

Dois passos importantes na modernização

— novas locomotivas
eléctricas

Centrais

— sinalização
electrónica
na linha
de Sintra

pág. 2



FOTO M. RIBEIRO



FOTO M. RIBEIRO

CP BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 13 — 20-1-1993



FOTO M. RIBEIRO

ALVERCA:
Renovação
na Linha
da
Azambuja

Centrais

Pré-reformas:
esclarecimento
necessário

Pág. 7



**“CAV:
Complemento
OU
Concorrência?”**

“(...) O que não resta dúvida é que o Mundo inteiro, e principalmente a Europa, encontra-se no limiar de uma nova revolução dos transportes — uma nova geração de comboios aerodinâmicos, ultra-rápidos, confortáveis e isentos de agressividade ecológica está a nascer. Qual será a resposta do Transporte Aéreo?”.

Esta interrogação/reflexão não é um excerto nacional ou estrangeiro, mas sim a questão finalposta num (bem elaborado) artigo da autoria da dr.ª Maria José Ferreira, directora da Revista Espaço Clube TAP Air Portugal, na sua edição referente ao último trimestre de 1992.

A análise — subordinada ao tema que serve de título a este editorial — abre com um relance sobre a evolução histórica recente do posicionamento relativo dos diversos operadores do mundo dos transportes de passageiros, até entrar no capítulo dos “comboios de alta velocidade” que a autora caracteriza nos seus aspectos técnicos e sobretudo face à “falta” de mercado em que são (ou podem vir a ser) concorrentes com o avião.

A determinado passo, a articulista recomenda aos leitores (seus colegas da TAP) que reflectam em como “é importante determinar até que ponto a Rede Europeia de alta velocidade constituirá uma forte “ameaça” para as Companhias Aéreas”.

Aqui fica, a abrir o ano de 1993, uma sugestão para os ferroviários que eventualmente ainda o não tenham feito: pensemos nos passageiros, e restantes clientes, que constituem a nossa quota-partes do mercado, pensamos na concorrência e unamos os nossos esforços para dar a resposta adequada que a Comunidade e a Empresa esperam de nós.

Américo da Silva Ramalho
Chefe do Gabinete de Relações Públicas

Sinalização Electrónica na Linha de Sintra

INVESTIMENTO DE 3,2 MILHÕES DE CONTOS

A CP assinou, no dia 21 de Dezembro, com o consórcio Alcatel Portugal/Alcatel SEL AG um contrato para fornecimento e instalação de um sistema de sinalização electrónica para a Linha de Sintra, no troço compreendido entre as estações de Campolide e do Cacém. Trata-se de um investimento de 3,2 milhões de contos.

A adjudicação desta empreitada é do tipo “chave na mão”. Contempla a instalação de um sistema de sinalização de tecnologia electrónica que constitui, no momento actual, aplicação de ponta na técnica de sinalização ferroviária. Idênticos sistemas, que visam contribuir para o aumento da segurança e melhoria na regularidade e gestão da circulação ferroviária, estão a ser aplicados na Linha da Beira Alta, em alguns troços da Linha do Norte, na malha ferroviária de Setúbal e no itinerário do transporte de carvão entre Sines e Pego.

É um sistema de sinalização de tecnologia electrónica que se caracteriza pela “inteligência” criada nos órgãos de gestão, através de uma estação de concentração central, onde

se orientam três tipos de tarefas: seguimento automático de comboios, programação informática de itinerários, e análise e controlo de elementos de segurança.

Numa primeira fase, contemplando o itinerário entre Campolide e o Cacém (exclusivo), o sistema de sinalização electrónica, denominado ESTW L90, abrange a criação da estação de concentração da Amadora e Queluz/Massamá (nova estação) e os respectivos troços colaterais de plena via. Os trabalhos devem estar concluídos no primeiro trimestre de 1995, embora a maior parte fique concretizada durante 1994.

