAMENTO COMERCIAL — Torroais Valente
DEPARTAMENTO DE INSTALAÇÕES FIXAS — Ilda Martinho
DIRECÇÃO FINANCEIRA — Figueiredo e Sousa
DIRECÇÃO INDUSTRIAL — Nunes Policarpo
DIRECÇÃO DE EQUIPAMENTO — Luís Beato
DIRECÇÃO DO PESSOAL — Isabel Correia
DIVISÃO DE ABASTECIMENTOS — Fernando Mota
REGIÃO NORTE — Ginestal Machado
REGIÃO CENTRO — Soares Miguel
REGIÃO SUL — Ismael Baltazar

— No tocante ao tráfego de passageiros transportaram-se em Setembro de 1976, em todas as linhas e comboios da rede da C. P., cerca de 10 milhões de passageiros, o que representa um aumento de 5% em relação a igual mês do ano de 1975. Mais de 4 milhões e meio foram passageiros portadores de assinaturas e mais de 3 milhões e 350 mil adquiriram bilhetes das zonas de tranvias e semanais.

Nos comboios directos, semi-directos e regionais (que, além dos rápidos, asseguram as relações interurbanas, de médio e longo curso e outras de carácter regional) transportaram-se cerca de 2 milhões (em rigor 1 milhão e 993 mil passageiros). Aos comboios rápidos e internacionais não corresponderam mais do que 99 mil e 34 mil respectivamente.

No entanto, se se considerar a soma dos passageiros transportados nos nove meses decorridos de Janeiro a Setembro de 1976 verifica-se que o total de cerca de 96 milhões representa uma ligeira diminuição em relação a igual período do ano de 1975 (cerca de 1%), para o que contribuiu a grande baixa de tráfego da 1.ª classe (—30%) não compensada com o aumento do tráfego da 2.ª (+6%) dado que aumentou o percurso andado em média por cada passageiro.

