



TROFA MAIS UMA ESTAÇÃO REMODELADA

pág. 8

AVALIAÇÃO DO DESEMPENHO UMA EXPERIÊNCIA BEM SUCEDIDA

A grande maioria dos trabalhadores da CP mereceu avaliação normal ou superior ao normal no processo de apreciação do desempenho profissional realizado na Empresa nos últimos meses do ano passado. Apenas quinze por cento dos trabalhadores da CP obtiveram avaliação abaixo do normal.

São números que falam por si e sugerem uma boa valia do capital humano existente na Empresa.

É preciso ter em conta que este foi o primeiro processo de avaliação de desempenho profissional ocorrido na Empresa, ainda com carácter experimental. Apesar do baixo índice de reclamações, foram detectadas insuficiências ou situações menos correctas, que no futuro serão naturalmente superadas.

pág. 2

CP BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP – N.º 26 – 20-2-94



ARCO DE BAÚLHE O COMBOIO HISTÓRICO DO NORTE

centrais



NOVO JÁ CIRCULA NA LINHA DA BEIRA BAIXA

pág. 7

QUALIDADE E CONFIANÇA

Todas as formas de governo das instituições comportam, como uma das facetas mais significativas, a gestão da opinião. Daí que as correntes de opinião dos administrados, dos utentes ou dos clientes revistam uma particular importância para a alta direcção da Administração Pública, e das Empresas, quer públicas quer privadas.

Ora, essa postura da Opinião face às instituições tem os seus instrumentos de aferição. Instalados num patamar civilizacional pautado por padrões de qualidade, é sobre esse aspecto que os cidadãos das urbes modernas lançam os seus olhares e é sobre essa componente dos produtos e dos serviços que centram as suas exigências. É nesse contexto que surgem os provedores no seio das empresas. É nesse espaço que se vinca a actuação das Comissões de Utes e das Associações de Defesa de Consumidores.

Note-se, no entanto, que uma filosofia de qualidade, para ultrapassar o estatuto de mera responsabilidade moral, necessita ser acompanhada de meios adequados e de envolventes confiantes. Ao nível das Empresas, os meios resultam das políticas e dos investimentos, residem na criatividade e no pragmatismo dos dirigentes, espelham-se na capacidade e nas atitudes dos seus trabalhadores. Pensamos que a verificação das características anteriores justifica (e merece) a confiança das envolventes. Sem que as estruturas de opinião limitem a formulação legítima dos posicionamentos. Sem que as Empresas deixem de prosseguir os seus legítimos planos. Numa postura de qualidade.

Américo da Silva Ramalho

Chefe do Gabinete de Relações Públicas

Avaliação do Desempenho

UMA EXPERIÊNCIA BEM-SUCEDIDA

O processo de avaliação do desempenho profissional, a que todos os trabalhadores foram sujeitos nos últimos meses do ano passado, apresentou os seguintes resultados globais: **84 por cento dos trabalhadores tiveram avaliação normal ou superior ao normal e apenas 15 por cento obtiveram avaliação abaixo do normal.**

O gráfico que ilustra este artigo mostra que, no conjunto da Empresa e para a totalidade dos parâmetros considerados

na avaliação, a grande maioria dos trabalhadores foi considerada pelas chefias das Unidades de Gestão merecedora de avaliação normal ou mesmo superior ao normal.

Este processo de avaliação, apesar de ter sido o primeiro realizado na Empresa e ainda com carácter experimental, revelou um bom nível

de aceitação pelos trabalhadores.

De facto:

- apenas 4,2 por cento dos trabalhadores apresentaram reclamações;
- das poucas reclamações apresentadas, a grande maioria foi apoiada por sindicatos da Federação ou outros que não subscreveram o Acordo Social.



Houve, no entanto, algumas situações menos correctas e que importa aperfeiçoar. Por exemplo:

- Verificou-se que a ficha de avaliação apresentava algumas dificuldades de interpretação e mesmo alguns defeitos, que vão ser corrigidos.
- Foram também verificadas algumas divergências de critérios ao longo de toda a

