



Suburbanos da Grande Lisboa

(págs. centrais)

Ferrovias prepara Expo'98

(pág.3)

1998 - Um marco

O ano de 1998 vai constituir para os caminhos de ferro portugueses um marco de referência.

De acordo com as directivas comunitárias e aplicando decididamente o princípio da separação entre a exploração e a infraestrutura — nos termos do Decreto-Lei nº104/97 — a CP procedeu à transferência, para a REFER, de todos os órgãos relacionados com a construção, renovação e conservação: DGEI (Direcção Geral de Engenharia e Investimentos) e DAPI (Divisão de Aprovisionamentos), em 30 de Junho e DGGI (Direcção Geral de Gestão e Infraestruturas), em 31 de Dezembro. Alguns componentes dos órgãos centrais, em especial nas áreas de pessoal e financeira, também transitaram. Assim, cerca de 2.000 trabalhadores vão ser transferidos da CP para a REFER.

"Em nome de quê?", dirão os mais conservadores e avessos à mudança. A resposta é simples: em nome da necessidade de modernizar o caminho de ferro, dando-lhe competitividade em relação aos outros modos, onde a população sustenta a procura e num quadro económico-financeiro aceitável para o cidadão contribuinte.

Resposta que também deve orientar a organização de uma CP concentrada nas tarefas de exploração. Com efeito, foi na base da observação dos pontos fortes e pontos fracos do caminho de ferro que o Conselho de Gerência decidiu a estruturação da empresa em unidades de negócio, como foi publicamente divulgado.

Onde há procura de transporte capaz de justificar um meio de alta produtividade como o comboio, a CP deve fazer o que está ao seu alcance para servir melhor e captar passageiros e mercadorias, com equipas de gestão atentas aos problemas próprios da sua clientela. Competindo e cooperando com os demais operadores de transporte público e acolhendo o automóvel particular, constituindo assim uma verdadeira rede pública.

Disputando o mercado do transporte de mercadorias, sem prejuízo de se envolver positivamente na organização do transporte combinado, nos portos com os armadores e numa rede nacional de plataformas logísticas e terminais de mercadorias com os transportadores rodoviários.

O apoio financeiro do Governo ao processo é evidente: o capital social da empresa foi aumentado de 128 para 189 milhões de contos em Novembro, projectando-se novo aumento, de mais 90 milhões de contos, até ao final de 97. E o Estado dispõe-se ainda a absorver, em 1998, cerca de 200 milhões de contos de dívidas antigas.

Há que corresponder! Trabalho e imaginação é assim o desafio da CP, em 1998, para reconquista da estima dos passageiros e do prestígio que já usufruiu.

Trabalho que envolve a colaboração de todos, com consciência e precisão, para resultar numa actuação segura. E algumas palavras, também para orientação da organização.

Haja vontade, que os resultados não tardarão.



A handwritten signature in dark ink, reading "Cristóvão Figueira".

Presidente do Conselho de Gerência



Ferrovias prepara EXPO'98

Portugal vai ser o anfitrião da última exposição mundial do século, com a abertura ao público prevista para 22 de Maio de 1998. A feira assume um papel de grande importância a longo prazo, não tanto pela magnitude da obra mas, sobretudo, porque é a imagem internacional do país que está em jogo.

A CP prepara-se, também, para assegurar um serviço rápido, confortável, personalizado e seguro — segundo os princípios que regem a actividade da empresa — a todos os que escolham o comboio como meio de deslocação. A EXPO'98, subordinada ao tema dos Oceanos, representa, assim, um grande desafio de proporções mundiais para todos os que estão directa ou indirectamente envolvidos na sua organização. As empresas de transporte adquirem especial relevo, já que o bom desenrolar

do certame depende, em grande parte, das condições de acesso ao local.

A ferrovia torna-se, mais uma vez, numa forma eficaz de transporte de pessoas. Para tal, foi determinante a construção da Gare Intermodal de Lisboa (G.I.L.) — terminal rodoviário (incluindo o Metro) — com 2000 lugares de estacionamento, estando a sua conclusão prevista para Março de 1998.