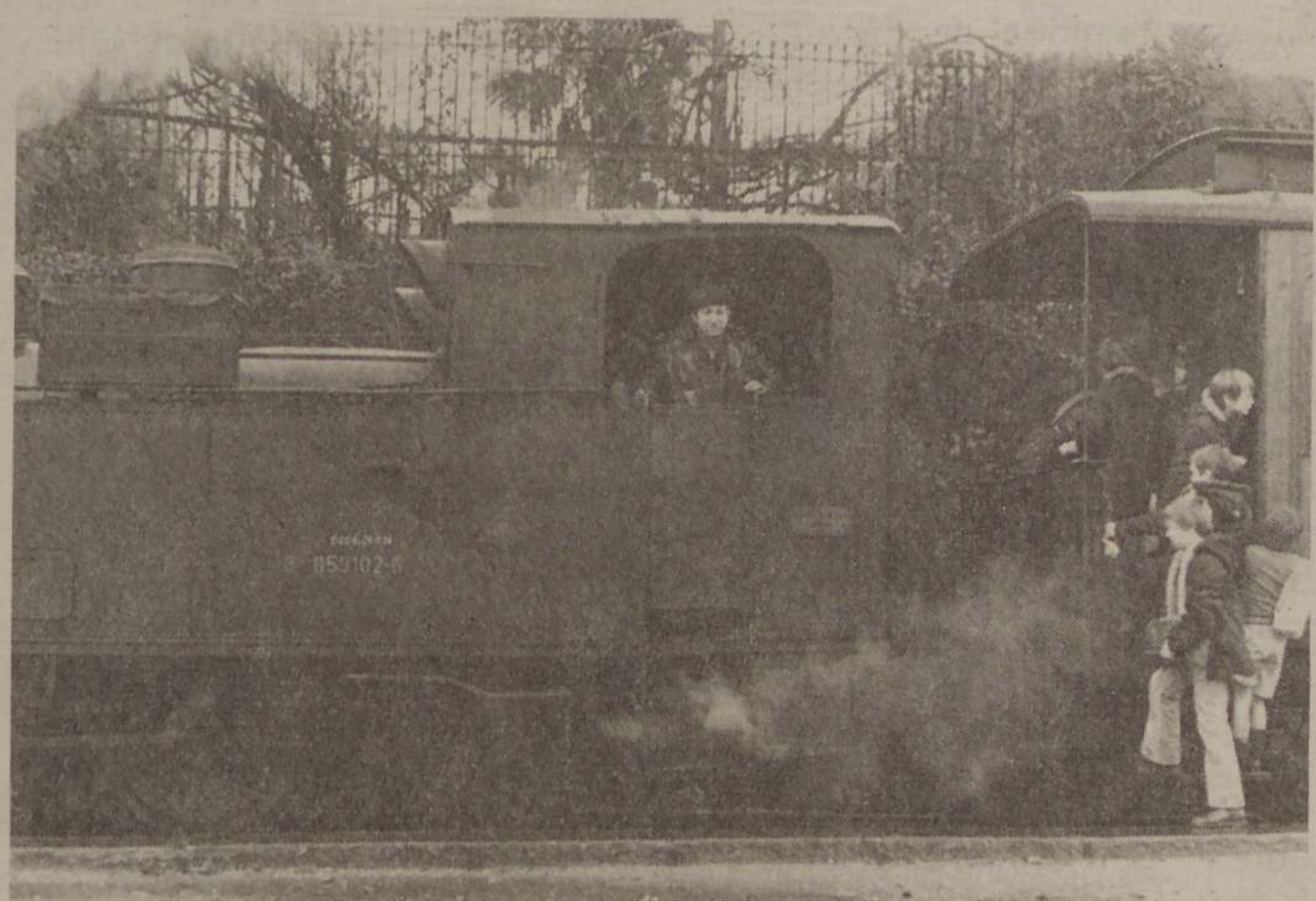
— Quanto a mercadorias transportaram-se na rede da C. P. em Setembro de 1976 mais de 271 milhares de toneladas (em rigor 271 458 toneladas), o que traduz um aumento de 22% em relação a igual mês do ano de 1975. Mais de 244 milhares de toneladas couberam ao tráfego de vagão completo e mais de 25 milhares de toneladas ao de detalhe (compreendendo-se neste último mais de 4 milhares de toneladas dos pequenos volumes até 50 kg, habitualmente designados até há pouco por «tarifas» ou «tarifas 8/108»).

No entanto, também, se se considerar a soma da tonelagem transportada nos nove meses decorridos de Janeiro a Setembro de 1976 verifica-se que o total de cerca de 2515 milhares de toneladas fica ainda inferior ao de igual período do ano de 1975 (em cerca de 6%).

Apesar de tudo, regista-se, no conjunto, que o tráfego expresso em toneladas-quilómetro aumentou, pois que aumentou igualmente o percurso médio de cada tonelada.

— Quanto às receitas verifica-se que em Setembro de 1976 houve aumentos de 5% em passageiros e 73% em mercadorias, registando-se nos 9 meses considerados respectivamente +23% e +33%, o que reflecte principalmente as alterações tarifárias postas em vigor em 1975.

Mais uma viagem do «Comboio Histórico»



No feriado do 1.º de Dezembro, 60 alunos do Colégio Britânico, do Porto, com o respectivo Director e 40 familiares adultos, deslocaram-se no comboio histórico (1890/1907) a um dos triângulos de turismo da Costa Verde, que percorre toda a linha da Póvoa, um troço da linha do Minho e parte da linha de Guimarães (Porto-Póvoa de Varzim-Famalicão-Trofa-Castelo da Maia-Porto).

A partida deu-se cerca das 10,00 h, da estação centenária de Boavista, com regresso a esta, pelas 14,40 h.

Foram horas de bela confraternização e de louvores aos ferroviários, por apresentarem em tão bom estado as carruagens-salões de há 70 anos.

