



BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição da Divisão de Relações Públicas da CP — N.º 2 — 20-2-1992



SOMOS CAPAZES DE VENCER OS DESAFIOS DOS TEMPOS NOVOS

A reestruturação em curso na CP, a modernidade que, como lufada de ar fresco, invade a empresa, transporta até todos nós um desafio — o de renovar mentalidades, o de quebrar rotinas, o de vencer inércias, o de atirar comodismos para trás das costas, o de limpar teias de aranha.

O ferroviário vive hoje um tempo novo. O tempo da Europa é este. É particularmente o tempo de Portugal, o tempo da CP, na Europa. Andar nos carris europeus significa capacidade para entender isto.

A CP herdou do século XIX e da maior parte deste século uma estrutura pesada. Tão pesada que, aconchegados no ron-

ronar dos tempos, a empresa e os ferroviários ficaram a ver passar os comboios.

Ora bem: este é o momento de colocar no museu essa herança. É nossa, mas é o passado. Assumimo-la, mas pertence à história, porque hoje a história é outra — a CP precisa de ganhar velocidade, conforto, fazer-se competitiva com outros modos de transporte.

Assumir a modernidade é a palavra de ordem. Da Empresa. De todos nós, ferroviários. Mas assumir interiormente, no dia a dia, no minuto a minuto. Com uma certeza: a de que somos capazes de responder aos desafios, a de que somos capazes de vencer. ■

CULTURA DA EMPRESA

Os gestores e os sociólogos têm feito incidir, nos últimos tempos, largas parcelas da sua interpretação do fenómeno empresarial sobre aspectos relacionados com a “cultura” das instituições. São normalmente duas leituras diferentes. Uma mais próxima dos comportamentos do tecido humano da Empresa, outra mais sustentada nos valores institucionais de natureza psicossociológica.

Importa, no entanto, introduzir no sistema uma perspectiva dinâmica. A cultura da Empresa não pode servir para eternizar passadismos, antes para ponto de partida de novas etapas na evolução da sua comunidade de trabalho. A cultura empresarial não pode servir de travão a novas filosofias de gestão, antes ser a plataforma de arranque para novos desafios.

Descobrir ou redescobrir a cultura da Empresa deve ser uma tarefa que sublinhe para todos os ferroviários que a modernização do caminho de ferro não é incompatível com os seus valores tradicionais. A racionalização e a eficácia, num clima de respeito humano e de diálogo, são metas que prestigiam a Empresa no contexto do desenvolvimento económico e social do País.

Américo da Silva Ramalho
Divisão de Relações Públicas

Uma entrevista importante

PRESIDENTE DA CP: EMPRESA VIVE NOVA LÓGICA DE GESTÃO



A reestruturação e modernização da CP foram tema de uma entrevista concedida pelo Presidente da empresa, Eng.º Carvalho Carreira, à revista “VALOR”, edição de 17 de Janeiro, que pela sua importância transcrevemos:

ALTERAÇÕES NA VIDA DA CP — “O Transporte ferroviário português vai sofrer grandes modificações a médio prazo. Essas alterações implicam mesmo que a CP — Caminhos de Ferro Portugueses, EP, se “volte do avesso”. Todo um conjunto de medidas inovadoras, negócios autonomizados e diferentes áreas de actuação, fica dependente de uma decisão vital para a futura organização da CP. Trata-se da constituição de uma **holding** destinada a gerir os vários sectores da empresa. Nas palavras do seu Presidente, João Nuno Carvalho Carreira, tudo indica que esta perspectiva se concretize. “Se hoje eu tivesse de decidir sobre isso, diria: sim senhor, vamos nesse sentido!”, observou aquele gestor”.

Uma orientação definida: adaptação da CP a uma lógica de gestão privada, conciliável com a sua divisão em grupos

de empresas autónomas. Adaptação que responde a uma directiva da Comissão da CEE, aprovada em Junho de 1991.

UM DESAFIO — “Isto representa um desafio para o ferroviário, porque este não está habituado a raciocinar em termos comerciais, mas sim em termos de exploração”, observou Carvalho Carreira, considerando que, por este motivo, “além da CP ter constituído um sector das infra-estruturas e controlo de tráfego, poderia ter optado pela criação de um sector de exploração. Contudo, este último órgão foi designado por “Comercial”. É integrado por direcções de passageiros, de mercadorias, de transportes (onde se faz a planificação dos meios materiais e humanos, maquinistas, revisores, condutores, etc.) e de material (com a responsabilidade de aquisição e especificação do material necessário ao negócio, bem como a da manutenção mínima necessária para os comboios circularem)”.