Nos termos do contrato, o consórcio obriga-se a desenvolver um processo de transferência de “know how” para a CP, de modo a permitir à empresa a realização de acções no âmbito da análise dos projectos de “hardware” e “software”, a realizar a formação de quadros com vista à sua habilitação ao sistema e, ainda, a transferir a respectiva tecnologia para uma empresa portuguesa ou com representação no país.

Sistemas similares de sinalização electrónica estão ao serviço dos caminhos de ferro da Alemanha —



Assinatura do contrato com o consórcio internacional

FOTO M. RIBEIRO

FORNECIMENTO E MONTAGEM DO EQUIPAMENTO DE VIA DE UM SISTEMA DE controlo AUTOMATICO DE VELOCIDADE DE COMBOIOS NAS LINHAS DE SINTRA E CINTURA

custo total: 231.000.000 ESCUDOS

conclusão da obra: 1993/2ºTRIMESTRE

COORDENAÇÃO E GESTÃO - CP EQUIPA DE MODERNIZAÇÃO PROJETISTA: EB SIGNAL AB DA LINHA DO NORTE EMPREITEIRO: EFACEC

lhos e introduz o preceito da solidariedade entre ambos perante o adjudicatário da obra.

Este é o terceiro contrato assinado entre a CP e o consórcio Alcatel para aplicação destes sistemas de alta tecnologia. O primeiro, datado de Novembro de 1991, destinado à Linha da Beira Alta, representou um investimento de cinco milhões de contos; o segundo, subscrito em Janeiro de 1992, no valor de 2,1 milhões de contos, aplica-se ao troço da Linha do Norte entre as estações de Sacavém e do Setil.

A assinatura deste último contrato com a Alcatel foi precedida, em cerimónia que decorreu na mesma ocasião, de um protocolo celebrado entre a CP e o Gabinete do Nô Ferroviário de Lisboa (GNFL), nos termos do qual foi endossada para a empresa ferroviária a incumbência da adjudicação da empreitada.

O protocolo, que exara a concordância das duas entidades na aplicação da sinalização electrónica à Linha de Sintra como um dos principais mecanismos da sua modernização (conforme orientações oportunamente emanadas da respectiva tutela governamental), define o âmbito das áreas de actuação da CP e do GNFL no cumprimento deste contrato, estabelece os mecanismos de controlo da execução dos tra-

GNFL para a empresa na medida em que as facturas de despesas forem sendo apresentadas pelo consórcio.

Este protocolo substabelece na CP, parcialmente, por razões de maior eficácia e rapidez processual, o acompanhamento do contrato, sendo os valores referentes ao investimento transferidos do

NOTICIAS NOTICIAS NOTICIAS NOTICIAS

O COMISSÁRIO EUROPEU encarregado dos Transportes, Karel Van Miert, apresentou no mês passado em Bruxelas o Livro Branco preparado pela Comissão sobre o tema do desenvolvimento dos transportes e orientações a tomar para impedir que a evolução conduza à asfixia do sistema de transportes.

A CISF GANHOU o concurso público internacional para assessorar todo o empreendimento relacionado com o atravessamento ferroviário do Tejo, um investimento estimado em mais de 100 milhões de contos, a estar concluído antes da Expo-98, em Lisboa.

INICIATIVA SOBRE SEGURANÇA, Higiene e Saúde no Local de Trabalho, da responsabilidade do SINFA, Sindicato Nacional dos Ferroviários e Afins, está a percorrer o país, até Fevereiro. “Saiba o que faz, faça-o em segurança” é o tema desta acção, que inclui uma exposição itinerante, debates e colóquios.

O SIMULACRO DE UM CHOQUE de um comboio “Alfa” com um de mercadorias decorreu, em Dezembro, em Aveiro: um teste para os serviços de emergência e Protecção Civil, que contou com a colaboração da CP. Esteve presente o Ministro da Administração Interna, dr. Dias Loureiro, que comprovou a existência de capacidade de resposta a situações deste tipo.

NOVAS LOCOMOTIVAS LE 5600 COMEÇAM A CHEGAR EM MARÇO

- Assinado mais um contrato para 30 locomotivas



Na assinatura de mais um adicional ao contrato para aquisição de novas locomotivas.

