

Ano 2000: os passos da modernização



O ano que termina fica marcado por importantes passos para adequar a CP às novas exigências dos clientes: entrada ao serviço de comboios modernizados, lançamento de concursos de modernização, melhorias significativas introduzidas em algumas circulações. A par e passo, procedeu-se à melhoria da qualidade do serviço prestado e apresentaram-se novos produtos.

(págs. centrais)

UMAT prevê investir 2,4 milhões em sete anos

No período de 2000 a 2006, a UMAT deve investir 2,4 milhões de contos. Estão previstos investimentos de 1,6 milhões de contos em instalações fixas – beneficiação de edifícios administrativos, instalações oficiais de Contumil, aquisição das oficinas de Oeiras e em instalações da EMEF –, enquanto a rubrica “outros investimentos” contempla aplicações de 858 mil contos. Foi também considerado relevante o investimento ao nível informático. (pág. 2 e 3)

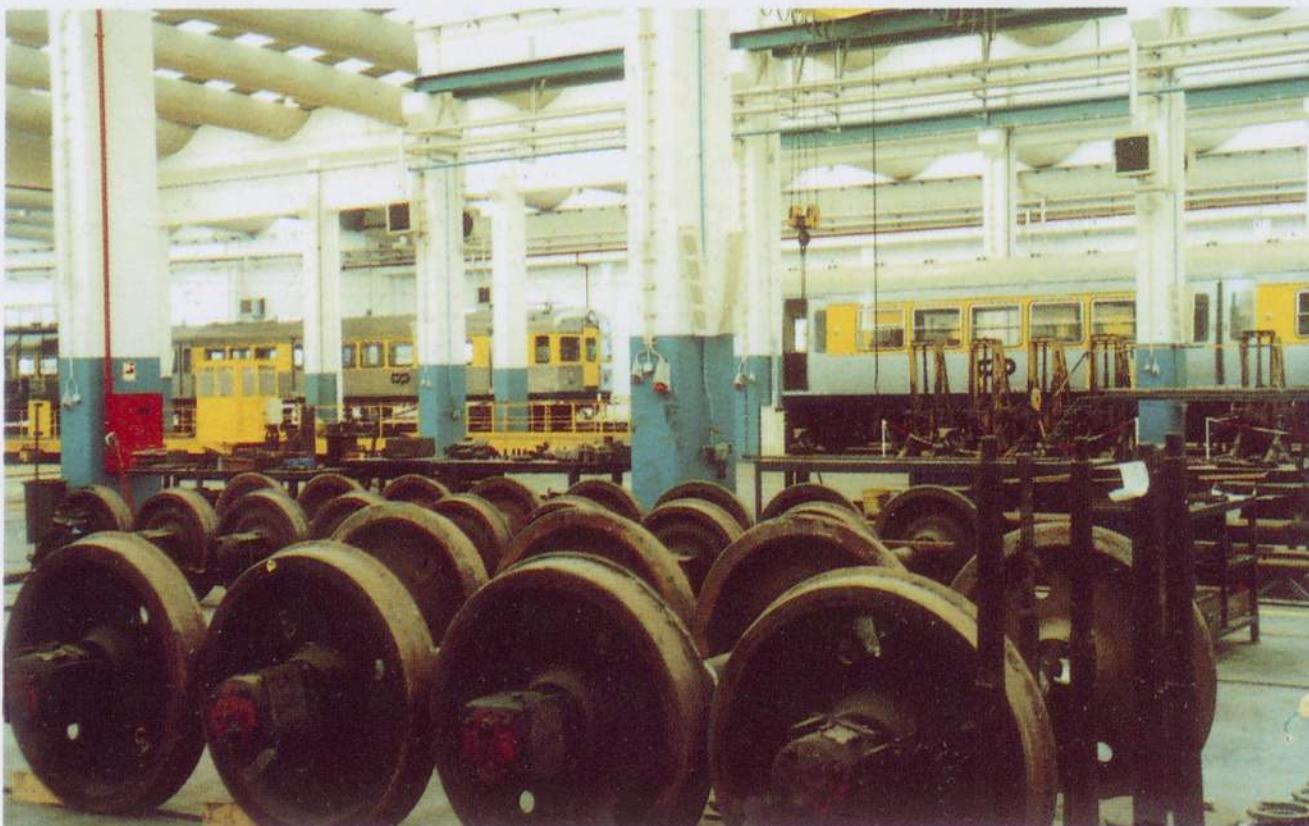


TER voltou a Lisboa

O TER (automotora diesel que fez a ligação Madrid-Lisboa) voltou a Santa Apolónia, em viagem organizada pela Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao. Depois da oferta pela CP ao Museu Basco do Caminho de Ferro de uma E 205, que fez serviço nas linhas do Corgo e do Sabor, agora com o nome “Portugal” a fazer marchas no Comboio Turístico do Vale de Urola, a visita do TER estreita laços entre amigos dos comboios dos países Ibéricos. (pág. 7)

