

Dia Europeu sem Carros

Comboio comprovou vantagens sobre o automóvel

A 22 de Setembro, os portugueses viveram uma interessante experiência: é possível viver sem automóveis. As mais importantes cidades do País aderiram à iniciativa europeia e retiraram da circulação urbana o veículo que se transformou num símbolo dos nossos dias, causando graves problemas ambientais e um quebra-cabeças urbanístico. Na circunstância, o comboio mostrou-se como a grande alternativa, com vantagens – cómodo, rápido, seguro e eficaz.

(págs. centrais)



Novo CG tomou posse



A recomposição do Conselho de Gerência da CP, necessária devido à saída de dois dos seus elementos, foi concretizada no primeiro dia de Setembro. Com a tomada de posse dos novos administradores, completou-se o elenco. O eng. Joaquim Garrido Zeferino e o dr. António Ferreira de Lemos, que passam a integrar a equipa responsável pela gestão da empresa, trazem para a CP o contributo da sua experiência no sector dos transportes.

(pág. 3)

Horário de Inverno ajustado à procura

O Horário de Inverno trouxe modificação profunda à Linha do Oeste, em resposta à adaptação deste eixo às necessidades verificadas no lado da procura. Passam a existir dois tipos de serviço: comboios inter-regionais e comboios regionais. Os inter-regionais asseguram as ligações, nos dois sentidos, entre Cacém/Figueira da Foz e Lisboa-Santa Apolónia/Figueira da Foz, enquanto



os regionais estabelecem ligações entre Lisboa-Campolide/Caldas da Rainha, Cacém/Caldas da Rainha e Caldas da Rainha/Figueira da Foz.

Assim, no sentido ascendente, realizam-se diariamente dois comboios inter-regionais: um com partida do Cacém às 8.10 horas e chegada à Figueira da Foz às 11.02 horas, e outro com saída de Lisboa-Santa Apolónia às 13.13 horas e chegada à Figueira da Foz às 17.04 horas. No sentido descendente, realizam-se também dois comboios, com partida às 8.05 horas e 14.10 horas e chegada, respectivamente, a Lisboa-Santa Apolónia às 11.41 horas e ao Cacém às 17.02 horas.

Os regionais, com paragem em todas as estações e apeadeiros, realizam-se, no sentido ascendente, entre Lisboa-Campolide e Cacém e Caldas da Rainha. Nos dias úteis, efectuam-se onze circulações e nos feriados e fins-de-semana há sete comboios. O primeiro sai de Lisboa-Campolide às 5.20 horas e chega a Caldas da Rainha às 7.34 horas. O primeiro comboio a sair do Cacém parte às 6.55 horas e chega a Caldas da Rainha às 8.51 horas.

No sentido descendente, nos dias úteis, o primeiro comboio parte de Caldas da Rainha às 4.50 horas e chega ao Cacém às 6.43 horas. Neste troço realizam-se também onze circulações diárias, excepto nos feriados e fins-de-semana, dias em que a frequência será de seis comboios.

Por último, no troço entre Caldas da Rainha e Figueira da Foz, com para-

gem em todas as estações e apeadeiros, realizam-se diariamente cinco circulações em cada sentido. Nos feriados e fins-de-semana circulam duas composições em cada sentido. Nos dias úteis, o primeiro comboio no sentido ascendente parte de Caldas da Rainha às 6.10 horas e chega à Figueira da Foz às 8.19 horas; no sentido descendente, igualmente nos dias úteis, a primeira composição parte da Figueira da Foz às 6.05 horas e chega a Caldas da Rainha às 8.21 horas.

Nas outras linhas

Os serviços dos comboios Alfas e Intercidades mantêm os mesmos horários e ordem de paragens. Na Linha do Norte verificam-se ligeiros ajustamentos e supressões em inter-regionais e regionais.