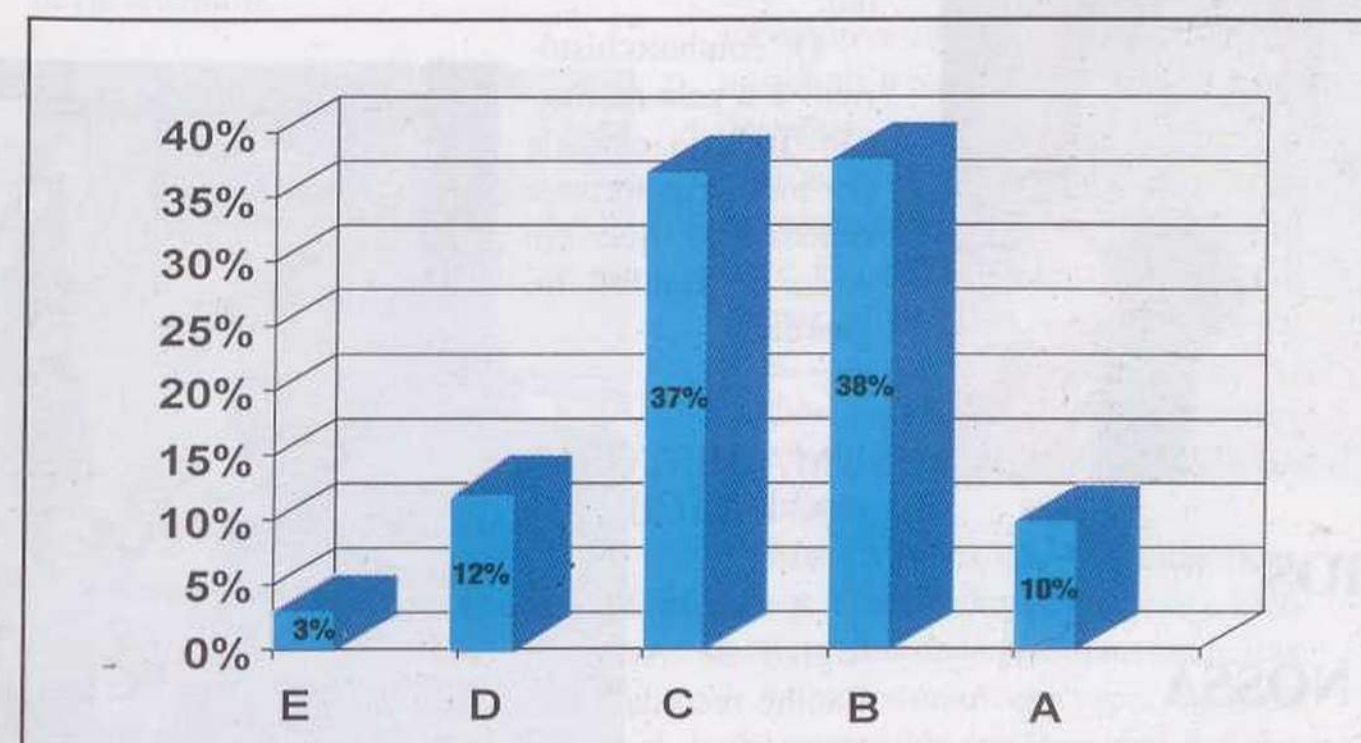
rede que, apesar de não terem sido grandes, importa evitar que se repitam.

- Boa parte das reclamações recebidas na DRH (Direcção de Recursos Humanos) chegaram fora de prazo. Foram todas aceites porque se reconheceu que o prazo regulamentar é demasiado



FOTO M. RIBEIRO

ainda melhor. Somos todos capazes de compreender o seguinte:



curto. Este ano, o prazo vai ser alargado. A Empresa vai desenvolver um importante esforço de formação das hierarquias responsáveis pela avaliação, no sentido de debater as deficiências encontradas no ano passado e de procurar que o processo deste ano corra

Sempre que o homem avalia outros homens existe o risco de ser subjectivo e de errar. Por isso, nenhum sistema de avaliação é perfeito. Mas a maior injustiça está em não querer a avaliação e em manter apenas a ordenação por antiguidade. A antiguidade, como único critério, é injusta

para os mais capazes e para os mais aptos, porque não permite incentivá-los e remunerá-los de maneira diferente, porque não permite que eles vão aos concursos à frente de colegas menos aptos ou menos interessados só porque são mais modernos. A antiguidade, como único critério, é injusta para os trabalhadores e negativa para a empresa, porque destrói o espírito de iniciativa e não estimula o brio e a qualidade profissional.

Num caminho de ferro renovado e capaz de enfrentar a concorrência, a avaliação do desempenho é indispensável. Vamos todos – chefias incluídas – aceitá-la como um desafio a cada um de nós e como um estímulo à melhoria da nossa qualidade profissional.