FIGURINO FUTURO — O Presidente da CP, Eng.º Carvalho Carreira, reportou-se também à criação de empresas participadas pela transportadora ferroviária. “A concretização desta iniciativa — diz a revista “VALOR” — representa um passo mais avançado para a organização da CP, pois o seu grupo de filiadas integrará então oito empresas que, articuladas com o negócio de transportes ferroviários e com uma empresa de infra-estruturas e controlo de tráfego, constituirão o futuro figurino da holding CP”.

E adiante: “Além disso, as empresas filiadas são todas lucrativas. A sua rentabilidade será ainda melhorada com a separação total em relação à CP. Os grandes problemas põem-se apenas em termos de casa-mãe, ao nível das explorações ferroviárias praticadas. De acordo com Carvalho Carreira, “aí tem de haver dois movimentos claros; um deles é uma acção de investimento no sentido de modernizar o equipamento da CP, que ainda é muito antiquado e não permite explorações nas melhores condições. O outro movimento será constituído por acções de racionalização da rede e dos serviços que nela são praticados”.

Modernização da CP: a cada momento são dados novos passos com vista a melhorar a circulação, a acelerá-la e a torná-la, a cada momento, mais segura.

LINHA DO NORTE COM SINALIZAÇÃO ELECTRÓNICA

■ Tecnologias de ponta introduzidas na CP



Mais um passo na implementação do Plano Global de Modernização da Linha do Norte: em Janeiro, a CP assinou contrato com o consórcio SEL — ALCATEL para o fornecimento e instalação de um sistema de sinalização electrónica. Valor do investimento: 2,1 milhões de contos.

Numa primeira fase, o sistema engloba as estações de Alverca, Alhandra, Azambuja e Setil e a via correspondente. Numa segunda fase, estende-se às estações de Póvoa de Santa Iria, Vila Franca de Xira e Carregado.

O prazo de execução — incluindo a construção de terminais suburbanos em Alverca e Azambuja — é de quatro anos.

Com esta sinalização electrónica, tecnologia de ponta introduzida na CP, aumenta a segurança dos utilizadores e melhora a gestão e regularidade da circulação ferroviária, contribuindo também para acelerar a marcha das composições.

O sistema caracteriza-se pela “inteligência” criada nos órgãos de gestão, através de uma sala de controlo central, onde se orientam três tipos de tarefas: seguimento automático de comboios, programação informática de itinerários, e análise e controlo de elementos de segurança. Deste modo e neste troço, a CP vai identificar-se com o elevado nível tecnológico e de segurança de outras transportadoras ferroviárias europeias que utilizam o mesmo sistema de sinalização electrónica, a DB — DEUTSCHE BUNDESBAHN e a RENFE.

O contrato assinado inclui também a realização dos projectos de engenharia, **software**, construção, instalação, ensaio de equipamentos e sua colocação ao serviço. ■

PN'S ELIMINADAS

Duas PN's suprimidas na Linha do Norte. Em Alhandra, a construção de uma passagem superior, ligando a EN 10 ao nó de estrada nas instalações da CIMPOR, a concluir dentro de 72 meses. Também a P.S. de peões sobre a EN 10 vai ser prolongada sobre o caminho de ferro.

Entretanto, mais duas passagens superiores vão ser construídas na Póvoa de Santa Iria e em Vila Franca de Xira, sendo lançados em breve os respectivos concursos.

Prossegue, deste modo, o esforço de eliminação das PN's, fundamental para a modernização da rede: em 1991, foram suprimidas 160 PN's e reclassificadas 77.

Apesar deste trabalho de grandes proporções (muitas vezes mal compreendido), ainda existem 4 203 PN's, das quais 163 automáticas, 666 com guarda, 2 249 sem guarda, 348 de peões e 777 particulares.

A eliminação de PN's decorre de acordos celebrados entre a CP e as autarquias.