Em Março, entra ao serviço a primeira das novas locomotivas eléctricas, modelo LE 5600, encomendadas pela CP ao consórcio Sorefame-Siemens-Krauss Maffei. Entretanto, no dia 12, foi assinado um novo contrato com este consórcio para o fornecimento de mais oito locomotivas eléctricas — um investimento de 5,9 milhões de contos, a preços actuais.

Com este novo contrato (adicional C ao contrato-

-quadro 160/90), ascende a 30 o número de locomotivas eléctricas do modelo LE 5600 encomendadas pela CP nos últimos três anos.

A partir de Março, e de acordo com o estipulado no contrato e respectivos adicionais, as novas locomotivas são entregues ao ritmo de uma por mês. Haverá uma excepção: em Agosto. Deste modo, prevê-se que, em Novembro de 1995, tenha lugar a última entrega.

São 30 as novas locomotivas eléctricas que serão entregues à CP até Novembro de 1995

FOTO M. RIBEIRO

A assinatura deste adicional C ao contrato-quadro 160/190 foi subscrita pelo Presidente da CP, Engº Carvalho Carreira, e pelo Administrador Joaquim Gomes Vitorino; por parte da Sorefame, por John Stefan Nilsson e pelo Engº Luís Machado Rodrigues; por parte da Siemens Aktiengesellschaft, por Rainer Stuberranch; pela Siemens SA, Wolfgang Georg Buehler e João Vaz Araújo Franco; e pela Krauss-Maffei, Wolfgang

Harttrumpf e Nestor Garcia Miguel.

Na cerimónia, foi sublinhado que, com a aquisição destas locomotivas, destinadas ao serviço em toda a rede eléctrica da CP, fica dado mais um importante passo no programa de

renovação do material circulante, renovação que vem sendo concretizada também a nível das infra-estruturas (substituição da via, sinalização electrónica, controlo automático de velocidade, remodelação de estações).

ALVERCA: COMEÇOU RENOVAÇÃO DA LINHA DA AZAMBUJA

- Alverca será terminal

FOTO M. RIBEIRO



A estação de Alverca vai ser terminal ferroviário suburbano. As obras para a sua remodelação e transformação começaram em fins de Dezembro e o seu orçamento é estimado em mais de 600 mil contos.

A

renovação da estação de Alverca integra-se no programa de modernização do suburbano de Azambuja, a realizar até 1995. Os investimentos visam a modernização das infraestruturas e do material circulante, incluindo nova

sinalização, sistemas de televigilância de estações, comunicação-rádio e controlo automático de velocidade.

O objectivo destes trabalhos é o aumento da capacidade, qualidade e segurança na Linha da Azambuja. A médio prazo, está prevista a eliminação das passagens de nível.

A modernização da Linha da Azambuja beneficia igualmente a Linha do Norte, onde está em curso a instalação de um sistema de

controlo automático de velocidade que permite aumentar, de forma decisiva, as condições de segurança em toda a linha.

Com o início dos trabalhos de modernização da Linha de Azambuja, todos os suburbanos de Lisboa ficam em processo de renovação e melhoramento (Linhas de Cascais, Sintra e Cintura), sendo, a breve trecho, complementados com o atravessamento ferroviário do Tejo, ligando Lisboa à margem Sul.

PN's: balanço de um ano

1992: um bom ano no quadro da eliminação e reclassificação de passagens de nível. Apesar de não se terem atingido os números de 1991, prosseguiu-se em bom ritmo o esforço para resolver os cruzamentos da rodovia e da ferrovia, criando-se em simultâneo condições para que tanto 1993 como 1994 sejam anos positivos no trabalho de supressão de PN's. Em 31 de Dezembro, restavam na rede geral com circulação de comboios 4095 PN's: pretende-se, no ano em curso, entrar finalmente na casa das 3000 — um marco.

Durante o ano findo, foram suprimidas 110 passagens de nível e reclassificadas 67. A maior incidência verificou-se nas linhas do Norte (12 PN's suprimidas), do Douro (18) e do Oeste (10).