Conquanto o dia fosse de verdadeiro Inverno, com muita chuva, ninguém se aborreceu, nem consta que houvesse alguma desistência! Todos os passageiros se manifestaram muito satisfeitos por utilizarem aquele «velho» comboio.

Crianças e adultos, nas paragens, percorriam, debaixo de

chuva, a composição, não esquecendo a locomotiva (E 102, de 1907), que cumpriu a marcha folgadoamente.

Muitas das crianças desejaram até ser maquinista, pelo menos para apitarem...

Os fotógrafos, grandes e pequenos, não faltaram e algumas das crianças fizeram, inclusivamente, desenhos sobre o comboio.

Prometeram fazer muitos trabalhos, que poderão constituir uma futura exposição.

O «comboio histórico», preciosa peça destinada ao Museu Ferroviário, vai tendo uma utilização que muito nos agrada, pois dignifica o Caminho de Ferro, recordando uma época em que estávamos a par do Mundo ferroviário.

Todos, agora, podemos e devemos lutar para que o futuro seja bem rico de realizações, para compensar as horas amargas que os inimigos do Caminho de Ferro fizeram viver aos ferroviários dos últimos 50 anos.

ABERTURA DE CONCURSO PARA CHEFES DE MAQUINISTAS E DE DEPÓSITO (Inspectores de Tracção)

De há uns anos a esta parte tem vindo a acentuar-se a carência de trabalhadores das categorias atrás indicadas, motivada essencialmente por reformas e o seu não preenchimento, em devido tempo.

Finalmente, após o estudo e a entrada em vigor das novas normas, foi aberto concurso para as referidas categorias. Verifica-se, todavia, que para as 39 vagas (incluindo as abertas pelas reformas a curto prazo) apenas, se candidataram, na Região Centro, 15 maquinistas, dois dos quais não preenchem as necessárias condições. Daqui resulta, naturalmente, que continuará ainda por um período de tempo a agravar-se a já crítica situação com que se debate a Região, a nível de chefias intermédias, com os consequentes reflexos na qualidade de serviço prestado.

ACESSO DE FACTORES AJUDANTES A FACTORES

A C.A. por despacho de 20/7/976, aprovou o procedimento a tomar para efeito de acesso de factores ajudantes a factores. Dos 73 existentes na Região Centro (apenas no que diz respeito aos do sexo masculino) não aceitaram 21, isto é 28,8%. Estão colocados 10 em Lisboa e na linha de Sintra, 5 no Entroncamento. Restam, portanto, apenas 6 colocados em outras localidades. Verifica-se, assim, que trabalhadores, recém-admitidos na Empresa e com a carreira aberta à sua frente, preferem, com prejuízo da mesma, não serem transferidos dos seus locais de trabalho.

A CP NA IMPRENSA

TRANSPORTES: apesar dos aumentos das tarifas pouca atenção aos urbanos

O sector dos transportes é vital na organização da vida de qualquer espaço, quer pelas condições de qualidade de vida que pode oferecer, ou não, às populações, quer como infra-estrutura fundamental de apoio à actividade económica.

No capítulo dos transportes, o Plano para 1977 constitui para o cidadão uma desilusão, pois não parece dedicar relevante atenção aos investimentos nesse sub-sector, situação tanto mais desgostosa quanto nos últimos tempos se operaram aumentos substanciais das respectivas tarifas. Bem sabemos que, ao nível das grandes cidades, o problema das deslocções das pessoas não se resolve só pela via do investimento em novos equipamentos, mas também por coordenação e racionalização dos diferentes meios de transportes, por regras de trânsito e pela melhoria de gestão das respectivas empresas, aspectos que têm sido descurados, em especial na cidade de Lisboa...

...O montante dos investimentos previstos no Plano é de 9,1 milhões de contos, dos quais 6,9 para transportes e 2,2 para comunicações.

PRIORIDADE AO TRANSPORTE FERROVIÁRIO?