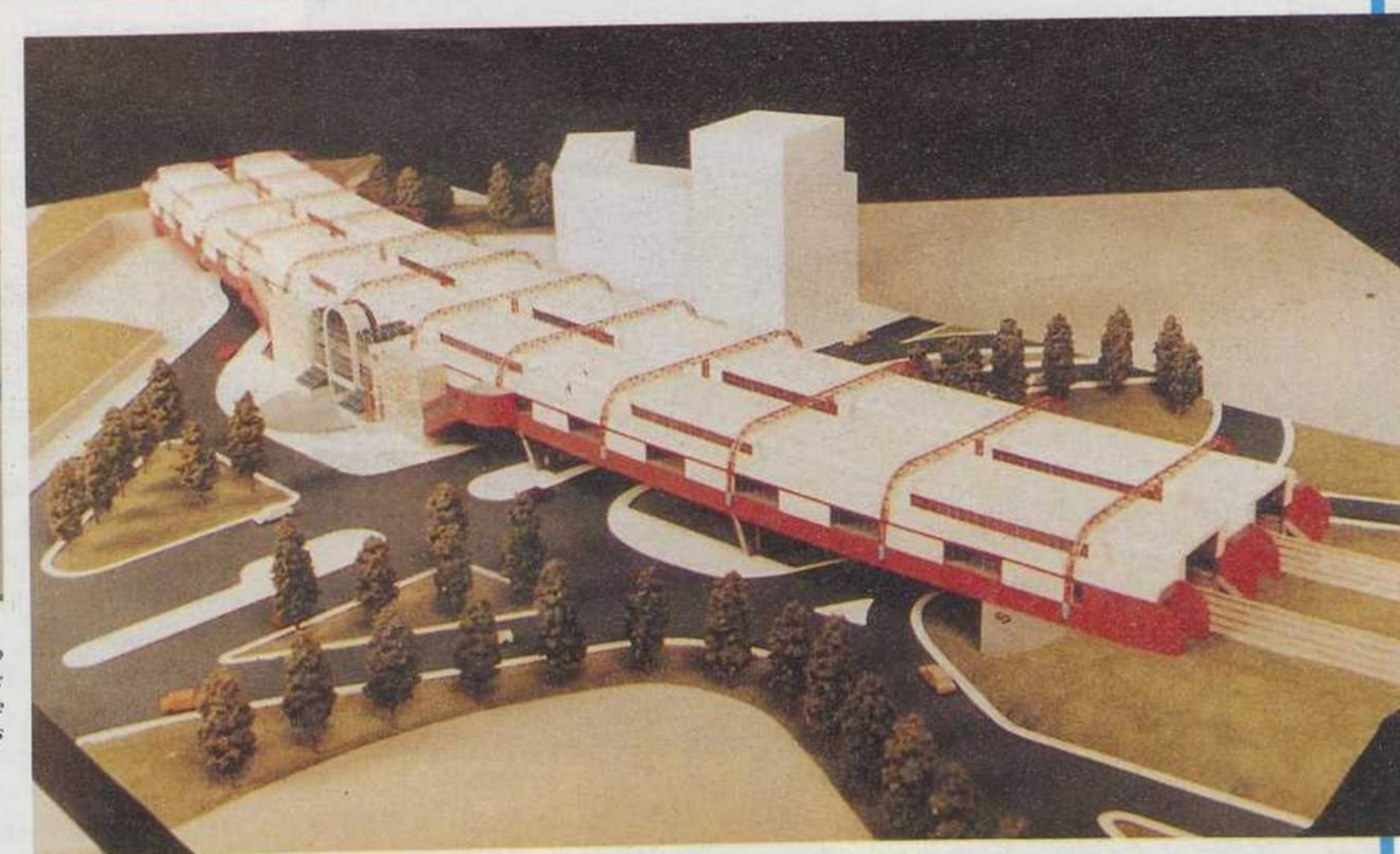
As passagens desniveladas são a solução para o desembaraço da rodovia e da ferrovia, evitando que as duas redes conflituem. A meta é a total supressão das PN's, com prioridade para os troços suburbanos e linhas cuja modernização vem permitir elevadas velocidades de circulação.



Travessas novas, monobloco e em betão, desnivelamentos permitindo (em Campolide) o lançamento da via de Cintura, novo sistema de sinalização e controlo, completam os trabalhos de renovação do Nó Ferroviário



Novas estações surgem no Nó Ferroviário de Lisboa: Portela de Sintra e Sete Rios são exemplos



LISBOA NOVA VIA VIDA NOVA

O Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa, constituído ao abrigo do Decreto-Lei 315/87, de 20 de Agosto, está empenhado — em estreita cooperação com o Ministério dos Transportes e Obras Públicas e com a CP — na reformulação e modernização da malha ferroviária que envolve Lisboa e compete-lhe realizar estudos e projectos, lançar concursos e promover obras, a fiscalização dos trabalhos e o respectivo pagamento.