Em fins de Dezembro, a rede geral dos caminhos de ferro (nas linhas com circulação ferroviária) apresentava o seguinte quadro:

PN's automatizadas — 211; PN's com guarda — 611; PN's sem guarda — 2197; passagens de peões — 354. O total deste conjunto perfazia então 354 passagens de nível, às quais se deve acrescentar 722 passagens particulares.

Durante 1992, avançou-se também na negociação de protocolos com Câmaras Municipais atravessadas pelos troços ferroviários para onde está dirigida a primeira incidência de intervenção. Encontra-se em fase adiantada o processo de negociação desses protocolos, os quais abrem caminho à possibilidade de

acelerar o encerramento de passagens de nível.

Apesar destas negociações serem necessariamente morosas, as perspectivas criadas para o curto prazo são positivas. Há que esperar que, em 1993, a barreira das 4000 PN's seja alcançada.

A supressão de PN's, acompanhada de automatizações, é um dos aspectos da modernização dos caminhos de ferro, fundamental para se aumentar a segurança e a velocidade da circulação.

De assinalar ainda que, em 1992, foram introduzidas novas tecnologias nas passagens de nível: aproveitamento da energia solar e novos pavimentos que facilitam o atravessamento da via férrea.

ESTANTE

Recebemos na redacção do Boletim informativo as seguintes publicações:

- INTERFRIGO, 6/92: texto sobre a fusão da Intercontainer com a Interfrigo.
- COURRIER CFF — Dezembro/92: Contém texto sobre ensaios de velocidade em Valais — um comboio rolou a 200 Km/h para estudar o comportamento da linha de contacto de amanhã.
- RAILWAY GAZETTE — Dezembro/92. Tem interessante estudo de Jan Sey: "Boa Segurança pode ser bom negócio".
- DSB BLADET — 10 Dezembro 1990.
- LE RAIL — Outubro 1992 — Contém texto de Philippe Guillemand: "1993 e o futuro das indústrias ferroviárias francesas e europeias".
- LT NEWS — Novembro 1992.
- LA VIE DU RAIL. DES TRANSPORTS — Dezembro 1992.
- IRJ — INTERNATIONAL RAILWAY JOURNAL — Novembro 1992 e Dezembro 1992. A edição de Dezembro inclui notícia sobre investimentos da CP na modernização da rede principal e suburbana.



FOTO M. RIBEIRO

MODA NO ROSSIO

A estação do Rossio foi palco, durante uma semana, de uma exposição dos trabalhos dos alunos finalistas de uma Escola de Moda de Lisboa.

Os jovens estudantes da Escola Alcântara Moda puderam, assim, apresentar ao grande público os resultados dos seus trabalhos escolares, simultaneamente promessas e certezas de criatividade no mundo da Moda que pretendem abraçar. Nossos vizinhos na estação de Alcântara-Terra vieram até à estação do Rossio "expor-se" aos olhares (entendidos, uns, distraidos, outros) da mole humana que povoa as grandes estações de caminhos de ferro.

No dia da inauguração, os professores e os alunos da Escola Alcântara Moda ti-

veram à sua volta o interesse dos críticos, mas também a curiosidade dos passageiros que demandavam as suas casas no final de uma semana de trabalho. Cerimónia bem organizada, contou ainda com a notável presença do "homem estátua" (um excelente modelo vivo!) e de concertistas que deram ao evento um toque especial e à centenária estação do Rossio o ar de um grande "passeio público", tal como quando — noutras ocasiões — a CP ali tem acolhido bandas de música, corais, pintores, instrumentistas, etc. As gares de caminhos de ferro e o fascínio da atracção que exercem sobre as pessoas. A sala de espera humanizada dos grandes espaços anónimos.