Plano de 2000/2006

UMAT prevê investir 2,4 milhões



A UMAT - Unidade de Material e Tracção deve investir, no período de 2000 a 2006, cerca de 2,4 milhões de contos. Durante este período, os principais custos da UMAT estão definidos ao nível do pessoal e das amortizações de investimentos a realizar no domínio da informática nas três principais áreas de prestação de serviços: gestão da manutenção, engenharia do material e tracção.

Estão previstos investimentos ao nível das instalações fixas na ordem dos 1,6 milhões de contos – beneficiação de edifícios administrativos, instalações oficinais de Contumil, aquisição das oficinas de Oeiras e em instalações da EMEF –, enquanto a rubrica “outros investimentos” contempla aplicações de 858 mil contos. Neste valor incluem-se os móveis e equipamentos (518 mil contos), a informatização (230 mil contos) e estudos e projectos de assistência técnica e tecnológica (110 mil contos). O

maior volume de investimento encontra-se concentrado nos dois anos iniciais deste plano.

No quadro das novas atribuições da UMAT foi considerado relevante o investimento ao nível informático. Com efeito, nas suas funções de prestador de serviços, é fundamental que a UMAT disponha de bases de dados permanentemente actualizados e de informação em tempo real, para poder decidir com rigor e rapidez. A gestão “on-line” dos maquinistas deverá ser apoiada por ferramentas informáticas adequadas, enquanto a gestão da informação técnica entre os diversos órgãos da UMAT deve também ser assegurada em tempo real.

Na área financeira, tornou-se fundamental o desenvolvimento de um instrumento informático que permita a fácil imputação dos custos dos serviços prestados aos diversos clientes, internos e externos, e a rápida demonstração dos valores imputados.

MISSÃO

São quatro as principais linhas de força a que deve responder a UMAT no seu objectivo intervencionista na mudança de uma gestão de lógica empresarial:

- Organizar e executar serviços de engenharia do material circulante, gestão da manutenção e tracção, visando objectivos da mais alta qualidade ao menor custo interno possível, a fim de proporcionar às Unidades de Negócio da CP as condições ideais para prestar serviços de elevada qualidade aos clientes;
- Constituir-se como UN vocacionada para o serviço interno, assumindo, no seu âmbito, a gestão da mudança para uma lógica empresarial, visando a satisfação plena dos requisitos dos Planos de Transporte das demais Unidades;
- Configurar-se como entidade intervencionista no mercado nacional na prestação de serviços de engenharia de material circulante;
- Contribuir para a melhoria da eficiência global da empresa, com tradução efectiva na margem dos negócios.