Sob a alçada do Gabinete decorrem importantes acções — na linha de Cascais, na de Sintra, na do Oeste, na de Cintura, no Ramal de Alcântara, a Sul e Norte do Tejo.

LINHA DE CASCAIS — Estão em curso trabalhos de ampliação das plataformas em Santos, Belém e Caxias. Já se realizou trabalhos nas EP's de Parede, Algés e S. João do Estoril.

Em Oeiras, está em construção um parque de oficinas, a concluir até ao final deste trimestre — investimento de cerca de 1 milhão de contos.

O complexo é complementado com a construção de uma sub-estação em Carcavelos, (investimento de 250 mil contos), e de um parque de estacionamento, também em Carcavelos (investimento de 500 mil contos). Com estas obras, torna-se possível encerrar o parque e oficinas do Cais do Sodré, em cuja estação já decorreram importantes trabalhos.

Obras significativas de conservação e remodelação estão projectadas para as

pontes de Oeiras (700 mil contos). Em articulação directa com o Gabinete de Atravessamentos na CP, procede-se ao estudo da eliminação das PN's existentes nesta linha.

LINHA DO OESTE — Será duplicada, electrificada e sinalizada até Torres Vedras. Em curso, a construção de um semi-terminal em Meleças.

LINHA DE SINTRA — Investimento de milhão e meio de contos para a renovação da estação do Rossio, com ligação directa à estação do Metropolitano/Restauradores. Modernização do lay-out; com prolongamento e elevação das plataformas, reduzindo de 10 para 5 linhas. Outras acções estão em estudo para esta estação.

No túnel do Rossio, onde já decorreram ensaios de reparação e manutenção, em cooperação com o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, far-se-á a reparação global em fins de 1993 — trabalhos que orçam em milhão e 800 mil contos.

Para Campolide, estão em estudo trabalhos de alteamento e prolongamento dos cais e de construção de uma PS.

Também em Benfica, onde se trabalha no alteamento e prolongamento dos cais, será lançada uma segunda fase, com construção de uma moderna EP.

Encerram as estações de Santa Cruz de Benfica e da Damaia. Em seu lugar sur-

ge uma estação, obedecendo aos melhores parâmetros de distanciamento, situada entre as duas estações. Trabalhos programados para 1993, orçados em 1 milhão de contos.

Com o objectivo de homogenizar as distâncias entre estações, também a Reboleira recebe apeadeiro (obras programadas para 1993/4, com investimento de 800 mil contos).

Na Amadora, as obras estão em fase avançada, estando já investidos 850 mil contos.

Para Queluz, onde serão lançadas obras de alteamento e prolongamento das plataformas (82.000 contos), a disponibilidade demonstrada pela respectiva autarquia permite equacionar a futura construção de uma EP.

No ano em curso, é já lançada a construção de um semi-terminal, com quádrupla via em Queluz-Massamá. Total do investimento, 2 milhões e 200 mil contos. As obras devem estar concluídas em 1994.

Em Barcarena, onde se procedeu ao prolongamento das plataformas, prespectiva-se igualmente a implantação de quatro vias. Prolongamento e alteamento de plataformas que vão também ocorrer no Cacém.

Até Junho, iniciam-se as obras de construção de um novo apeadeiro em Rio de Mouro (400 mil contos). Nas Mercês, os trabalhos restringem-se ao alteamento e prolongamento das plataformas (42 mil contos).

Obras de grande vulto decorrem no Algueirão e na Portela de Sintra. Talvez em Maio, vai a concurso a construção de um parque de estacionamento no Algueirão, investimento de cerca de milhão e meio de contos. Na Portela, é construído um interface, com uma EP com plataformas cobertas. Nestes trabalhos são investidos 320 mil contos.