Integrada na G.I.L., a Estação do Oriente, desenhada pelo arquitecto Santiago Calatrava, passará a ser um dos pontos nevrálgicos da área metropolitana de Lisboa. O tráfego de comboios, originário de Espanha, do Norte do país, das linhas de Cintura e de Sintra e, ainda, do Eixo Norte/Sul (através da travessia da Ponte 25 de Abril), terá a sua confluência na nova infra-estrutura.

Aposta na diversidade

A apostar na prestação de um serviço

de qualidade, a empresa está a preparar uma acção de formação de atendimento ao cliente que abrangerá cerca de 1.400 funcionários. Tornará, ainda, acessível uma Linha Verde de informação. Prevê-se, ainda, a disponibilização de mais composições nas linhas que vierem a sofrer um acréscimo de procura. Para tal, é necessário um planeamento rigoroso, em conjunto com a REFER.

Por outro lado, pretende-se criar serviços complementares para grupos especiais de crianças, estudantes e outros. O Ministério da Educação foi o percursor, manifestando já o interesse em utilizar o comboio como meio de transportar grupos escolares à exposição.

A empresa empenha-se, desta forma, no sucesso da EXPO, ao dar o seu melhor contributo àquele que será o maior acontecimento de 98.

Unidade de Suburbanos da Grande Lisboa

A partir do ano 2000 tudo será diferente



O atravessamento da Ponte 25 de Abril por caminho de ferro será uma cómoda realidade em 1999.
Antevisão do novo material circulante.

solicitações do mercado e, por conseguinte, uma maior satisfação dos clientes do serviço suburbano. Pode dizer-se que, neste sector, tudo será melhor a partir do ano 2000.

Maior e melhor oferta

Para a Linha da Azambuja, cuja circulação será ordenada em duas famílias — a partir de Santa Apolónia e a partir de Campolide — 20 unidades reformuladas e modernizadas vão garantir um serviço com maior segurança e conforto. Na Linha de Cascais, são 34 as unidades renovadas que lhe estão destinadas, a

primeira das quais começa a circular já no próximo mês de Abril. Para a Linha de Sintra, mais 10 unidades vão reforçar o actual parque, enquanto as actuais são beneficiadas com climatização. A partir de Abril de 1999, a Ponte 25 de Abril começará a ser atravessada pelo comboio. Em consequência do reforço e da modernização do material circulante, cuja entrega estará concluída no ano 2000, a CP passa a dispor de equipamento com o qual pode colocar ao serviço comboios com segurança reforçada e com o indispensável conforto que deve caracterizar o transporte ferroviário dos nossos dias.

É um grande esforço de investimento que se concretiza. Ao melhor material posto à disposição dos clientes junta-se — como assinala o eng. Martins de Brito — uma articulação com os diversos operadores na área da Grande Lisboa, por forma a que a intermodalidade do transporte suburbano fique correctamente assegurada. Deste modo, na entrada do século XXI, a CP oferece a Lisboa uma assinalável melhoria de transportes. O comboio confere comodidade aos seus utilizadores e garante rapidez e segurança nas suas deslocações. Abre-se, assim, um novo capítulo na história dos transportes suburbanos.



As Unidades Quádruplas Eléctricas, ao serviço na Linha de Sintra, são o primeiro símbolo de uma modernização em marcha.

A Unidade de Suburbanos da Grande Lisboa (USGL) tem em curso a execução de um plano que atende às necessidades da modernização, com oferta de um melhor serviço aos clientes, ao mesmo tempo que procura uma intermodalidade acrescida, através de acordos de parceria da CP com os outros operadores que intervêm nesta área.