ESTRATÉGIA DA UMAT

- Proporcionar às outras UN's relacionamento progressivamente de tipo cliente/fornecedor, contratualizado e traduzido em contas de resultados autónomas e no estabelecimento de preços transferência;
- Manter uma avaliação do mercado directamente servido e das condições das suas actividades, permitindo a análise permanente de forças/fraquezas/oportunidades/ameaças (SWOT), no sentido de optimizar o desempenho no relacionamento com as restantes UN's e garantindo o controlo dos serviços prestados como aspecto fundamental da avaliação da qualidade;
- Estabelecer um Plano Estratégico próprio integrando a estratégia global da CP e promovendo o apoio à estratégia das UN's;
- Identificar a procura potencial nas vertentes de engenharia do material circulante, gestão da manutenção e da tracção e adequar-lhe a oferta, desenvolvendo o nível dos serviços a oferecer, com o objectivo de prestação de serviços da mais elevada qualidade, competitivos, inovadores e orientados para as necessidades das UN's;
- Construir e implantar um sistema de gestão empresarial, através de um modelo organizacional centrado na produtividade e nos resultados, com o objectivo de aumentar a eficiência e optimizar os recursos;
- Formalizar e valorizar equipas integradas e motivadas, desenvolvendo uma cultura de serviço própria, privilegiando as vertentes da segurança, disponibilidade e fiabilidade, integrada na nova cultura da CP e orientando os seus procedimentos para a especialização, contratualização e responsabilização;
- Desenvolver um ambiente contractual adequado a relações racionais e eficientes, quer com prestadores de serviços à CP e à própria UMAT, quer com outros órgãos da CP, incluindo neste circuito a EMEF e outras associadas, e igualmente com órgãos da REFER, em termos que estejam ou venham a ser contratualizados;
- Construir, em colaboração com os órgãos centrais especializados, o Sistema de Suporte à Decisão e o Sistema de Controlo de Gestão correspondentes à UMAT e integrados nos Sistemas Globais da CP;
- Promover e desenvolver métodos, procedimentos e técnicas de gestão, tendo em vista o acréscimo de eficiência da UMAT e um maior e mais esclarecido controlo dos seus custos operacionais;
- Promover medidas conducentes à certificação das suas actividades;
- Monitorizar, em colaboração com os órgãos centrais da empresa, a integração na Unidade das funções antes atribuídas a esses órgãos e assumir a correspondente delegação de competências, propondo o seu ajustamento na medida das necessidades operacionais.

Alfa tem novos acordos

O acordo celebrado pela CP, no âmbito do serviço Alfa Pendular, com a Avis Rent a Car e a cadeia de hotéis Tivoli, abrangendo os passageiros da classe Conforto, foi ampliado aos clientes da classe Turística, que passam a poder aceder, nas viagens de ida e volta, a um bilhete integrado que

inclui, a preços aliciantes, o aluguer de uma viatura da classe A e hotel, ou apenas um destes serviços.

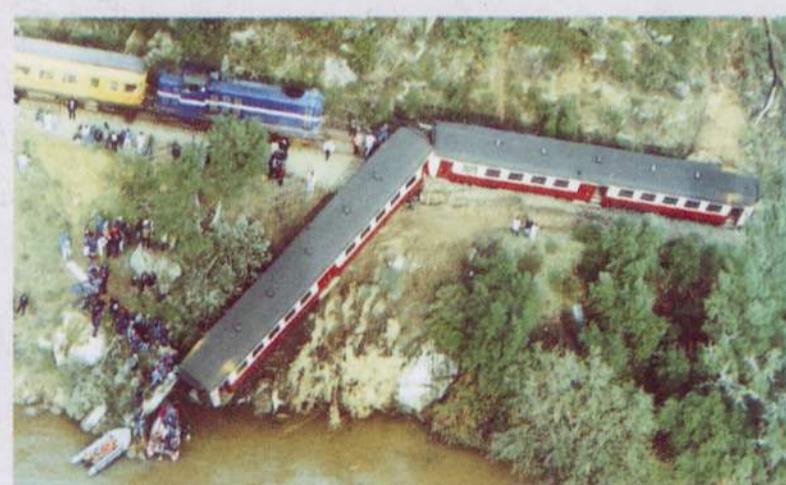
O bilhete integrado Alfa Pendular/Avis pode ser adquirido nas estações do Pragal, Entrecampos, Lisboa-Santa Apolónia, Lisboa-Oriente, Coimbra, Coimbra-B, Aveiro, Gaia,

Porto-Campanhã e nas agências de viagens, enquanto os bilhetes integrados para comboio/viatura/hotel e comboio/hotel são comercializados exclusivamente nas agências de viagens.

Este serviço reflecte a nova política comercial da CP se adequar às necessidades manifestadas pelos clientes.

Acidente e morte no Douro

Consequência das intempéries que em Dezembro se abateram sobre todo o País, um desastre ferroviário na linha do Douro custou a vida a um ferroviário: o maquinista Bruno de Sousa Vieira, de 58 anos de idade. O comboio, que saíra da Régua, às 6.45 horas do dia 11, foi surpreendido ao quilómetro 83 pelo desabamento de um penedo que, vindo da encosta, caiu sobre a via, apanhando a composição. Eram 7.35 horas. Dez minutos antes passara uma dresina de inspecção de via – nenhuma anomalia fora detectada. Arrastado pelo rochedo, o comboio descarrilou e a máquina foi projectada para as águas do rio Douro, causando a morte do maquinista.