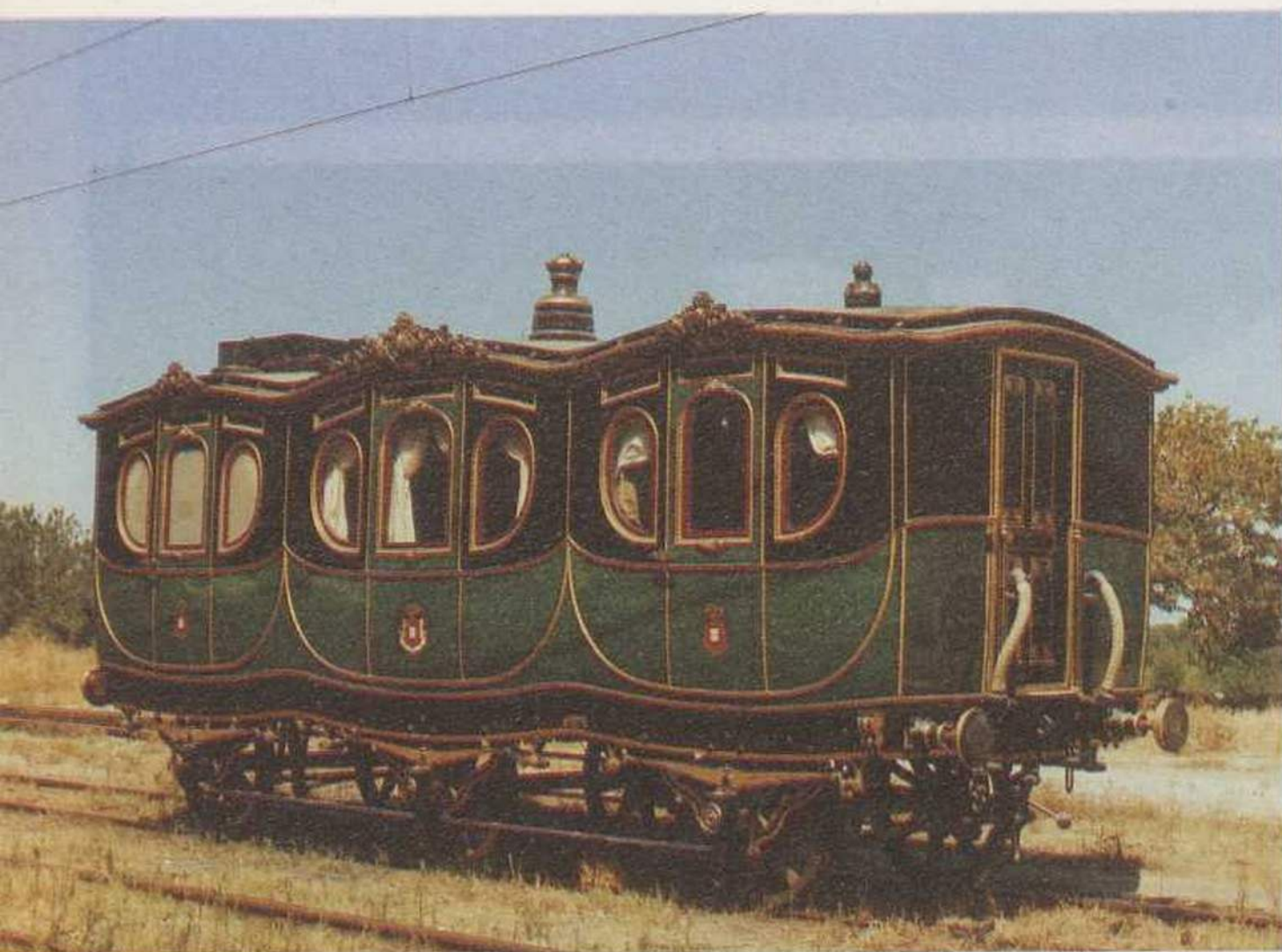
Finalmente, em Sintra, onde os trabalhos vão exigir o encerramento por quatro meses, serão alargados e cobertos os cais, melhorando o parque de estacionamento de automóveis, instaladas quatro linhas sem balastro. Mantém-se os edifícios existentes.

É uma profunda remodelação da linha de Sintra o que está em curso, preparando-a para as novas UQEs (no total de 32), que devem chegar até ao fim deste ano.

LINHA DE CINTURA — Será lançado, em 1992, o concurso para a construção de uma estação nova em Sete Rios, com interface ao Metropolitano e ao terminal rodoviário. O investimento é de dois milhões de contos.