Quanto ao tráfego internacional, mantém a mesma grelha horária, à excepção da paragem do Sud-Expresso na estação de Vila Franca das Naves, em alguns períodos do ano. No sentido ascendente, efectua paragem em Vila Franca das Naves de 15 de Dezembro a 8 de Janeiro e de 6 de Abril a 23 de Abril, enquanto no descendente a paragem nesta estação ocorre de 16 de Dezembro a 9 de Janeiro e de 7 a 24 de Abril.

Por seu turno, no eixo Tomar/Lisboa-Santa Apolónia, o regional com partida às 20.05 horas tem frequência diária, respondendo à procura registada. Também por razões de procura, deixam de se efectuar os regionais Lisboa-Santa Apolónia/Entroncamento

das 0.22 horas, Entroncamento/Lisboa-Santa Apolónia das 21.36 horas e Tomar-Lisboa/Santa Apolónia das 21.05 horas.

Pelo mesmo motivo, no eixo Coimbra/Porto-São Bento, não se realizam desde 24 de Setembro os regionais das 0.14 e das 5.14 horas e, no sentido inverso, a circulação das 22.05 horas. O comboio entre Porto-São Bento/Coimbra, com partida às 21.05 horas, realiza-se todos os dias.

Os suburbanos do eixo Coimbra/Figueira da Foz mereceram ajustamentos, tendo uma nova circulação, com partida de Coimbra às 18.57 horas. Também na Linha do Vouga passou a existir novo comboio diário, entre Espinho e Oliveira de Azeméis, com partida às 16 horas e chegada às 17 horas.

Na região Sul, as maiores alterações ocorrem na Linha do Algarve onde o regime de paragens se adapta à época baixa, com supressões nas estações que servem as praias e algumas alterações nas frequências dos comboios. O comboio-correio das 23.20 horas, entre Faro e Vila Real de Santo António, que se justifica no período de Verão, deixa temporariamente de ser feito.

Na Linha do Alentejo, o regional das 23 horas, entre Faro e Funcheira, com procura sazonal conhecida, passa a realizar-se apenas ao domingo ou à segunda-feira, caso coincida com feriado oficial. Quanto ao regional do Barreiro para Tunes, com saída às 23.10 horas, efectua-se apenas à sexta ou à quinta-feira, caso este dia coincida com feriado oficial. Deixam de se fazer, aos domingos e feriados nacionais, os regionais das 19.37 horas entre Pinhal Novo e Casa Branca e das 5.15 horas entre Casa Branca e Barreiro.

Na Linha de Évora, o comboio da 1.25 horas entre Casa Branca e Évora e o das 0.40 horas entre Évora e Casa Branca passam a realizar-se apenas ao sábado ou à sexta-feira, se este dia coincidir com feriado nacional.

Novo CG tomou posse

Foi recomposto o Conselho de Gerência da CP. Com a saída do eng.º Carlos Clemente Frazão e da dr.ª Elsa Roncón Santos, foram nomeados dois novos administradores, o eng.º Joaquim Garrido Zeferino e o dr. António Ferreira de Lemos. Os dois novos gestores – que tomaram posse no passado dia 1 de Setembro, na presença do Ministro do Equipamento, dr. Jorge Coelho, e do Secretário de Estado dos Transportes, eng.º Guilhermino Rodrigues – trazem para a empresa o contributo de larga experiência em empresas transportadoras.

Com esta tomada de posse, o Conselho de Gerência da CP passa a ter a seguinte composição:

• dr. João Crisóstomo Teixeira, Presidente, que, nos termos da deliberação do CG de 4 de Setembro, assume a responsabili-