O Ano Ferroviário revisitado

2000 foi um ano com novidades significativas. Fica dominado pela apresentação do Plano de Investimentos da CP para o período 2000/2006, que prevê um investimento total de 174 milhões de contos: aponta à melhoria da qualidade e da eficácia dos serviços de transportes de passageiros e de mercadorias, à valorização e requalificação dos recursos humanos, e à inovação e modernização tecnológica dos meios de produção. O ano 2000, de resto, trouxe importantes investimentos, prosseguindo a modernização do material circulante e o ajustamento da oferta às exigências de qualidade por parte da procura. Eis alguns dos marcos deste ano:

- Encomenda de 34 Unidades



Uma presidência aberta na linha de Sintra.

Múltiplas Eléctricas à Siemens/Adtranz (no valor de 32,6 milhões de contos), destinadas ao suburbano do Grande Porto, à linha de Cascais e eventualmente à linha da Cintura.

- Apresentadas em Fevereiro as Allan 0300 remodeladas, destinadas às linhas da Lousã e do Oeste e às ligações Guarda/Castelo Branco. Estas automotoras passam a responder aos melhores padrões de qualidade, comodidade e segurança.

- Ainda em Fevereiro, apresentado um novo produto comercial da CP: a carruagem VIP, um verdadeiro escritório a rolar sobre os carris.

- Inquérito da DECO, divulgado em Março, mostra como "satisfató-



ria" a imagem da CP e melhorias nos comboios quanto a pontualidade, horários, frequência e limpeza.

- Acordo, celebrado em Março, entre a CP e a Rodoviária Tejo, permite conjugar os serviços de comboio e de autocarro que ligam a Fátima e Ourém.

- A CP prepara a integral automotorização da linha do Oeste com Unidades Triplas Diesel e a reformulação dos horários das circulações nesta linha. As novidades são anunciadas em Abril.

- São organizados comboios especiais para o transporte de peregrinos ao santuário de Fátima, por ocasião da visita do Papa João Paulo II, em Maio.

- Em Maio, inicia-se a ligação ferroviária entre Cacém e Alverca, com comboios *double deck*.



- Lançado em Junho o concurso público internacional para o fornecimento de 20 automotoras diesel ligeiras, destinadas à UVIR.

- Parte de Lisboa, Santa Apolónia, em Junho, o "Comboio da Literatura Europa 2000", transportando 105 escritores de 43 países.

- Começa a ser testado em Junho, na estação do Rossio, um

- sistema de acesso aos comboios para pessoas com dificuldade de mobilidade.

- Seminário organizado, em Julho, pela CP na Fundação Gulbenkian revela, pela primeira vez em Portugal, os custos externos dos transportes: comprova-se que o comboio é o meio socialmente mais barato e que melhor respeita o ambiente.

- O Presidente da República, dr. Jorge Sampaio, viaja de comboio na linha de Sintra, em plena hora de ponta: é mais uma jornada de uma "Presidência Aberta" realizada em Julho.

- Ainda em Julho, entra ao serviço a décima composição modernizada da linha de Cascais, enquanto o Alfa Pendular começa a fazer dez viagens diárias.



Novas UME's para os suburbanos do Porto e de Cascais.



- O Conselho de Gerência da CP aprovou, em Agosto, o Código de Política Ambiental.

- Em Setembro, tomou posse o novo Conselho de Gerência da CP, que integra dois novos administradores, o eng. Joaquim Guerreiro Zeferino e o dr. António Ferreira de Lemos.

- Celebrou-se, em Setembro, o Dia Europeu sem Carros que, uma vez mais, comprovou as vantagens do comboio sobre o automóvel e no qual se ensaiou o bilhete intermodal. Na ocasião, verificaram-se significativos aumentos na procura do comboio.

- Cerca de quatrocentos trabalhadores da CP, recebem em Outubro, em cerimónia realizada no Palácio Foz, em Lisboa, emblemas que assinalam o seu tempo ao serviço da empresa: quatro dos Pins entregues são de ouro.

- Apresentadas, em Novembro, as novidades introduzidas no Lusitânia Comboio Hotel que melhoraram substancialmente a qualidade do serviço prestado.

- Anunciado, em Novembro, o resultado do concurso internacional para a modernização de 57 Unidades Triplas Eléctricas destinadas às linhas suburbanas de Lisboa e Porto e aos serviços regionais do Norte e das Beiras.