Um outro terminal está em construção, a concluir-se em Junho — um terminal novo no Rego, com posterior construção de uma passagem superior para peões ligando à Av. 5 de Outubro. O investimento é de 100 mil contos.

Estão já concluídas obras nas estações de Entrecampos e Areeiro. ■



Carruagem real D. MARIA. Santarém

Dr. Maurício Levy

Todas as Associações têm o seu quinhão de sócios dos tipos acima caracterizados: os que ainda hoje consideram a máquina a vapor como o cume da evolução tecnológica do homem ou se refugiam na exclusiva contemplação do passado de grandeza da ferrovia — que não há que negar, aliás —, os que consideram que tudo está bem no caminho de ferro podendo resolver-se o problema da sua desafecção obrigando os cidadãos a andar de comboio quer queiram quer não, ou ainda os que culpam a exploradora da rede ferroviária de todos os ma-

gente do caminho de ferro “a todo o custo e em todas as ocasiões” — que muito sabia a “canto do cisne” — mas, antes, interessados num maior conhecimento do passado, do presente e do futuro do caminho de ferro, como meio de melhor apreender o sentido da sua evolução que hoje já ninguém contesta.

Desses amigos dos caminhos de ferro (e dos que souberam evoluir) se espera muito para a concretização de uma das missões que consideramos ser de maior importância numa Associação deste tipo — para além das outras que nos devemos referir e que têm essencialmente que ver com a abertura de um espaço de rea-

rior que se traduz, muitas vezes, no não-reconhecimento da complexidade das situações, por parte de quem, muitas vezes, se arma de grosseiras simplificações da realidade para “resolver” assuntos cuja complexidade lhes escapa.

É motivo de grande orgulho nosso poder afirmar que a CP já deu mostras de reconhecer na APAC uma instância competente de diálogo crítico construtivo, sério e maduro, não subserviente mas isento de crítica fácil, diálogo que consideramos indispensável para a melhoria (que todos desejamos) do caminho de ferro enquanto meio de transporte de grande futuro.

Adivinha-se agora a resposta a quem nos pergunta — segunda questão com que inevitavelmente nos deparamos — se “trabalhamos na CP”. Respondemos “não, e ainda bem”, não querendo com isso dizer que nos deslustrasse — antes pelo contrário — o estatuto de ferroviário. Consideramos que uma Associação de Amigos dos Caminhos de Ferro tem como indispensável pertencerem-lhe ferroviários — e à APAC muitos pertencem —, por forma a que se empreste calor humano às trocas de experiências dos que são confrontados com o dia-a-dia da ferrovia com os que de fora — mas conhecedores — a vêem. Mas pensamos também que nela devem também ter larga ex-

AMIGOS DOS CAMINHOS DE FERRO?-II

les de um sistema de transporte que “deveria ser o único existente”.

Hoje, felizmente — e por mérito próprio —, o caminho de ferro reconquistou o seu lugar de primeiro plano na sociedade, de “espécie em via de extinção” passou a parceiro indispensável do desenvolvimento tecnológico, económico e social das nações, reconhecendo-se-lhe as suas invulgaras vantagens no domínio da preservação do ambiente e a sua eficácia nos transportes para os quais se encontra vocacionado, em complementaridade — e já não em total estéril concorrência — com os restantes meios de transporte.

Correlativamente, é agradável reconhecer a entrada de sócios para as associações de amigos dos caminhos de ferro, já não centrados numa defesa intransi-

lização pessoal para todos os que partilham do mesmo interesse. Trata-se da constituição da Associação de Amigos dos Caminhos de Ferro em espaço de diálogo e crítica construtiva com a própria empresa exploradora da rede ferroviária e seus agentes, quer se trate de quadros responsáveis, quer de ferroviários “da linha”.

Diálogo que é de difícil e lenta construção, quer pela sobrevivência de algumas atitudes corporativistas de muitos ferroviários que não reconhecem legitimidade a observações vindas de fora do seu seio — atitude muitas vezes justificada pela espantosa leviandade de muitas dessas críticas veiculadas pela imprensa — quer pela sua contrapartida exte-

pressão pessoas que não se vejam absorvidas pela cultura própria da empresa e que só se vê benefício em ser “cortada ortogonalmente” pelo diálogo com quem, de fora dessa lógica intrínseca, representa a visão descomprometida do que o amigo do caminho de ferro — afinal, opinião pública esclarecida — pretende para a ferrovia.