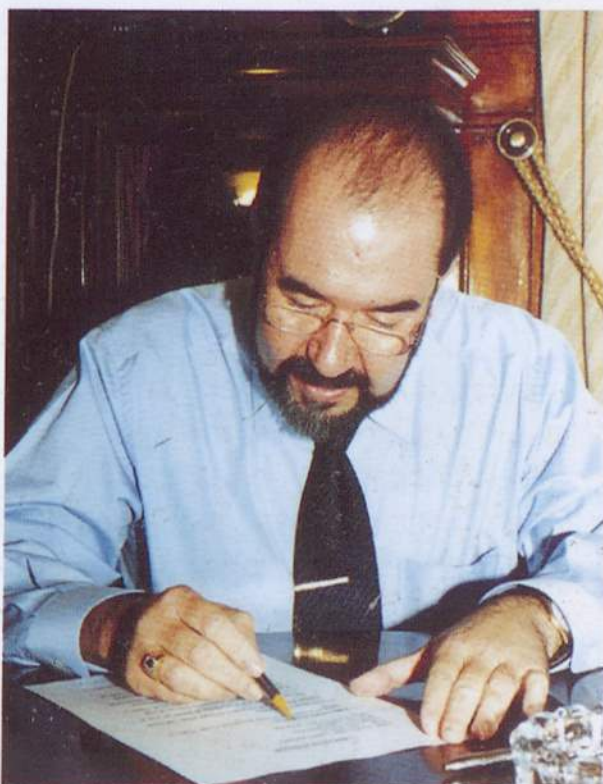
dade das seguintes áreas – Relações Tutelares, Relações Internacionais e Institucionais, Comunicação Social, Planeamento e Controlo de Gestão, Planeamento e Controlo de Tráfego, Inovação e Desenvolvimento, Secretaria Geral, UTML;

• dr. José Manuel Sousa do Nascimento (Pessoal e Assuntos Sociais, Jurídico e Contencioso, Segurança e Protecção Civil, USGL);

• dr. José António Aranha Antunes (Marketing e Qualidade, Auditoria Interna, UVIR);

• dr. António Ferreira de Lemos (Finanças e Contabilidade, Aprovisionamento e Compras, USGP);

• eng. Joaquim Garrido Zeferino (Sistemas de Informação, Instalações Fixas, Acervo Patrimonial e Histórico, UMAT).



Eng. Joaquim Zeferino

Administração da TAP, acumulando – a partir de 1997 e até 1998 – com a gestão de outras empresas, nomeadamente a presidência do Conselho de Administração da Megasis SA (empresa da área de informática). Desempenha agora também funções de vogal do Conselho de Administração da EMEF e a presidência

do Conselho de Administração da ASSER.

Para o novo administrador da CP, este passo da sua carreira profissional constitui “um novo desafio na área dos transportes”, experiência que considera “gratificante e enriquecedora” da sua actividade quer como gestor quer como especialista. O eng. Joaquim Garrido Zeferino distinguiu-se pela sua actividade sindical: foi delegado do Sindicato dos Engenheiros da Região Sul, presidindo à respectiva Mesa da Assembleia Geral de 1985 a 1988.

Dr. António José do Amaral Ferreira de Lemos tem larga experiência

no sector dos transportes, ainda que seja a primeira vez que trabalha numa empresa ferroviária. Para o dr. António Ferreira de Lemos, trata-se de novo desafio que encara com “satisfação e na convicção de que a prioridade dos transportes, um dos maiores problemas europeus, se centra no modo ferroviário”.

Casado e pai de dois filhos, 50 anos de idade, foi docente do ISCTE, de 1976/77 a 1988/89. Iniciou actividade profissional em 1971 como consultor técnico da Direcção Geral dos Serviços Industriais (Repartição de Fomento Industrial). Entre outras funções desempenhadas, foi a partir de 1976 e até 1981, director de serviços de Coordenação e Controlo de Programação do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes e Comunicações. Regressou, como assessor, a este Gabinete de 1990 a 1992. De 1995 a 1996, foi assessor principal do

Ministério do Equipamento Social. Ainda na área de Transportes: foi administrador da Carris, da Soponata, Porto de Sines, presidente do Instituto Nacional de Pilotagem de Portos. Foi Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes do VIII Governo Constitucional em 1981.