A C. P. de cuja urgente reforma de estrutura empresarial se continua sem notícia, vai absorver grande parte dos investimentos programados; 3,1 milhões de contos. Ainda que parte substancial desse capital seja aplicar na ligação ferroviária ao Complexo de Sines, esta perspectiva parece indicar a opção de dar prioridade ao transporte ferroviário, o que parece correcto, por se tratar de um meio menos dependente do estrangeiro, não só pela poupança de combustíveis que representa em relação ao transporte rodoviário como pelo facto de parte do material circulante (carruagens) poder ser fabricado em Portugal. Se compulsarmos outro capítulo do Plano verificamos que o investimento previsto para as estradas, 2,8 milhões de contos, é inferior ao consignado à via férrea. Além da obra de Sines, o capital de investimento consignado à C. P. destina-se à renovação da via, à nova ponte ferroviária sobre o Rio Douro, ao ramal de acesso à refinaria da Sacor no Porto, e à renovação da linha de Cascais, que vai passar à concessão da C. P.

«Diário Popular» 18/12/76

Na «Linha da Póvoa...» só menos fumo

É esta, de facto, a informação mais fresquinha que chegou à nossa Redacção a propósito da popularmente chamada «Linha da Póvoa», e que podemos anunciar em primeira mão...

Menos fumo é, assim, o único melhoramento que os seus sacrificados utentes podem assinalar, pois que, quanto ao resto, é tudo uma questão de os auscultar. Mas aquilo que um deles ontem nos relatou é facto de bradar aos céus, não se compreendendo como é que uma Empresa como a C. P. não consegue acertar um pouco mais as agulhas dos horários, pelo menos de forma a não dar tanto nas vistas.

Aconteceu que o comboio partiu ontem da cidade poveira pelas 8,10 horas só chegou à Trindade mais ou menos pelas 10,15, com um atraso, portanto, de sessenta minutos. O que foi a odisseia daquela composição é pequeno manancial de episódios que davam um grande filme. Desde a avaria que se verificou na «Diesel» em Pedras Rubras, o que obrigou a uma forçada paragem de quinze minutos, até à indispensável mudança da locomotiva, que, entretanto, teria de rebocar, em vez de uma, duas composições, passando pela «escalada» de Francos, tudo isto constitui motivo de triste gáudio para quem anda sempre preocupado com as horas de chegada aos empregos. Mas, ali, em Francos, o que, por vezes, como ontem, sucede, atinge foros de feito sensacional. De verdade, a «Diesel» não conseguiu vencer à primeira «investida» a ligeira subida antes de Francos, pelo que houve que voltar atrás, até à zona plana, para que o comboio pudesse ganhar lança e embalagem necessária e chegar triunfalmente à Estação da Trindade!

Ora, por este andar com certeza não surpreenderá que as «Diesel» comecem a fazer jus a um lugar em qualquer museu, pois que duas horas para chegar de comboio da Póvoa de Varzim ao Porto é «performace» a não olvidar. O que será tido na devida linha de conta pelos responsáveis da C. P., que nem serão os culpados pelos recentes aumentos dos preços de bilhetes, nem da pouca vergonha que tantas vezes se passa nas velhíssimas carruagens transformadas também em salas de jogo e de desordem.

O novo capítulo da história da «Linha da Póvoa» prosseguirá amanhã e nos dias subsequentes... se a C. P., na fatia que directamente lhe diz respeito, não tiver como lhe compete, alguma palavra a dizer.

«O Comércio do Porto»
25/11/76

Automotoras substituem máquinas a vapor

PORTO — Acaba de chegar, às oficinas da estação da Boavista, a primeira das 22 automotoras encomendadas por Portugal à França, no valor de cerca de 15 mil contos cada unidade.

O prazo inicial da entrega foi largamente alterado, devido ao atraso de construção pelo que, só em fins de 1977, se encontrará completamente satisfeito.