Cabe-nos a todos a responsabilidade de ver amanhã apagados pela atitude unanimemente favorável da opinião pública face ao seu caminho de ferro, os dois pontos de interrogação que ilustram o título deste artigo. A Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro declara o seu comportamento e disponibilidade para esse fim. ■

Directiva da CEE

O QUE DIZ A RESOLUÇÃO COMUNITÁRIA DE JUNHO 91

A directiva comunitária de Junho de 1991, sobre transporte ferroviário, é um documento fundamental que os ferroviários devem conhecer.

A vida da CP está, necessariamente, condicionada por esta orientação. Divulgamos os aspectos fundamentais deste documento.

• **OBJECTIVO:** adaptar os caminhos de ferro comunitários às exigências do mercado único e aumentar a respectiva eficácia, com separação da gestão da infra-estrutura da exploração dos serviços de transporte. Saneamento da estrutura financeira das empresas transportadoras. E garantia de direitos de acesso às redes ferroviárias dos Estados-membros da CEE, nos agrupamentos internacionais de empresas de transporte ferroviário, bem como às empresas de transporte ferroviário que efectuem transportes combinados internacionais de mercadorias.

• **INDEPENDÊNCIA DE GESTÃO:** os Estados-membros tomarão medidas necessárias para que as empresas de transporte ferroviário sejam dotadas de um estatuto de autonomia em matéria de direcção, gestão, administração e controlo administrativo, económico e contabilístico interno, por força do qual disponham, nomeadamente, de um património, um orçamento e uma contabilidade separados dos dos Estados.

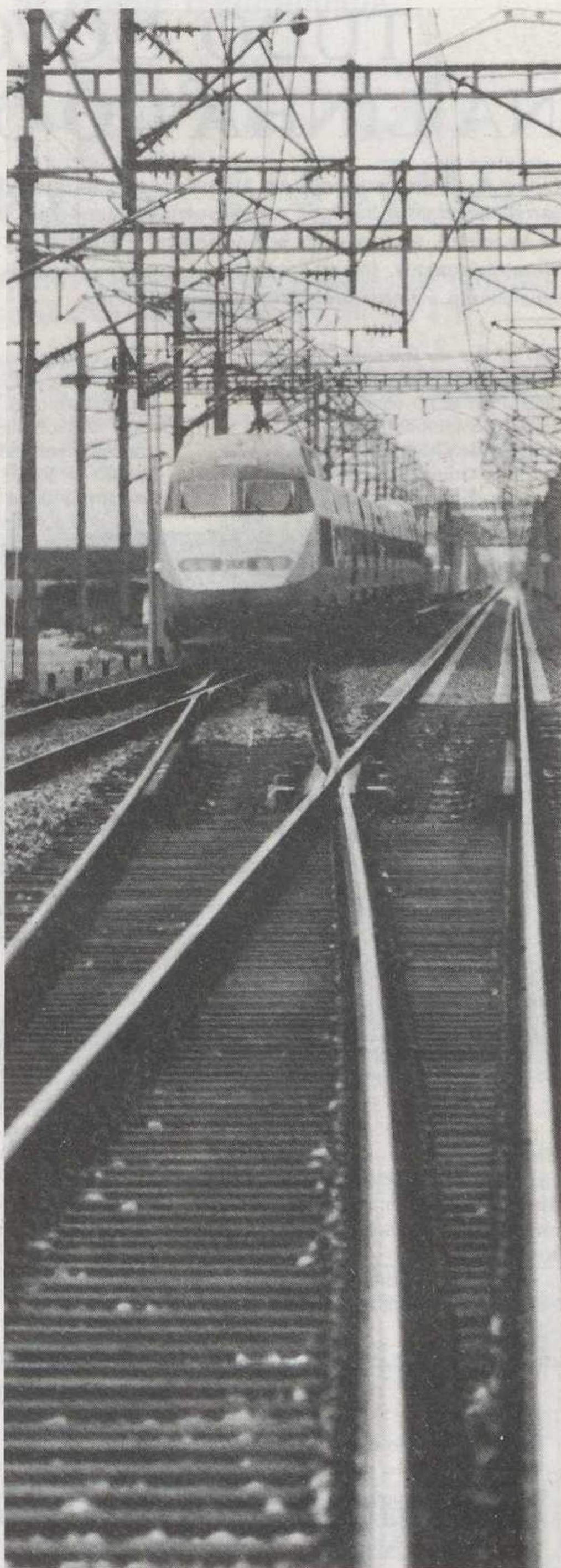
• **GESTÕES SEPARADAS:** no plano de contabili-

dade, separação das actividades relativas à exploração dos serviços de transportes, das actividades relativas à gestão da infra-estrutura ferroviária. A ajuda paga a uma destas duas empresas não pode ser transferida para a outra.