O dr. António Ferreira de Lemos estendeu a sua actividade à gestão autárquica: vereador da



Dr. António Ferreira de Lemos

Câmara de Lisboa de 1990 a 1993. Foi presidente da Direcção da Gravura – Sociedade Cooperativa de Gravadores, de 1991 a 1994.

Engenheiro, casado, pai de dois filhos, 53 anos de idade, Joaquim José Garrido Zeferino, é gestor com larga experiência no sector dos transportes. Ingressou em 1973 na TAP onde desempenhou funções na área de Planeamento de Materiais; até 1988 esteve na transportadora aérea, com actividade também na Manutenção de Motores de Avião, primeiro como engenheiro especialista, depois como Chefe de Divisão. Em 1994, regressou à TAP para chefiar a Unidade de Negócios de Manutenção de Motores de Avião. Em 1996, ingressou, como vogal, no Conselho de

Dia Europeu sem Carros

Governantes deram o exemplo

A jornada do “Dia Europeu sem Carros”, a 22 de Setembro, colocou meio-mundo político e habituais utilizadores de carro próprio a deslocar-se nos transportes públicos.

Foi um dia para não esquecer, durante o qual o comboio se comprovou como o meio de transporte mais eficaz, mais cómodo (e mesmo mais rápido) para os transportes suburbanos.

Aos balcões da CP vendeu-se a maior parte dos bilhetes multimodais feitos para esta ocasião, experiência positiva a apontar a caminhos futuros.

Desde o Presidente da Assembleia da República ao Secretário de Estado do Ambiente, foram diversas as personalidades com desempenho no aparelho do Estado que optaram pelo caminho de ferro para se deslocarem neste dia. O dr. Almeida Santos teve oportunidade para, desde o comboio, admirar a foz do Tejo e o mar que se estende para lá do horizonte.

Também a Linha de Cascais foi escolhida pelo Ministro da tutela, que se deslocou ao Cais do Sodré onde observou o funcionamento do Posto de Comando da estação do Cais do Sodré.

Por seu turno, o Ministro do Ambiente, eng.º José Sócrates, viajou na Linha de Sintra, enquanto o Secretário de Estado do Ambiente deslocou-se de comboio do Porto a Aveiro.

No Porto, outra das cidades que aderiram à jornada, o presidente da edilidade, eng. Nuno Cardoso, também se deslocou a pé desde a sua residência,



Imagem do Forum realizado no Rossio, que contou com a presença interessada de muito público.

até à estação Avenida de França, na Boavista, onde seguiu de comboio até à estação da Trindade. Aqui, comentou para os jornalistas ter sido a viagem “muito confortável e interessante”.



A iniciativa mostrou que o comboio é um meio de transporte colectivo eficaz. No Porto, por exemplo, verificou-se um significativo aumento da procura do comboio: mais de 40 por cento.

Um milhão de bilhetes

Em Lisboa, numa iniciativa que envolveu os vinte operadores de transportes da região, foram impressos um milhão de títulos multimodais, válidos para todos os modos de transporte, ao preço único de 300 escudos, o que constituiu o primeiro exemplo de um bilhete deste tipo. O bilhete intermodal foi um sucesso e provou, como na oportunidade sublinhou o presidente da CP, dr. Crisóstomo Teixeira, ser solução a adoptar no futuro.

A Unidade de Suburbanos da Grande Lisboa (USGL) reforçou a oferta com mais dois comboios na Linha de Sintra e mais seis na Linha de Cascais. Nestes

dois eixos terão viajado mais oito por cento de passageiros do que o habitual.

O “Dia sem Carros” é uma iniciativa de âmbito internacional a favor do ambiente, da qualidade de vida urbana, do incentivo à maior utilização dos transportes colectivos no dia-a-dia e ao uso mais racional do automóvel privado.