PENDULARES COM MAIS DESTINOS - Desde meados de Novembro que quatro circulações diárias do serviço Intercidades passaram a realizar-se com os comboios Alfa Pendulares. Os comboios saem de Lisboa às 10.55 e 19.55 e do Porto às 6 e às 11 horas. Devido ao maior número de paragens, os preços dos bilhetes dos quatro novos comboios são inferiores aos praticados nos Pendulares.

CAMPEÃO PARAOLÍMPICO - O medalha de ouro da maratona nos recentes Jogos Paraolímpicos de Sidney, Carlos Pereira, residente na Parede e habitual passageiro da linha de Cascais, foi entrevistado para a SIC, a bordo de um comboio desta linha, num trabalho de reportagem sobre "Um dia na vida de um atleta paraolímpico".

"HISTÓRIAS DA NOITE" DA RTP

- As linhas de Sintra e de Cascais foram palco de filmagens nocturnas, durante dois dias, num programa produzido pela RTP sobre os episódios e ocorrências da noite na Grande Lisboa. Ao longo das duas noites, entre as zero e as duas horas, as câmaras não registaram qualquer ocorrência menos agradável, o que vem confirmar a segurança existente nestas linhas férreas.

COMBOIOS DE CASCAIS COM PUBLICIDADE

- Os comboios da linha de Cascais passaram a ostentar publicidade no exterior das carroagens, uma medida que permite maior rentabilização. A concessionária é a Spectacolor Portugal, empresa premiada com a ACPRI 2000.

NOVO PRESIDENTE DA CP-UTML

- O dr. Canelas Lopes é o novo presidente da CP-UTML, substituindo no cargo o eng. Lopes Marques, que entretanto transitou para a REFER.

"COMBOIOS COM HISTÓRIAS"

É o título do livro de Margarida Magalhães Ramalho, editado pela Assírio & Alvim em parceria com o Instituto Nacional de Transporte Ferroviário. O livro, que foi apresentado na estação de S. Bento, no Porto, contém fotografias de Joshua Benoliel, Aurélio Paz dos Reis, Emílio Biel e Domingos Alvão, e relata acontecimentos de século e meio nos quais o comboio também foi protagonista.

Ferrovia Europeia atenta à política de combustíveis

A CECF – Comunidade Europeia dos Caminhos de Ferro manifestou preocupação quanto às pretensões dos transportadores rodoviários de fazer compensar a subida dos custos dos combustíveis com a diminuição da carga fiscal que sobre eles incidem. Embora respeite as decisões políticas que vierem a ser adoptadas pelos governos europeus, a CECF (que agrupa 35 empresas de gestão de infra-estruturas e de exploração ferroviária na União Europeia) observou que a redução da fiscalidade contraria o protocolo de Kyoto sobre a redução dos efeitos de estufa.