Vindas para substituir as velhas e incómodas máquinas a vapor, estas novas carruagens primam pela comodidade e velocidade, podendo atingir os 90 quilómetros horários, embora as condições de via não permitam mais que 70 quilómetros/hora.

Equipadas com primeira e segunda classes, as novas automotoras podem ser manobradas de ambos os lados, de forma a dispensar a manobra de «dar a volta» nas estações terminos sobre plataforma rolante. Todo o conjunto está equipado com amortecedores bem como espaços porta-bagagem, cestos para papéis, sanitários, ar condicionado.

A entrada em circulação far-se-á imediatamente depois dos respectivos ensaios por técnicos portugueses, nos primeiros dias desta semana.

«Diário de Notícias» 21/12/76

Entra em vigor em Janeiro passe Carris-Metro por 300\$00

A partir de 1 de Janeiro próximo entrarão em vigor novos passes mensais válidos para um número ilimitado de viagens que abrangem os transportes da Carris, «Metro», «Transtêjo» e Rodoviária Nacional. A criação desta sistematização de novos passes mensais vem na sequência dos estudos levados a cabo pelo Ministério dos Transportes e Comunicações para a região de Lisboa, conforme comunicado divulgado a propósito da reestruturação tarifária dos transportes públicos de passageiros no passado mês de Outubro.

Esclarece o M. T. C. que o preço do novo passe Carris-«Metro» será de 300 escudos por mês, variando os restantes de harmonia com as distâncias e os modos de transporte a utilizar. «Gradualmente e na medida em que os estudos em curso o permitam», refere o último comunicado daquele Ministério, «este sistema será alargado a outros meios de transporte e outras regiões do País, designadamente a área metropolitana do Porto».

No âmbito das medidas de carácter social que o Governo tem vindo a desenvolver na tentativa de responder às solicitações da população decidiu o M. T. C. alargar o desconto de 50 por cento concedido no transporte ferroviário às pessoas com mais de 65 anos nos fins-de-semana, feriados quadras do Natal e da Páscoa, que começará a vigorar no próximo ano.

Informa, por último, o Ministério dos Transportes que a tarifa a aplicar nos serviços ferroviários suburbanos em que venha a ser estabelecido regime de classe única será correspondente à actual 2.ª classe, pelo que «tudo o que se afirma em contrário será especulativo».

«Diário de Lisboa» 11/12/76

Feixe de apoio portuário de Leixões

O escoamento do tráfego de mercadorias portuário, de vocação ferroviária, resultante da expansão inerente ao conjunto de obras, nomeadamente a construção da Doca n.º 4 e o cais de contentores, que a Administração do Porto do Douro e Leixões tem em cur. o naquela zona, motivam a necessidade de construção de um conjunto de feixes ferroviários, em estudo na Direcção do Equipamento (DQ).

Para a implantação das linhas dos feixes previstos, vão ser executados importantes trabalhos de infra-estruturas (terra-planagens, drenagens e obras de arte) e de montagem de linhas, que foram estimadas, em Abril de 1975, em 120 mil contos.

A presente obra vai dar lugar a eventual remodelação da actual estação de Leixões, muito embora este trabalho não se considere incluído no empreendimento.

A programação dos trabalhos de infra-estruturas, feita com base no estudo prévio, aponta para a conclusão dos mesmos, o ano de 1979, caso não se verifiquem quaisquer carências.

Novembro de 1976.

Contabilidade analítica da Exploração

A montagem de uma Contabilidade Analítica da Exploração tendo como finalidade o cálculo dos custos de produção, a análise por actividades ou serviços, a melhoria da gestão e do seu controlo, tem sido uma necessidade sentida por toda a Empresa e uma aspiração do seu pessoal, nomeadamente daquele mais ligado aos aspectos económicos e financeiros os quais, por dificuldades várias, ainda não tiveram oportunidade de a realizar.

Tal objectivo parece, no entanto, agora bem mais fácil de concretizar.