PRÉ-REFORMAS: as fantasias

e as realidades

Quando entraram em vigor os incentivos à reforma por velhice e por invalidez, houve quem viesse dizer aos ferroviários que o sistema era mau, que a Empresa deixaria reformar os trabalhadores sem lhes pagar os oito ou treze meses, e que a Empresa estava apenas a identificar pessoas para fazer 5000 despedimentos. Passaram dois anos, 1991 e 1992. Neste período deixaram a empresa cerca de 3000 trabalhadores. Não houve despedimentos, a Empresa não ficou a dever a ninguém e a experiência mostrou que as aves agorintas não tinham razão.

Agora, entrou em vigor o regime pré-reformas. O que mostra uma vez mais que a Empresa está a procurar pôr em acção todas as soluções ao seu alcance para reduzir o número de trabalhadores através de soluções que lhes sejam mais favoráveis do que o despedimento. E uma vez mais aparecem os mesmos senhores a dizer que o sistema é mau, que depois ninguém vai honrar os compromissos assumidos, e que os objectivos da Empresa são tenebrosos. Estes senhores são, de facto, os que pensam que o mundo há-de de ser como eles querem ou farão tudo para que se torne um caos; para eles nada nunca está bem, nada fazem para tudo poderem criticar.

A Empresa precisa de ter menos trabalhadores para lhes poder pagar melhor. A Empresa precisa de ter menos trabalhadores para melhorar a sua produtividade e reduzir os seus défices. A Empresa precisa de rejuvenescer e melhorar a qualificação profissional dos seus trabalhadores. É isto o que está a ser feito — e, até hoje, sem necessidade do recurso a despedimentos.

O Director de Pessoal

2. O REGIME de pré-reforma foi especialmente pensado de modo a permitir que o trabalhador, quando atingir a idade normal de reforma, obtenha uma pensão de valor semelhante à que teria se não se tivesse pré-reformado. De facto, a **base de cálculo** é o conjunto de todos os abonos sobre os quais são feitos descontos para a segurança social.

Esta base de cálculo serve para duas coisas: para o cálculo do valor da pensão de pré-reforma; e para, alguns anos mais tarde, ser calculada a pensão de reforma. Ora, como o montante total desta **base de cálculo** é actualizado todos os anos em percentagem igual à da tabela dos trabalhadores do activo, conclui-se que, daqui a alguns anos, a pensão de reforma terá praticamente o mesmo valor que teria se o trabalhador não se tivesse pré-reformado.

Este é um dos aspectos mais positivos e importantes do regime de pré-reforma em vigor na Empresa. É

1.

O FACTO DE um trabalhador preencher o **modelo de inscrição** no regime de pré-reforma não o obriga a nada; ele pode, se quiser, depois de devidamente informado, recusar ser pré-reformado. Então para que serve aquele modelo? Serve para a Direcção de Pessoal estudar a situação individual do trabalhador por forma a melhor poder informá-lo sobre o seu caso pessoal; serve também para se preparar a substituição do trabalhador se tal for necessário.

Os trabalhadores podem — como muitos têm feito nas últimas semanas — dirigir-se pessoalmente à Direcção de Pessoal para pedir esclarecimentos sobre as pré-reformas; mas se enviarem primeiro o **modelo de inscrição** e vierem só no dia que lhes for marcado, obterão uma informação mais objectiva e completa sobre o seu caso pessoal.

preciso pensar bem neste aspecto, sem esquecer que o regime de pré-reforma só estará em vigor até 1995.

Se completa 55 anos ou mais até 31 de Dezembro de 1995, e é beneficiário do regime geral de Segurança Social, inscreva-se já no regime de pré-reforma. Dê tempo à empresa para garantir a sua substituição, caso a mesma seja necessária.

3. A **BASE DE CÁLCULO** serve para se calcular o valor da pensão de pré-reforma. Como é sabido, a **pensão de pré-reforma** corresponde a 60% da base de cálculo. É preciso fazer uma análise cuidadosa deste valor; ele deve ser comparado com o montante da pensão de reforma que o trabalhador teria se se reformasse agora; deve também ser comparado com o vencimento líquido actual do trabalhador e com a verba que ele

receberia se fizesse um acordo de rescisão do contrato de trabalho com a Empresa. Feitas estas comparações, é fácil constatar que os 60% não são de rejeitar de ânimo leve.