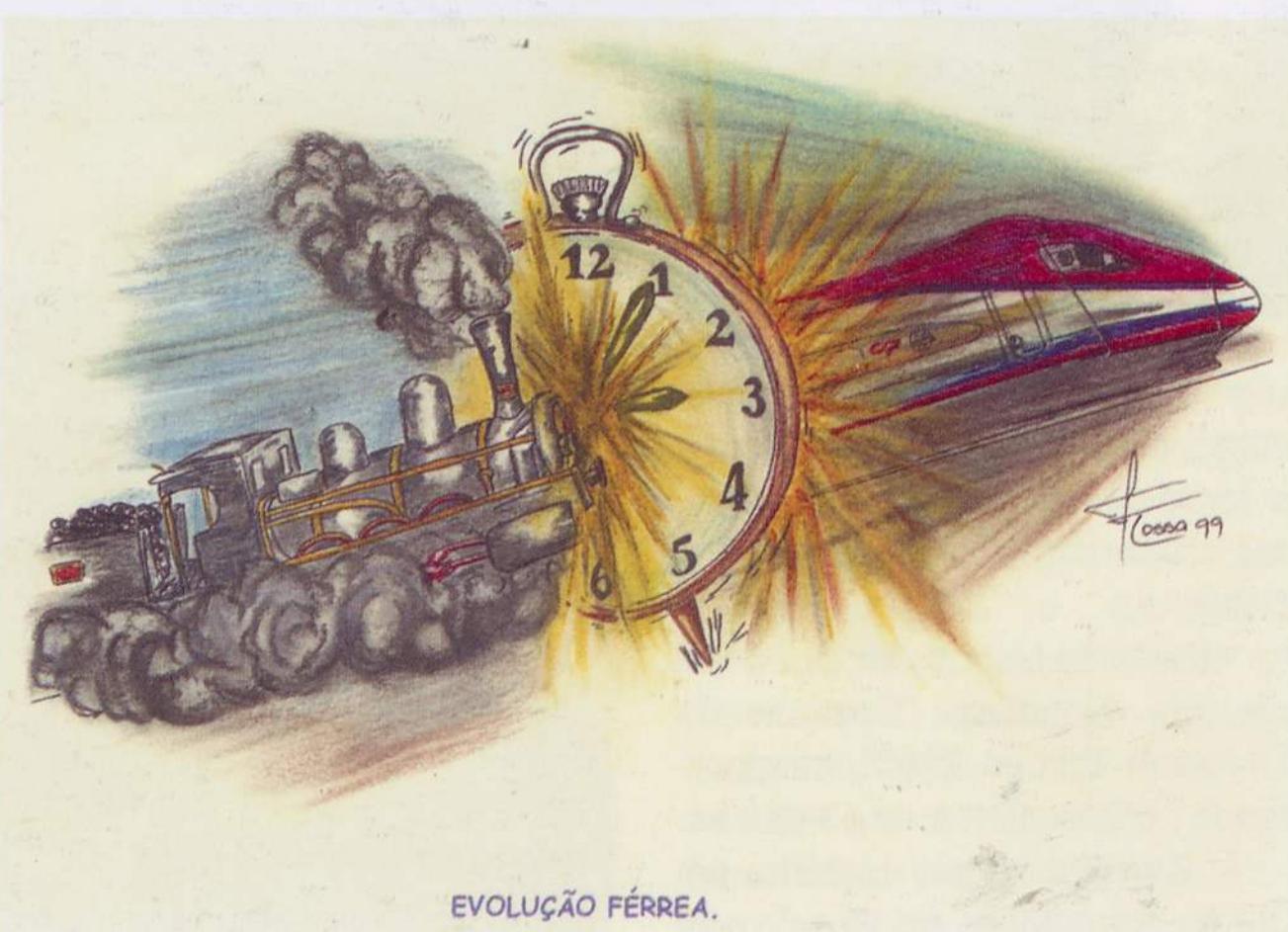
Como nota a CECF, uma política compensatória, ao encontro das

reivindicações dos transportadores rodoviários, não considera a internalização dos custos causados pela emissão de gás consequente deste modo de transporte. Por isso, a CECF defende o princípio de um aumento progressivo da fiscalidade incidente sobre os combustíveis, de modo a encorajar aperfeiçoamentos tecnológicos e mudanças nos comportamentos por parte dos utilizadores de transporte. É que, na perspectiva da CECF, a taxação da energia não deve ser considerada como um custo para a colectividade, mas como um instrumento que permita a redução dos custos externos do transporte.

Os nossos cartoonistas

Eis uma perspectiva optimista da "evolução ferroviária" vencendo a barreira do tempo. Trata-se de um bom "boneco" que nos foi enviado

por João Francisco Faria Marques (pseudónimo Mossa), inspector de revisão, residente em Vila Nova da Barquinha.



Mestre Teixeira de Melo

De operário a chefe de brigada sempre por dentro do vapor

Afonso Teixeira de Melo, hoje com 77 anos, entrou para a CP com 21 anos, onde se manteve até se reformar, em 1986, com 62 anos de idade. Tem memória lúcida que não o atraiçoa: lembra-se de ter ingressado na CP no ano do Armistício, em 1945, precisamente a 26 de Novembro – também o ano em que o Estado Novo decretou, pela fusão de várias empresas, a criação da empresa única ferroviária.

O vapor era a tecnologia de ponta da altura. Afonso de Melo começou como operário nas Oficinas Gerais de Campanhã, então designadas como a “Universidade Ferroviária do Norte” e a pulso foi trepando os vários degraus da hierarquia, mediante cursos e aprovações: chefe de equipa, chefe de brigada e contra-mestre. Entre as incursões pelo Porto, foi sucessivamente colocado na Régua, Mirandela, Viseu e Sernada do Vouga. Pelo Entroncamento veio em frequência de alguns cursos.