Com efeito, desde Janeiro último que a Direcção Financeira iniciou o respectivo estudo, o qual já na sua fase de ante-projecto ficou ultimado nos princípios de Outubro, altura em que foi enviado ao Conselho de Directores, para apreciação.

De salientar ainda, que tendo o ante-projecto inicial sido distribuído a todos os economistas e contabilistas que em número apreciável viriam a participar na sua crítica, se julga ter conseguido, com as rectificações introduzidas, um modelo que toma em devida conta as realidades da nossa Empresa.

PESSOAL

Evolução de efectivos e trabalho extraordinário

Ausências

1. No n.º 2 do «Rede Geral», levantámos a questão de que, na análise da evolução de efectivos e trabalho extraordinário, deveria ser introduzida a variável «Ausência».

É o que nos propomos fazer através do presente artigo, estando, todavia, conscientes de que através dele não se esgota esta questão, mas, antes, se abordam alguns dos seus aspectos essenciais.

2. Convirá, desde já, definir, o que se entende por «ausência» e, neste sentido, socorremo-nos do ACT/76 cuja Cláusula 110.ª-1. qualifica como

«falta» a «ausência por inteiro durante o período normal de trabalho diário».

Para efeitos estatísticos, as ausências são agrupadas em:

- Doença estranha ao serviço;
- Doença directa (resultante de acidente de trabalho ou doença profissional);
- Outras ausências.

3. A partir do número de ausências registadas mensalmente, determina-se a taxa de absentismo, cuja evolução, no período compreendido entre 1971 e 1976, se apresenta no Quadro seguinte.

Quadro I

Taxa de Absentismo Global (1)

1971	1972	1973	1974	1975	1976 (2)
7,4	8,4	7,9	6,1	6,5	8,6

(1) Taxa de Absentismo = $\frac{\text{N.º de dias de ausência} \times 100}{\text{Média dos efectivos reais} \times (30 \times 12)}$

(2) Valor respeitante ao 1.º Semestre.

É de admitir que os valores do absentismo respeitantes a períodos anteriores a 1974 estejam influenciados pelas ausências resultantes do desenvolvimento de actividades estranhas à Empresa, com o objectivo de melhoria dos níveis salariais então praticados. O decréscimo do absentismo verificado nos anos de 1974 e 1975 — que tem continuidade

em 1976 — deve-se, principalmente, à melhoria de condições contratuais entretanto conseguidas.

4. Regionalmente, a evolução da taxa de absentismo, no período compreendido entre 1973 e 1976 — relativamente ao qual existem elementos globais disponíveis — apresenta as variações constantes do Quadro II.

Quadro II

Regiões	1973	1974	1975	1976 (a)
Norte	9,2	7,4	9,2	9,98
Centro	8,5	6,7	7,3	7,67
Sul	7,8	5,2	5,3	6,37

(a) Valor respeitante ao 1.º Semestre.

A leitura permite-nos concluir que as taxas de absentismo decrescem progressivamente à medida que se caminha de Norte para Sul. Esta constatação poderá ser explicada pelos condicionamentos sócio-económicos próprios de cada região.

5. Importa, agora fazer uma análise por Grupos Funcionais, tomando por base os valores já conhecidos respeitantes ao ano de 1976. Anteriormente a esta data não se encontram dados disponíveis, segundo a óptica ora utilizada.

Da análise do Quadro III conclui-se:

- A taxa global de absentismo mostra um acentuado acréscimo de ausências durante o 1.º trimestre. Nos restantes meses a taxa mantém-se, sensivelmente, constante até Setembro, apresentando valores progressivamente decrescentes em Outubro e Novembro, o que nos permite tirar algumas conclusões quanto à distribuição sazonal das ausências;
- O Grupo Funcional com uma maior taxa de absentismo é o das Obras, enquanto o da Via Fluvial apresenta a taxa mais baixa;
- Os Grupos Funcionais que apresentam valores médios inferiores à taxa global são, por ordem crescente, os grupos de pessoal da Via Fluvial, Electrotecnia, Revisão, Condução, Estações, Trens e Administração Geral. Todos estes Grupos, em regra geral, auferem complementos variáveis de retribuição (principalmente trabalho extraordinário e deslocações) com excepção do pessoal de Administração Geral.