Forum no Rossio

Na estação do Rossio, com o apoio da CP, decorreu um Forum organizado pela Quercus. Foi iniciativa integrada na jornada de defesa ambiental e teve por tema a “Mobilidade Urbana e os Espaços Públicos”.

No debate, participado por muito público e no qual estiveram também presentes diversos outros grupos ambientalistas, interveio – por parte da CP – o eng. Óscar Amorim, da USGL – Unidade de Suburbanos da Grande Lisboa.

Sintra e GEOTA apostam na ferrovia

Nas vésperas do “Dia sem carros” foi assinado, na estação de Queluz/Massamá, um protocolo de colaboração entre a Câmara Municipal de Sintra e o GEOTA – Grupo de Estudos e Ordenamento do Território e Ambiente. Com este acordo pretende-se criar condições para a melhoria da qualidade ambiental no concelho, optimizando a utilização dos transportes públicos, em particular do caminho de ferro.

Para a autarca de Sintra, dra. Edite Estrela, o protocolo “vai ajudar a fazer um diagnóstico rigoroso da

situação e contribuir para a adopção das soluções mais adequadas para estimular a utilização do transporte público, designadamente a ferrovia”. Pretende-se, assim, “encontrar soluções alternativas ao automóvel privado”.

Para o GEOTA, conforme foi referido, “o comboio é, nas deslocações pendulares entre as localidades do concelho e o centro de Lisboa, o modo de transporte mais económico, seguro e com menores emissões de poluentes”.

Código de conduta ambiental apela ao contributo de todos

O Conselho de Gerência aprovou, em Agosto, o “Código de Política Ambiental”, instrumento que estabelece uma série de princípios e regras envolvendo todos os órgãos e níveis de gestão da CP. O documento tem por horizonte o cumprimento de padrões de protecção do meio ambiente.

O Código reconhece “a existência de efeitos ambientais associados às operações de transporte” e define as medidas para estabelecer “o equilíbrio entre a oferta de serviços de transporte ferroviário, os padrões de qualidade” e “o impacte ambiental produzido por esse serviços”. A adopção deste instrumento – cujos princípios devem ser assumidos pelos trabalhadores da empresa e pelos agentes económicos e sociais – implica a colabora-

ção com os organismos oficiais encarregados da sua supervisão e desenvolvimento.

Com este Código, a CP pretende garantir “o máximo respeito pelos espaços naturais de interesse ecológico científico, educativo, cultural, paisagístico ou recreativo”.

Prevê-se reduzir a produção de resíduos e de águas residuais, mediante o emprego preferencial de sistemas de redução, de reutilização e de reciclagem, bem como o encorajamento à poupança energética e de recursos e à redução de desperdícios associados à actividade empresarial. Para tanto, deverá ser estabelecida uma política de compras que possibilite o uso mais racional dos recursos energéticos, utilização mais eficiente dos recursos naturais não energéti-

cos (nomeadamente a água) e a substituição gradual do consumo de matérias tóxicas por alternativas menos prejudiciais.

Consigna-se ainda “a inclusão permanente, nas análises de investimento de transporte, do balanço económico-social e respectiva introdução da componente dos custos externos gerados por modo de transporte”. Pretende-se estimular de forma progressiva a introdução de critérios ambientais nos mecanismos de regulação do sector dos transportes, com o objectivo de “internalizar correctamente os custos externos” do sector.

Registe-se que este Código de Conduta Ambiental da CP surge na sequência da definição, em Novembro de 1999, de um programa ambiental na empresa.

comboio) e das entidades concessionárias, nomeadamente ao nível da restauração a bordo dos comboios e nos bares nas estações.

Pendulares com boa cotação

Na análise global e comparativa por serviços, o comboio Alfa Pendular recolhe as maiores notas nos parâmetros do comportamento (77%), das atitudes (73%) e dos *standards* de pessoal (93%).