Sob a sua orientação chegou a ter, na especialidade de caldeiraria, todas as locomotivas de via larga e de via estreita adstritas à respectiva secção da Região Norte. E precisa: 140 de via larga, reparadas nas Oficinas de



Campanhã, e 60/70 de via estreita, que tanto poderiam ser recuperadas no local como transportadas por zorras até à Cidade Invicta. Tudo dependia do diagnóstico, das condições técnicas de recuperação e do tipo de intervenção ditados pelo experiente técnico.

Ainda guarda na memória as séries de locomotivas a vapor que lhe passaram pelas mãos. Lembra-se em particular das séries 201 a 216, locomotivas articuladas, que melhor venciam as curvas, ligadas por bielas. Operavam nas linhas do Tâmega, do Sabor e do Corgo. Algumas adquiridas pela CP, outras vieram da Alemanha como compensação de dívidas da Guerra.

Como também se recorda das locomotivas das séries 220/222, estas a operaram na via larga do Minho e Porto/Ermesinde, também chegadas até nós como espólio da Guerra.

Sob a sua responsabilidade, apenas na especialidade de caldeiraria, chegou a ter mais de uma centena de operários, distribuídos pelas Oficinas de Campanhã e nas diversas estações.

Mestre Teixeira de Melo foi também chefe de um dos comboios-socorro a diesel então existentes, lembrando-se do choque entre duas composições ocorrido em

Fornos de Algodres. Do que mais gosta recordar é o “made in Portugal” da totalidade das peças de substituição nas reparações das locomotivas a vapor – pesadas ou leves, de fundição ou de carpintaria, tudo era produzido, consoante as especialidades, em Campanhã, na Figueira da Foz, no Entroncamento ou no Barreiro.

FELIZ NATAL

O Boletim CP deseja a todos os seus leitores e trabalhadores da CP um feliz Natal e um Ano Novo próspero. Associa-se assim o Boletim às festividades próprias da quadra que, um pouco por todo o lado, são celebradas na empresa.



TER regressou a Lisboa

Foi uma viagem para matar saudades. O TER regressou para que os bascos amigos dos caminhos de ferro recordassem o passado, os tempos em que esta automotora diesel percorria os carris de Madrid a Lisboa. E trouxe notícias de uma velha locomotiva portuguesa que ainda hoje arfa pelos carris do País Basco.



Locomotiva "Portugal" ainda puxa nos carris bascos.

O velho TER voltou a Lisboa. Foi no passado dia 12 de Outubro que o TER 036, automotora diesel que fez a ligação diurna de Madrid a Lisboa, chegou a Santa Apolónia, em viagem organizada pela Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao. Da capital basca partira na véspera, parara no Entroncamento para um lançar de olhos ao Museu Ferroviário. Ao todo, 150 pessoas que ainda se deleitaram com uma viagem a Sintra – carris que o TER percor-

reu pela primeira vez na sua história.

Esta viagem terá sido justificada pela curiosidade: o que existe uma locomotiva com o nome "Portugal" no Museu basco de Azpeitia. É uma E 205, construída na Alemanha em 1913 pela Henschel & Sohn, oferta da CP ao Museu Basco do Caminho de Ferro, da Euskotren. A locomotiva a carvão fez serviço nas linhas do Corgo e do Sabor até 1985. Em Setembro do ano passado, foi enviada para

o País Basco, e aí totalmente restaurada com a colaboração do núcleo museológico da CP. Agora, com o nome "Portugal", faz marchas do Comboio Turístico do Vale de Urola. E Juanjo Olaizola, director do Museu de Azpeitia, próximo de Loyola, não se cansa de agradecer aos portugueses: "As portas do museu estão abertas a todos os amantes da ferrovia, mas os portugueses serão recebidos com um carinho muito especial. Convidamos todos os portugueses a virem admirar a sua Mallet".

O museu basco foi fundado em 1991, tendo aberto ao público em 1994, na localidade de Azpeitia a cerca de 50 quilómetros de San Sebastian. Está situado em antigas instalações do Ferrocarril del Urola, que ligava Zumaia a Zumarraga na província de Guipúzcoa.

Desde a fundação, o museu procede à recolha e restauro de inúmeras peças, em especial procedentes de antigas companhias ferroviárias do País Basco.

Normalmente todos os veículos restaurados ficam aptos a circular.