A remodelação do material circulante para a Linha de Cascais, a

aquisição de equipamento para a Linha da Azambuja e a adequação das respectivas marchas, a entrada ao serviço da ligação Norte-Sul (entre as duas margens do Tejo), a futura electrificação do troço entre Barreiro e Praias do Sado e o reforço da oferta na Linha de Sintra, são etapas que estão a ser concretizadas, com prazos e planos definidos. Trata-se de uma profunda revolução nos transportes, a cobrir toda a malha urbana e suburbana com rapidez e eficácia. Aumenta a oferta

de transporte, como aumenta o conforto disponibilizado aos utentes. Com a articulação da ferrovia com os demais sistemas de transportes garantem-se deslocações mais fáceis para quem tem que se movimentar na capital e entre esta e as regiões limítrofes, tanto a norte como a sul do Tejo. Com a USGL — segundo o eng. Martins de Brito, responsável pela Unidade — a CP visa a gestão integrada do transporte suburbano, ou seja, procura uma forma mais eficaz de responder às

Ferroviários de palmo e meio

O sistema de benefícios sociais da empresa visa a melhoria do bem estar social, económico e cultural dos trabalhadores.

Os infantários de Lisboa-Sta. Apolónia, Parede, Barreiro, Entroncamento e Campanhã inserem-se nesta política de apoio.

Na época de 1997/98, são frequentados por 280

crianças, entre os 3 meses e os 6 anos, todas elas filhos de colaboradores da CP ou de empresas associadas. O pagamento da mensalidade é efectuado por desconto no ordenado.

Com o funcionamento assegurado das 7h45 (8h00 no da Parede) às 19h00 (18h45 no de Campanhã), por cerca de 40 pessoas, entre edu-

cadores, auxiliares e cozinheiras, os infantários permitem, ainda, que as crianças tomem as suas refeições.

Com a distribuição de material próprio, é também efectuado o acompanhamento didáctico.

Infantários celebram o Natal

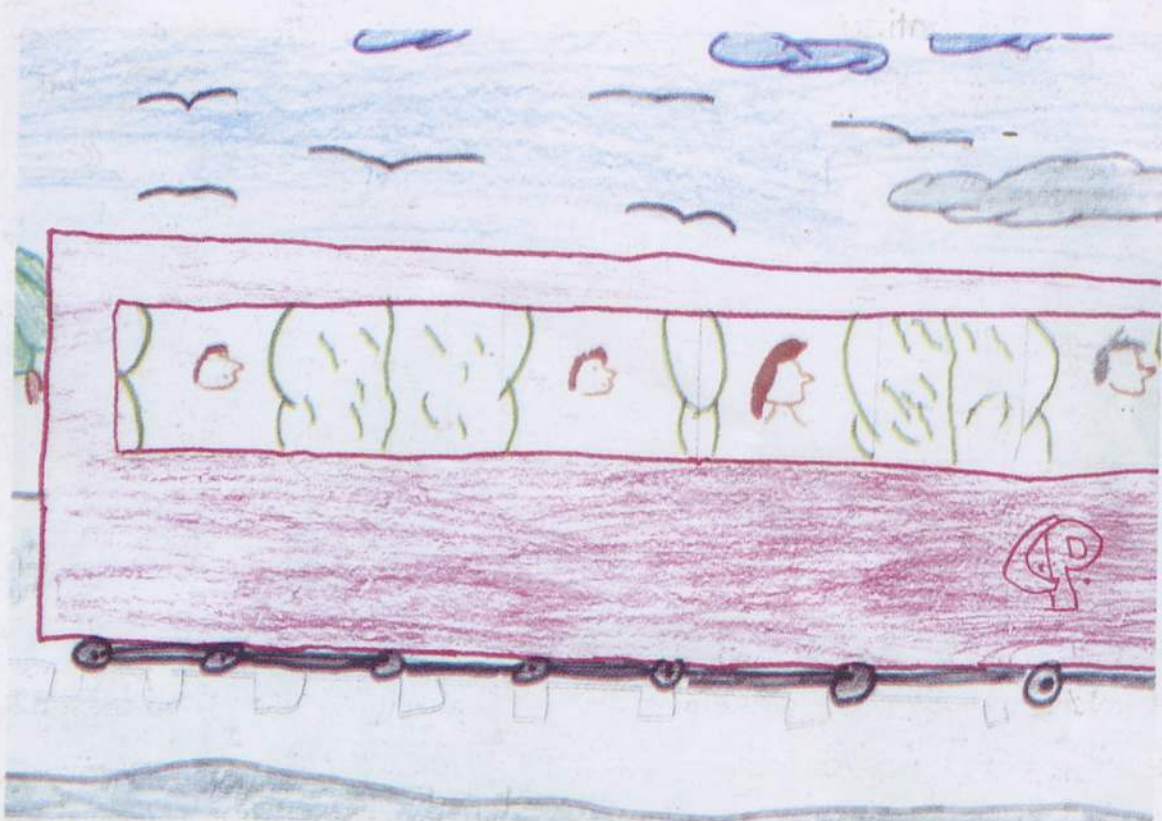
O Natal pelas mãos das crianças. É este o lema dos infantários da CP que todos os anos assinalam a quadra com várias actividades alusivas à data. Educadores de infância celebram, em conjunto