Os comboios do serviço internacional apresentaram um grau de satisfação de 67% em termos de comportamento, de 47% em atitudes e de 89% em *standard* de pessoal.

Os comboios Intercidades, pela mesma ordem de avaliação, apresentaram valores de 59, 47 e 91%.

Por seu turno, os comboios inter-regionais receberam no comportamento a classificação de 66%, em atitudes de 47% e em *standard* de pessoal 85%, enquanto o serviço regional, seguindo a mesma tipologia, foi cotado, respectivamente, com 56, 50 e 87%.

Por último, o serviço dos comboios suburbanos mereceu do cliente mistério da CP notas de 62% em comportamento, de 52% em atitudes e de 83% em *standard* de pessoal.

De notar que o suburbano de Cascais, tanto no que diz respeito ao comportamento (71%) como na atitude (63%), é o melhor colocado na análise comparativa por linhas, embora seja no suburbano de Sintra que o *standard* sinalética atinge maior cotação (100%) e na linha do Minho que

o *standard* lugares (83%) obtém melhor classificação.

O pessoal está mais simpático

Os comportamentos e as atitudes dos revisores e factores foram também atentamente observados pelo cliente mistério, cujo comportamento profissional foi classificado em conformidade com o respectivo desempenho.

Assim, no cômputo geral da

rede, em termos do parâmetro comportamento, o cliente mistério registou o gesto do cumprimento em 47,5% das situações, do sorriso em 39%, do olhar em 98%, da solicitação do bilhete em 67,5%, da intenção de solucionar e sugerir alternativas em 88,4%, no agradecimento em 77% e nos votos de boa viagem em 13%.

Quanto à atitude do pessoal, o cliente mistério anotou a sim-

patia como excelente em 5,5% das situações e 48,5% como boa. Para a boa apresentação da farda e respectiva identificação, ambas com 81%, e o aprumo na apresentação pessoal com 79%.

No que respeita aos serviços de bilheteira, onde se constata a necessidade de introduzir mais melhorias, regista-se uma evolução favorável na análise global em termos de comportamento (66% em 2000 e 51% em 1999)

e nos *standards* de pessoal (58% em 2000 e 42% em 1999), porquanto nas atitudes (55%) se mantêm os mesmos valores do ano transacto.

O cliente mistério constatou, contudo, uma evolução favorável no comportamento, ou seja, maior simpatia nos actos de cumprimentar (55% contra 48% em 1999), no olhar (96% e 75%), no sorrir (33% e 32%), na pergunta da classe pretendida (73%

e 9%), na pergunta fumador/não fumador (79% e 68%), no troco disponível (97% e 93%), no desejar boa viagem (16% e 7%) e ainda na saudação de despedida (55% e 41%).

Quanto à atitude do pessoal em serviço nas bilheteiras, quando medida em termos de simpatia, verificou-se uma evolução de 7% para 14%. Quanto à disponibilidade/interesse, eficácia e rapidez de atendimento, os registos do cliente mistério apontam a necessidade de prestar maior atenção a estes elementos. Já quanto ao *standard* de pessoal nesta área, quando avaliado em termos de farda (42%), identificação (40%) e apresentação (60%), os indicadores apresentam uma melhoria. Como se verifica e os números não enganam, cada um de nós ainda tem muito a fazer para melhorar a qualidade do serviço da CP.

O programa do cliente mistério, realizado na sequência de outras iniciativas da CP – nomeadamente os inquéritos à qualidade percebida e ao grau de satisfação do cliente –, insere-se no objectivo de dotar a empresa de um Sistema de Gestão da Qualidade (Norma ISO 9000, versão 2000). Com a sistematização de toda a informação obtida, diagnosticados os aspectos menos favoráveis e aplicadas acções correctivas e de auto-aperfeiçoamento, ficará a CP em condições de otimizar a qualidade dos serviços prestados e, assim, servir cada vez melhor o cliente. Assim o desejamos. Com o envolvimento de todos seremos – como é objectivo da CP – a melhor empresa de transportes.