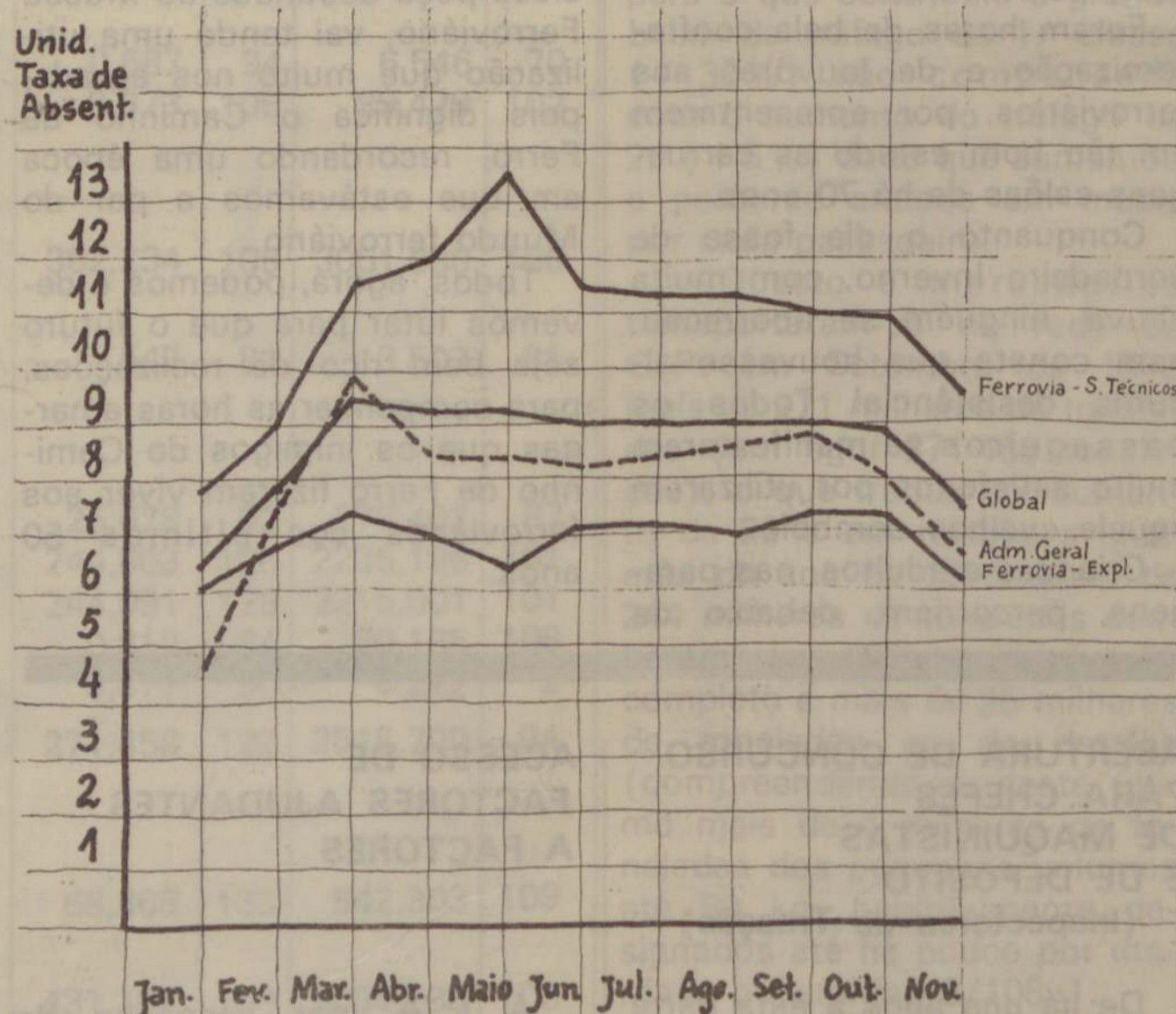
De notar ainda que, por outro lado e logicamente, a taxa de absentismo é mais elevada nos Grupos Funcionais que,

praticamente, não auferem complementos variáveis de retribuição (Via, Obras, Grupos Oficiais, Manutenção e Outras Oficinas).