UM DOS COMBOIOS
HISTÓRICOS DA NOSSA
MUSEOLOGIA
FERROVIÁRIA
ESTÁ CONSERVADO
(E BEM)
NUMA SECÇÃO
DE NOTÁVEL
IMPORTÂNCIA

Arco de Baúlhe: hoje o comboio já não vai subindo a serra. Mas a Secção Museológica lá está. Entre castanheiros e tílias, no sossego de um plaino que as montanhas pertam. Ao longe, Mondim e Senhora da Graça, o Barroso e o Marão. A paisagem em torno, com a vila encostada – uma placa assinala convenientemente este núcleo –, é um dos regalos, a convidar a visita ao museu onde o Comboio Histórico nos aguarda.

ARCO DE BAÚLHE: MEMÓRIAS DA VIA REDUZIDA

O comboio histórico: duas carruagens que transportaram D. Carlos na primeira viagem que o monarca fez até à Régua. A carruagem real, propriamente dita, construída na Bélgica, nos Ateliers Germain, em 1905: salão com sofás, veludos grenás, uma mesa ao centro, casa de banho, com sanita e lavatório em faiança. A alcatifa original foi retirada, mas encontra-se exposta no museu.

E a carruagem da comitiva, construída em Dusseldorf por Carl Weiss & C.ª, em 1906. Um salão, com embutidos austríacos, casa de banho também com faiança, uma saleta com dois maples corridos. Mantém a alcatifa original. Iluminação a carboneto e a petróleo.

O "comboio histórico" é a gala da Secção. Todavia, ela vale por todo o importante repositório que em Arco de Baúlhe foi guardado.

UMA HISTÓRIA DIFÍCIL

A Secção Museológica de Arco de Baúlhe recorda a história difícil da via reduzida em Portugal, desde os tempos em que se pensava ter o comboio função estruturante.

Arco de Baúlhe foi o terminal da Linha do Tâmega. De Livração a Arco de Baúlhe, a Linha – que foi ramal da do Douro – levou quarenta e quatro anos a ser construída. Começou em Março de 1905 e só em 15 de Janeiro de 1949, já integrada na CP (o que aconteceu em 1947), o comboio chegou a este terminal, depois de desafiar as serranias que bordejam o Tâmega, passando por Amarante, Cavez, Gatão, Chapa, Celorico, Mondim de Basto. Sempre em via reduzida.

O primeiro troço, de Livração a Amarante, foi inaugurado quatro anos depois do início dos trabalhos pelos Caminhos de Ferro do Estado – Companhia do Douro e

Minho. E houve que esperar melhores tempos para que sobrasse fôlego para prosseguir. Sete anos após retomou-se o esforço, interrompido com o empenhamento português na I Guerra Mundial. Em 1923, inaugurava-se o segundo troço – Gatão: cinco quilómetros de via construídos em dez anos.

Três anos mais tarde, 1926, outros cinco quilómetros se juntavam: chegava então a Linha à Chapa. Depois, para Celorico de Basto, mais seis anos. E para Arco de Baúlhe, ainda mais dezassete anos.



A passo de caracol, portanto. Com crises diversas de permeio, hesitações, dúvidas. Um esforço difícil, precedido por polémica que se arrastou desde 1888. Historicamente, a Linha do Tâmega nunca foi um facto pacífico.

MEMÓRIAS DA VIA REDUZIDA

Arco de Baúlhe é uma das mais interessantes secções museológicas da



Uma automotora a gasolina, construída em Portugal. Os elevados custos com combustível obrigaram à sua substituição por automotoras movidas a diesel.

rede portuguesa. Tivemos como guia, quando percorremos as instalações, um ferroviário que já leva 36 anos de serviço, treze dos quais ali, acarinhando as peças arquivadas – Carlos Ferreira da Cunha. Evocou-nos a primeira viagem do comboio, Tâmega acima, a locomotiva emoldurada com bandeiras nacionais e o escudo da República em destaque.

Encantou-nos com a boa colecção de ferramentas de via expostas ao visitante. E a colecção de lanternas, gasómetros, bilheteiras, caixas de despachos, candeeiros. Ainda a indispensável homenagem ao grande ferroviário que foi Egas Moniz, o Prémio Nobel Português.

Mas os olhos dos visitantes ficam presos à beleza das carruagens e locomotivas guardadas nas duas cocheiras:

- uma locomotiva a vapor, de 1908, construída por Henschel & Sohn.
- uma automotora a gasolina, com motor Chevrolet, construída em 1948 nas oficinas da CP em Lisboa, com 1.ª e 2.ª classes. O elevado consumo de combustível aconselhou à sua rápida substituição.
- uma carruagem de 3.ª classe, construída para a C.ª do Caminho

de Ferro do Vale do Vouga, na Bélgica. Em madeira.

- uma carruagem de 3.ª classe, que andou na Linha da Póvoa nos fins do século XIX. Foi construída nas oficinas da C.ª dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa de Varzim.