Suburbanos melhoram regularidade

Saber o que pensa o cliente da oferta ferroviária, como tem evoluído a sua qualidade, detectar deficiências, conhecer as expectativas e as necessidades dos clientes – eis o objecto dos inquéritos que, desde algum tempo, a empresa encomenda e que o “Boletim CP” passará a publicar, com gráficos ilustrativos. Para já, uma constatação: os suburbanos de Lisboa e Porto estão a ganhar o desafio da regularidade. É o que demonstram os índices apurados para o mês de Setembro, tanto para a Grande Lisboa como para o Grande Porto.

Os índices de regularidade dos suburbanos da Grande Lisboa apresentaram em Setembro melhoria relativamente ao mês antecedente: nota máxima (cem por cento) em três das quatro linhas (Sintra, Cascais e Azambuja); quanto à linha do Sado manteve-se estabilizada, com 99,5 por cento neste indicador.

Quanto a pontualidade, à excepção da linha de Cascais, que manteve o indicador de 98 por cento, verificou-se ligeiro agravamento na linha de Sintra (de 94 para 93 por cento), enquanto nas linhas da Azambuja e do Sado registam-se comportamentos favoráveis. Na linha da Azambuja, o índice de pontualidade melhorou de forma notória, de 87 para 90 por cento, enquanto na linha do Sado a evolução foi menos acentuada, de 91,6 para 93 por cento.

Por outro lado, o número total de comboios diários realizados não teve qualquer alteração: 349 na linha de Sintra, 296 na linha de Cascais, 183 na Linha da Azambuja e 70 na Linha do Sado.

Além destes indicadores, recolhidos mensalmente através da leitura comparativa e evolutiva do comportamento da circulação ferroviária, a CP promove, com carácter trimestral,

inquéritos junto dos clientes para apuramento do índice de qualidade percebida. O último destes barómetros, referente ao segundo trimestre do ano, apurou os seguintes índices: Linha de Sintra - 6,3; Linha de Cascais - 6,1; Linha da Azambuja - 6,3; e Linha do Sado - 6,0.

Nos quatro eixos geridos pela Unidade de Suburbanos do Grande Porto (USGP) – Linhas de Guimarães, Aveiro, Marco de Canaveses e Braga – registou-se o melhor comportamento

de 99,94 por cento nas circulações (99,25 por cento no mês de Agosto). Os índices de pontualidade tiveram evolução favorável relativamente a Agosto, à excepção da Linha de Aveiro, devido principalmente a trabalhos de intervenção na via. Na Linha de Braga, este índice melhorou significativamente para 83,26 por cento (75,83 por cento em Agosto). O mesmo aconteceu na Linha de Guimarães, que evoluiu para 92,11 por cento (85,95 por cento no mês anterior).

Na Linha do Marco de Canaveses, este índice evoluiu ligeiramente para 90,67 por cento (90,10 por cento em Agosto), enquanto na Linha de Aveiro houve ligeiro comportamento negativo, com 86,72 por cento das circulações a cumprir os horários (87,63 por cento em Agosto). Tal explica-se, sobretudo, por manobras de afrouxamento devido a trabalhos de intervenção na via e nas instalações fixas, a cargo da empresa gestora da infra-estrutura.

No conjunto destes quatro eixos são realizados diariamente 256 comboios, assim distribuídos: Linha de Guimarães, 80, Linha de Aveiro 64, Linha do Marco de Canaveses 63 e Linha de Braga 49.