5. O quantitativo de efectivos em cada Grupo de Pessoal influi, como é evidente, na taxa de absentismo e no trabalho extraordinário, na medida em que esse quantitativo pode ser superior, igual ou inferior às exigências da prestação de serviço. «Grosso modo», se o Grupo Funcional não dispõe do quantitativo de pessoal necessário para a realização das tarefas que lhe são cometidas, a taxa de absentismo é baixa e o trabalho extraordinário elevado; se o quantitativo de pessoal necessário já foi atingido, ou está prestes a sê-lo, assiste-se a uma subida da taxa de absentismo, ao decréscimo progressivo do trabalho extraordinário e, paralelamente, à diminuição dos complementos variáveis de retribuição.

6. No próximo número do «Rede Geral», far-se-á a análise das ausências motivadas por doença directa, particularmente e pela sua importância, as resultantes de acidentes de trabalho.

EVOLUÇÃO DA TAXA DE ABSENTISMO POR GRUPOS FUNCIONAIS (1976)



Quadro III

Absentismo por Grupos Funcionais (%)

1976

	MESES											
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Média 1.º sem.	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novemb.
1. Administração Geral	4,44	7,57	9,95	8,45	8,42	8,26	7,87	8,36	6,48	8,78	8,11	6,7
2. Ferrovia — Exploração	6,16	6,84	7,46	7,17	6,42	7,10	6,86	7,12	7,08	7,28	7,25	6,41
2.1. Condução	5,48	6,95	7,75	6,29	6,22	6,09	6,46	6,83	6,44	6,82	6,50	5,1
2.2. Trens	7,87	8,19	6,96	8,03	6,87	6,35	7,71	6,99	6,73	7,59	6,69	5,3
2.3. Revisão	6,12	6,25	5,81	5,32	6,39	6,42	6,05	5,71	5,69	5,79	5,62	5,0
2.4. Estações	6,18	6,77	7,50	7,58	6,42	7,55	6,99	7,42	7,52	7,59	7,78	7,1
3. Ferrovia — Serv. Técnicos	7,83	9,04	11,66	11,95	12,64	11,55	10,78	11,38	11,41	11,00	10,9	9,5
3.1. Via	8,68	9,52	11,82	11,21	10,43	10,91	10,43	11,04	11,51	11,34	10,97	9,7
3.2. Obras	13,00	14,39	15,45	15,47	15,45	16,17	14,99	16,11	15,61	16,58	15,47	13,5
3.3. Electrotecnia	4,68	4,13	5,71	5,43	5,04	4,96	4,99	4,66	5,70	5,30	5,32	4,9
3.4. Grupos Oficiais	6,40	7,37	11,64	12,79	17,25	12,07	11,24	11,92	11,36	9,74	10,91	9,2
3.5. Manutenção	6,38	9,26	11,13	12,66	11,93	11,87	10,54	11,06	11,14	11,09	10,42	9,0
3.6. Outras Oficinas	8,47	9,18	12,67	12,36	12,78	12,33	11,30	11,79	11,04	11,24	9,76	9,8
4. Rodovia	11,39	9,28	10,96	10,07	11,09	11,81	10,76	9,20	5,65	5,71	6,20	8,5
5. Via Fluvial	3,6	5,03	5,04	3,30	4,53	5,92	4,57	2,97	1,94	1,75	2,48	2,4
Total	6,52	7,86	9,58	9,29	9,27	9,09	8,60	9,02	9,03	9,00	8,85	7,7