Um desdobrável explicativo, simples, ilustrado, é excelente guia para os visitantes, que não são poucos: no ano passado foram mais de dois mil. E continuam a chegar pedidos de escolas para visitas guiadas à secção.



Pormenor da caldeira de locomotiva recolhida na Secção Museológica do Arco de Baúlhe. Fotos de M. Ribeiro

GRUPO PARLAMENTAR VISITA A ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

O Ministro das Obras Públicas Transportes e Comunicações, Eng.º Ferreira do Amaral, acolheu o Grupo Parlamentar do PSD na visita de contacto aos trabalhos em curso na Área Metropolitana de Lisboa.

Estrutura significativa de organização da vida dos cidadãos,

maior comodidade da grande urbe metropolitana, foram demoradamente visitados.

No que respeita à CP e ao Nó Ferroviário de Lisboa as exposições dos respectivos Presidentes, Eng.º Pedro Dias Alves e Dr. José Braamcamp Sobral, expressaram quer os

Sintra, acompanhados pelo Senhor Ministro dos Transportes e pelos dois Presidentes, da CP e do GNFL.

A linha de Sintra é efectivamente uma das prioridades absolutas da CP, pela sua importância quer na actividade económico-financeira, quer na

imagem institucional da CP. Quanto à malha ferroviária ao Sul do Tejo (região de Setúbal), a CP pretende tornar mais efectiva a ligação Norte/Sul do País, potencializando o eixo natural entre Braga e Setúbal.

Para isso, as adequações infraestruturais visam particularmente o tráfego de mercadorias, onde há características económicas (da Região e do caminho de ferro) para um crescimento de receitas consolidado.

No culminar do

segundo dia da visita aos projectos em curso na área de transportes, os deputados e restantes convidados foram acolhidos no edifício da Junta Autónoma das Estradas (sobre a portagem da Ponte 25 de Abril) onde prosseguiram uma ampla troca de impressões com a equipa ministerial e com o grupo de gestores ali presentes. ■



FOTO M. RIBEIRO

a Área de Lisboa apresenta sinais de desenvolvimento sistemático, no espaço e no tempo, que foram atentamente observados e questionados pelos visitantes durante os contactos realizados nos dias 24 e 25 de Janeiro.

As obras em curso na linha de Sintra, no Metropolitano, na rede viária, nos transportes fluviais e os interfaces organizados para

projectos infraestruturais quer as respostas técnicas, comerciais e comportamentais do caminho de ferro face às suas envolventes. A gravura que acompanha esta nota de reportagem, regista o momento em que o Dr. Duarte Lima, Presidente do Grupo Parlamentar do PSD, e outros deputados do mesmo Grupo Parlamentar percorriam a renovada estação de



FOTO VIRIATO

NOVO CIRCULA NA LINHA DA BEIRA BAIXA

O novo Intercidades começou a circular nos carris da Beira Baixa a 30 de Janeiro. As reacções altamente positivas da Comunicação Social regional e o aplauso generalizado das populações servidas pelo IC são indicativos do enorme sucesso que já obteve este novo passo na modernização da nossa rede ferroviária.

Com efeito, a reconhecida alta qualidade das novas carruagens do IC – a provar excelentemente também na Linha da Beira Alta – transporta melhoria para os utentes e chama ao caminho de ferro utilizadores que dele estavam arredios. Para além da comodidade das carruagens climatizadas, o serviço oferece telefone e vídeo nas carruagens de bar. O conforto de que o viajante dispõe conjuga-se com o atendimento personalizado e o bom gosto

de decoração. Tudo motivos para granjear para o IC, na Beira Baixa, muitos e novos adeptos.

Acresce a estes factos a rapidez de viagem. As novas carruagens podem atingir os 160 Km/hora, o que reduz para as quatro horas a ligação de Lisboa à Covilhã. Há já importantes ganhos de tempo. Outros virão dentro de um ano, quando a duração da viagem for reduzida a menos de quatro horas. Aguarda-se apenas a conclusão das obras de renovação do troço de Vale de Prazeres.

Depois da Linha da Beira Alta, a da Beira Baixa beneficia dos novos ICs. Pouco a pouco, a modernização avança. A passos seguros.

REGULARIZADAS LIGAÇÕES À LINHA DO NORTE

Com a introdução dos novos ICs a CP não esqueceu as ligações da Covilhã à Guarda, de modo a assegurar o transporte de passageiros para a Linha do Norte, com transbordo na Guarda e na Pampilhosa.