com os mais pequenos, o espírito natalício, perpetuado nos símbolos tradicionais: presépio, pinheirinho, desenhos, peças de teatro... tudo preparado ao milímetro para uma plateia muito especial.



O Natal comemorado no infantário de Sta. Apolónia.

As crianças, o palácio e os comboios



Os comboios da CP recriados por artistas de palmo e meio.

Relacionar o Palácio de Queluz com a chegada dos Caminhos de Ferro à cidade é o tema de diversos ateliers de pintura deixados à livre imaginação das crianças das escolas primárias.

Uma forma interessante de reviver o passado, através da representação dos seus dois maiores pólos de desenvolvimento: a construção do palácio e a chegada do caminho de ferro.

O resultado desses desenhos é, no mínimo, surpreendente, como aliás é de esperar do imaginário infantil.

Material moderno para atravessamento do Tejo



Interior do novo material de duplo piso para a travessia do Tejo.

As composições terá capacidade para transportar 1600 passageiros. As carruagens com duplo piso, produzidas pela Gec Alstom, são uma novidade no nosso país, equipadas com mecanismos de segurança e índices de conforto da última geração.

Viajar nos comboios que vão fazer a travessia da Ponte 25 de Abril vai ser uma experiência extremamente agradável e inédita para os nossos clientes. A maqueta do novo material circulante foi apresentada, em 17 de Novembro, nas oficinas da EMEF, em Oeiras e contou com a presença dos Conselhos de Gerência da CP e da EMEF, representantes de outras entidades envolvidas e jornalistas.

Cada uma das compo-

1ª Conferência Internacional sobre Transportes

A primeira Conferência Internacional sobre Transportes, organizada pelo Instituto Superior de Transportes Portugueses, decorreu no auditório da Feira Internacional de Lisboa.

O Presidente do Conselho de Gerência da CP, Dr. Crisóstomo Teixeira, abriu os trabalhos definindo

as linhas gerais da transformação e modernização em curso dos caminhos de ferro portugueses.

Referindo-se às consequências da repartição da antiga CP em duas empresas — uma, vocacionada para a gestão das infraestruturas e outra, para a exploração

da circulação — Crisóstomo Teixeira afirmou que o futuro passa pelo desenvolvimento do transporte combinado.

As perspectivas de crescimento da economia mundial deixam prever que, até ao ano 2015, o volume de transportes possa duplicar.

A arte em tempos livres

Nada o faria supor, mas há ferroviários que, para além da enorme paixão por comboios, têm hobbies bastante artísticos. É o caso de Rosa Lapinha, trabalhadora na Biblioteca

da Direcção de Sistemas de Informação, com uma vocação muito especial para a pintura. De facto, o currículo desta ferroviária conta já com diversas mostras individuais e colectivas.