Os Estados-membros adoptam medidas necessárias para o desenvolvimento da sua infra-estrutura ferroviária nacional, tendo em vista, se for caso disso, as necessidades globais da Comunidade.

• **SANEAMENTO FINANCEIRO:** os Estados-membros instituem mecanismos adequados, conjuntamente com as empresas de transporte ferroviário públicas existentes, destinados a contribuir para a redução do endividamento dessas empresas, até um nível que não entrave uma gestão financeira sã, e a realizar o saneamento da respectiva situação financeira.

• **ACESSO À INFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA:** são reconhecidos aos agrupamentos internacionais direitos de acesso e de trânsito nos Estados-membros em que se encontram estabelecidas as empresas de transporte ferroviário que os constituem, bem como direitos de trânsito nos outros Estados-membros para a prestação de serviços de transportes internacionais entre os Estados-membros em que se encontram estabelecidas as empresas que constituem esses agrupamentos. ■



TUDO NOVO NA LINHA DO OESTE

Linha do Oeste moderniza-se. Houve renovação integral de via, incluindo carris, travessas e balastro, ao encontro das modernas exigências: carril de 54 kg/metro, travessas em betão bibloco e balastro em granito. Simultaneamente, foram drenadas as áreas mais críticas, procedeu-se ao saneamento e impermeabilização da plataforma.

Em fins de Fevereiro, todo o trabalho está concluído, integrando-se no conjunto a ampliação e modernização das estações de Caldas da Rainha, Marinha Grande, Leiria, Guia e Amieira. Estas obras tiveram a

Em consequência, aumentou a velocidade de circulação das composições. No momento, a CP oferece diariamente 16 comboios em cada sentido no troço Cacém — Torres Vedras; 12 em cada sentido no troço Torres Vedras —



comparticipação do FEDER, Fundo Europeu para o Desenvolvimento Regional, e implicaram um investimento de cinco milhões de contos.

Anteriormente, tinham sido beneficiadas as estações de Louriçal e Monte Real.

— Caldas da Rainha; 12 em cada sentido no troço Caldas da Rainha — Leiria; e 9 em cada sentido no troço Leiria — Figueira da Foz. Além disto, um rápido Intercidades liga Figueira da Foz a Lisboa.

EM BREVES

• **MODERNIZAÇÃO** da linha férrea Porto — Braga começa em 1993. Este ano conclui-se o projecto de duplicação da via Ermesinde — S. Romão.

• **RENOVAÇÃO** de material do “Intercidades” vai custar cinco milhões de contos. A CP intenta colocar ao serviço, já este ano, carruagens com melhor padrão de conforto e segurança.

• **VENDA** de bilhetes e reserva de lugares no “Intercidades”, eixos de Braga, Aveiro, Guarda e Covilhã, estão em fase de informatização. A operação implica um investimento de dois milhões de contos.

• **ENTROU** ao serviço, em fins de Janeiro, a nova loja TEX, em Santa Apolónia.

• **TRANSPORTES** especiais de comboio + autocarro, com preços acessíveis para a Expo 92 em Sevilha, de 1 de Maio a 2 de Outubro. Saídas de Porto e Lisboa todas as sextas-feiras à noite e chegada a Sevilha via Setil, Vila Real de Santo António, sábado de manhã. Regresso, com saída de Sevilha às 4h00 horas de domingo (hora de encerramento da feira) e chegada a Lisboa e Porto ao fim da manhã de domingo.

• A CP teve em 1991 um acréscimo de 15 por cento na tonelage de carga transportada e de 35 por cento nas respectivas receitas em relação ao ano anterior. Em 1991, a empresa transportou sete milhões de toneladas de carga.

— BOLETIM INFORMATIVO

Edição da Divisão 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 Sto. Adrião • 2675 ODIVELAS • Tel. (01) 937 61 80 / 937 80 92 • FAX 937 75 60

Tiragem: 21 000 exemplares • Distribuição Gratuita