Cinco comboios diários, em cada sentido, permitem a ligação da Covilhã à Guarda, ou seja entre a Linha da Beira Baixa e a da Beira Alta.

Assim, com partida da Covilhã, as composições partem nos seguintes horários: 7h35m, 9h, 12h07m, 12h31m e 14h25m.

No sentido inverso, com partida de Guarda, nos seguintes horários: 7h42m, 9h51m, 10h17m, 12h50m e 14h02m. ■

ESTANTE

Recebemos na redacção do "Boletim CP" as seguintes publicações:

- DOBLE TRACCION – Dezembro 93 – Assinala melhorias nos caminhos de ferro portugueses, em particular no Sud-Express.
- LA VIE DU RAIL – 12 de Janeiro – A evolução de alta velocidade prevista para 1994.
- LA VIE DU RAIL – 19 de Janeiro – Interessante texto sobre "os primeiros passos da autoestrada ferroviária".
- LINEA TRENO – Dezembro 93.
- IRJ – Janeiro 94.
- LONDON DIRECT – Janeiro 94.
- DIE DEUTSCHE BAHN – Dezembro 93.

• FOI INICIADA a construção do apeadeiro e interface de Susão (Valongo), na Linha do Douro. Estará concluído em Julho do próximo ano. É um investimento de 160 mil contos a cargo do Gabinete do Nó Ferroviário do Porto. Ocupa uma área de 6 500 m², dois mil dos quais destinados a espaços verdes. Vai dispor de área comercial e estacionamento para 130 viaturas.

• ESTÁ JÁ ASSINADO o protocolo da CP com a Câmara Municipal de Aveiro para a construção do Terminal Internacional Ferroviário de Cacia, situada a norte das instalações da Renault. As obras vão começar ainda este ano.

• PARA ESTAR CONCLUÍDA em dezoito meses, começaram em Fevereiro as obras para a construção da nova estação de Queluz/Massamá; uma das novas EPs projectadas para a Linha de Sintra. As obras decorrem na dependência do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa.

• MAIS UM LIVRO sobre comboios. É seu autor José Coelho Ribeiro. O título: "O Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios". É uma iniciativa da Câmara Municipal de Felgueiras, que fez a sua apresentação na respectiva Biblioteca Municipal.

UQE's DA LINHA DE SINTRA na base do prémio atribuído à construtora Sorefame no concurso "Design para a Indústria/93", atribuída pelo Centro Português de Design. O prémio enaltece a aplicação do design ao produto e distingue o trabalho desenvolvido pelos técnicos da Sorefame e pelo Gabinete de Design da CP.

TROFA: EP RENOVADA É SÍMBOLO DOS NOVOS TEMPOS

FOTO M. RIBEIRO



E stá concluída a remodelação da estação de Trofa, da

responsabilidade do

Gabinete do Nó

Ferroviário do Porto. O projecto, do arquitecto António Meneres, levou à recuperação do velho edifício, ligando-o por uma estrutura nova às antigas instalações da Revisão de Material.

Os trabalhos tiveram em vista uma melhor rentabilização dos espaços disponíveis e uma melhor orgânica funcional, enquanto se garantia mais comodidade, conforto e bom acolhimento aos clientes. Deste modo, a estação de Trofa ficou como nova.

Linhas arquitectónicas simples e modernas, integradas perfeitamente no espaço

sanitários, um snack-bar de concepção atraente, uma tabacaria e respectivos espaços de apoio, e também

os espaços destinados à exploração.

No primeiro andar, com acesso por uma escada exterior,

estão as dependências destinadas a

equipamentos e a apoio ao pessoal de estação.

O total do investimento feito nestes trabalhos foi de setenta mil contos e as obras realizaram-se por forma a causar o mínimo de perturbação nos serviços prestados na estação de Trofa. ■

FOTO VIRIATO



urbano envolvente e a espelhar a modernização em curso na CP (cujo logotipo, aliás, fica bem destacado no edifício). No rés-do-chão do "novo" edifício foi recriado o átrio – envidraçado, com o aproveitamento dos granitos. Neste piso ficam ainda os

– BOLETIM INFORMATIVO

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP

Calçada do Duque, n.º 20 • 1294 LISBOA CODEX • Tel. (01) 346 69 45 / 346 69 45 • FAX (01) 347 65 24 • Telex 13334 FERROS P

Composição e Impressão: Pentaedro, Publicidade e Artes Gráficas, Lda.

Praceta da República, Loja B • Póvoa de Sto. Adrião • 2675 ODIVELAS • Tel. (01) 938 71 80 / 937 71 90 • FAX 937 75 60

Tiragem: 21 000 exemplares

• Distribuição Gratuita