Os inquéritos são efectuados através do método de entrevistas aleatórias realizadas por

empresa da especialidade, que trata igualmente a informação recolhida. O barómetro de qualidade utiliza uma escala de pontuação de um a dez e recolhe sete factores de avaliação: ligação a outros meios de transporte, comodidade e conforto do serviço, oferta de comboios, segurança, limpeza e conservação, atendimento e informação. No primeiro semestre deste ano, a barómetro apurou os seguintes valores: Linha de Aveiro 5,8, Linha do Marco de Canaveses 6,4 e Linha de Braga 6,6.



global até agora apurado. Segundo os dados, referentes a Setembro, a Linha Porto-Braga registou regularidade mensal de 100 por cento (98,7 por cento em Agosto), enquanto as Linhas de Aveiro, de Guimarães e do Marco de Canaveses tiveram comportamentos positivos assinaláveis. De facto, a Linha de Aveiro obteve o índice de 99,76 por cento (99,25 por cento em Agosto), a Linha de Guimarães registou 99,86 por cento (98,74 por cento no mês anterior) e a Linha do Marco de Canaveses a regularida-

Eng. Carlos Frazão

Pin de Ouro muda de vida

Depois de três anos na gestão da CP, o eng. Carlos Frazão deixa a empresa mas continua no activo da ferrovia. Passou para a Administração da REFER (é vice-Presidente), prosseguindo aí a sua acção no caminho de ferro, uma carreira já com 43 anos, que mereceu a atribuição do Pin de Ouro da CP.

“É uma vaidadezinha que eu tenho”: foram 19 anos ao serviço da Sociedade Estoril, onde ingressou como ajudante de electricista; 24 na “velha CP” e 3 na “nova CP”, com passagem pela Comissão Directiva do Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa. “Não há muita gente cá na casa que tenha tido um percurso como o meu”.

Nasceu em ambiente ferroviário, já o pai trabalhava na Sociedade Estoril – uma família com 80 anos de caminho de ferro. “O meu primeiro pátio de brincadeiras foi o terreno de agulhas da estação de Cascais”. Quando evoca o passado, nota-se nele um carinho especial pela Sociedade Estoril (a primeira linha electrificada na Península Ibérica, uma das primeiras em toda a Europa). Gosta de frisar que ela sempre esteve tecnologicamente avançada relativamente à CP. Lembra que foram os comboios do Estoril a colocar placas com indicação do destino, uma inovação de que foi um dos responsáveis.



Esteve entre os que, desde o início, defenderam a cisão entre a infra-estrutura ferroviária e a exploração do caminho de ferro, necessária “para evitar a falência do sistema”. E agora tem um desejo: “no dia em que sair um comboio de Oriente para Faro, fico muito satisfeito. É algo mais importante que o comboio na ponte 25 de Abril, de resto previsto desde 1960”. E se for construída uma segunda ponte ferroviária entre Lisboa e a Margem Sul, será então possível disciplinar e especializar os tráfegos.

O eng. Carlos Frazão transporta consigo para a REFER a perspec-

tiva das novas realidades do caminho de ferro: é um fornecedor a trabalhar com vários operadores, uma vez que a “holding” CP é constituída por cinco unidades, cada qual com as suas características próprias.

São quatro décadas de caminho de ferro, com tragédias vividas e com “momentos felizes”. Recorda a queda da placa da estação do Cais do Sodré; as cheias de 1967, 72 horas sem ir à cama – “vi pessoas mortas, vi animais mortos, vivi a aflição de ver as águas subirem”. Mas também evoca momentos risinhos, anedóticos, histórias contadas com sorrisos. Por exemplo: certa noite, anos atrás, quando os comboios de mercado-

rias iam à estação de Cascais. Uma composição, conduzida pelo maquinista Muralha, transportava carregamento de urnas para uma agência funerária. Em Cascais, estava habitualmente um indivíduo com a alcunha do 27. Costumava ajudar às descargas em troca “de uma pinga”. O ajudante do maquinista, conhecido por Louro, preparou-lhe uma partida: meteu-se numa das urnas. Quando o improvisado descarregador pegou no fêretro onde Louro se acoitava, disse-lhe este lá de dentro - “ó 27, precisas de ajuda?”. O homem largou a carga e fugiu.