Recentemente, expôs as suas obras da colecção "Deambulações por Lisboa", no Palácio do Beau Séjour (Gabinete de Estudos Olisiponenses).

Locomotiva 5600

A tecnologia ao serviço da CP



Uma das 30 mais modernas locomotivas ao serviço.

Todos os ferroviários sabem que o comboio é uma forma única de deslocação. No entanto, nem todos conhecem as sensações de viajar na cabine de uma locomotiva com 87 toneladas e 5600 KW, capaz de deslocar 14 carruagens de passageiros a grande velocidade. Como será, conduzir estes "puro-sangue"?

Foi o que tentámos perceber numa viagem Lisboa-Entroncamento a bordo da 5600 nº 14, a mais moderna locomotiva — com outras 29 "irmãs" — ao serviço da CP. Na cabine, um espaço amplo com dois bancos — o da esquerda para o maquinista e o outro para o condutor, a tripulação normal — alguns mostradores, um écran de computador e muitos botões. A viagem vai finalmente começar.

Minutos antes, o chefe de estação entregara alguns documentos ao condutor — Manuel Ferreira, 49 anos — e ao maquinista — António Nascimento, 32 anos. Desta vez, foi incluída uma tabela com limites de velocidade já que, "com as obras e o estado da linha é preciso saber qual a velocidade a que é possível circular em certos troços", conforme explicou António Lopes, o inspector que nos acompanhou.

Assim é, porque embora o condutor seja o responsável máximo do comboio, só o maquinista pode conduzir a locomotiva.

Dada a partida, a locomotiva começa a mover-se.

Segunda surpresa, a suavidade com que tal acontece quase disfarça um pequeno pormenor: a composição — carruagens incluídas — pesa algumas centenas de toneladas. Entretanto, o Sr. Nascimento esclareceu a nossa dúvida em relação aos horários: "Eu tenho que cumprir todas as limitações e se ultrapassar algum limite pré-estabelecido o sistema CONVEL (Controlo Automático de Velocidade) entra em acção".

Comprova-se, assim, que a segurança é a principal preocupação na gestão da ferrovia. Como é que os maquinistas reagem à dependência quase total da sinalização e de tantos outros dispositivos? "Se eu não confiasse no que os instrumentos e sinais me dizem, não

Primeira surpresa, ao questionarmos o Sr. Manuel sobre as formas de compensar perdas de tempo, gracejou: "Não sei, eu não sou maquinista, só falo com eles!"

andava a 120 Km/h num comboio", afiançou o sr. Nascimento, porque "para parar este comboio quando se desloca a 140 Km/h, numa frenagem de emergência, são necessários mais de 700 metros".

Em 1998, está prevista a entrada ao serviço do comboio pendular, capaz de velocidades superiores a 200 Km/h. O sonho de António Nascimento.

A viagem foi rápida. O Entroncamento já se avista. Antes da despedida, Manuel Ferreira ainda relembra, sem saudade: "Em 1975, demorava mais de 24 horas a fazer a viagem Lisboa-Porto, num comboio de mercadorias com 60 veículos!"



O maquinista controla todo o painel de bordo da "cinco seiscentas".

Boletim 

Dezembro 1997/Nº 3/III Série

Membro da
Associação Portuguesa de
Comunicação de Empresa



Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP •
Calçada do Duque, nº 20 1249 Lisboa Codex •
Telf.: (01) 346 31 81 • Fax: (01) 347 65 24 •
Director: Américo Ramalho • **Editor:** Pedro Vaz •
Redactor Principal: Nuno Rebocho • **Produção:**
Média Alta-Imagem e Comunicação • **Fotografia:**
Manuel Ribeiro e Viriato Passarinho • **Grafismo:**
GD Design • **Impressão e acabamento:**
Fergáfica • **Tiragem:** 13.500 ex. • Distribuição
gratuita • Dep. Legal nº 117517/97