Não pode, no entanto, esquecer-se o seguinte: se a Empresa vier a poder, em qualquer momento, dispor de verbas que lhe permitam melhorar aqueles 60%, as pensões de pré-reforma existentes serão recalculadas a partir dessa data para a nova percentagem. ■

CP lidera consórcio em suburbano de Buenos Aires

Um consórcio luso-argentino, liderado pela CP, ganhou o concurso internacional para administração e exploração da linha "General Belgrano Norte", integrada na rede dos suburbanos da capital argentina, Buenos Aires.

No consórcio participa um grupo português, constituído, além da CP, pela Ferbritas, Fernave, Sorefame e Banco de Fomento e Exterior.

A CP participa com "know-how" e sem outro tipo de investimento que, de algum modo, afecte o

esforço de modernização da rede ferroviária em curso em Portugal. O resultado do concurso confirma que a Empresa ganha prestígio internacional e está competentemente habilitada para intervenções no estrangeiro.

Assinale-se que outras linhas concessionadas na rede argentina foram ganhas por grandes e prestigiadas operadoras, designadamente a Japan Railways e a San Francisco Ray Area Rapid Transit. ■

ISTP debate Qualidade de Serviço de Transportes

A qualidade dos serviços a prestar pelos operadores de transportes, bem como a normalização e regulamentação das actividades ligadas à organização e gestão dos transportes são analisados no Instituto Superior de Transportes, ISTP, nos dias 25 e 26 de Fevereiro e 1 e 2 de Março.

São debates animados por alguns especialistas estrangeiros, designadamente M. A. Richard, de D.G.III (CEE) e Prof. N. Van

Ommé, senior quality consultant dos Caminhos de Ferro holandeses.

Recorde-se que o ISTP, oficializado pelo Governo, em Dezembro, como instituição de Ensino Universitário Particular, podendo atribuir o **grau de licenciatura** aos alunos que concluam o Curso Superior de Engenharia Mecatrónica, foi criado pela FERNAVE e é apoiado também pela CP, Metropolitano de Lisboa, STCP, Transtejo e Ferbritas. ■

CP EM BREVES

• DUROU dezoito horas a substituição da ponte sobre a Rua Professor Lima Basto, em Lisboa. Obra integrada nos trabalhos de renovação dos suburbanos de Lisboa, veio complementar o alteamento e prolongamento da estação de Sete Rios (Linha de Cintura). Realizada a 13 de Dezembro, a substituição da ponte, da responsabilidade do Gabinete do Nô Ferroviário de Lisboa, decorreu com o mínimo de transtornos para os utilizadores desta Linha. Estiveram interrompidas, naquele período, as ligações entre Alcântara-Terra e Lisboa-Rêgo.

• UM PISO de borracha "strail", até agora inédito em Portugal, foi aplicado na PN de Francos, no Porto. É um revestimento que amortece e contraria o desnível provocado pelo relevo da linha férrea. Deste modo, as viaturas rodoviárias deixam de necessitar de abrandar a marcha no atravessamento da PN, permitindo maior fluidez do tráfego. A CP continua, assim, a introduzir em Portugal novas tecnologias. A aplicação do "strail" pode ser, em breve, extensivo a outras PNs onde a densidade de tráfego o justifique.

• A DANIFICAÇÃO de azulejos na estação de Sintra, em consequência das obras de remodelação ali em curso, não justifica alarmes. O Gabinete do Nô Ferroviário de Lisboa garantiu junto do empreiteiro que os azulejos danificados sejam substituídos por outros iguais. Comprova-se que não há ninguém mais interessado na preservação do património ferroviário do que os próprios ferroviários.

• A ESTAÇÃO de S. Bento, no Porto, foi cenário para acontecimento literário — o lançamento de um livro. "Português Suave", o primeiro livro de Soares Novais, jornalista do "Jornal de Notícias". Foi estreia de Euroedições — novo editora criada na capital nortenha.