

UIC atenta à moeda única



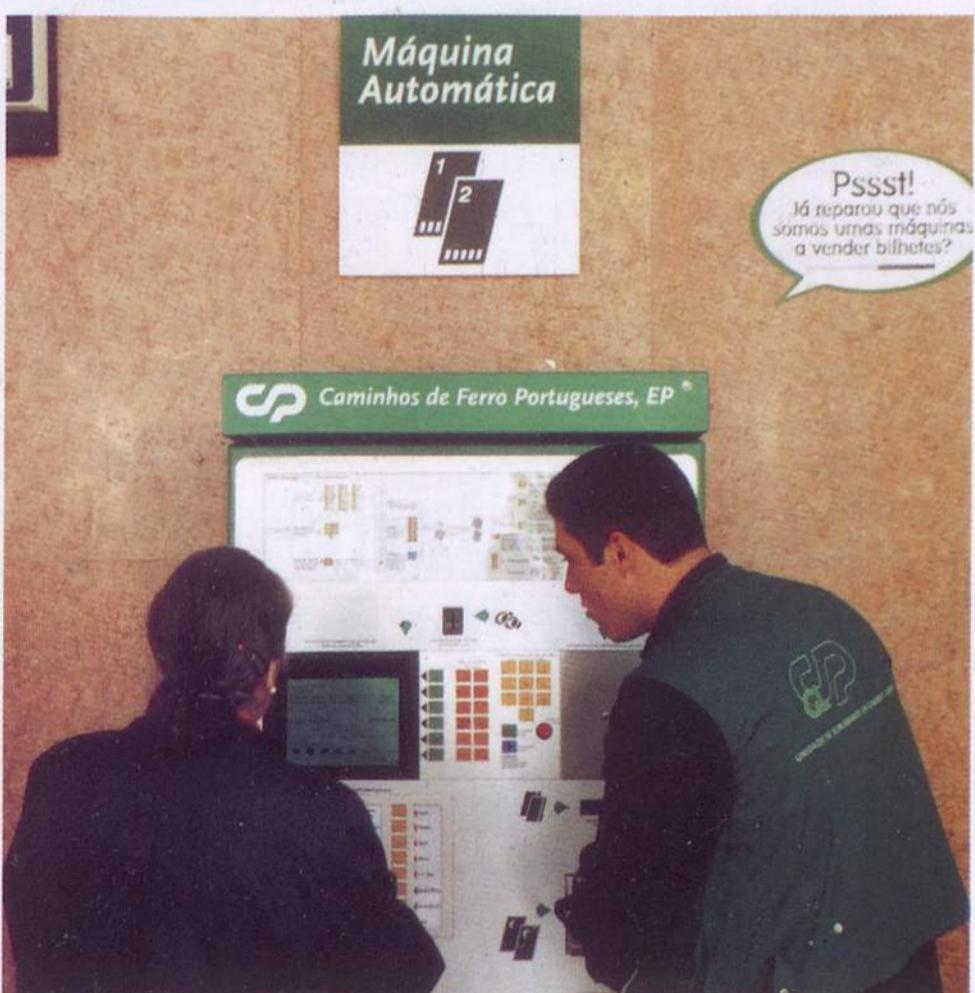
As implicações da entrada em circulação da moeda única na União Europeia, já no dia 1 de Janeiro de 2002, merecem a atenção das empresas ferroviárias. Por isso, a Sub Comissão de Preços da UIC - União Internacional dos Caminhos de Ferro - esteve reunida em Lisboa e analisou os problemas que o Euro vai criar nos tarifários.

(pág. 8)

CP e RENFE aliados Melhoria nos comboios inter-ibéricos

As ligações ferroviárias entre Portugal e Espanha (Sud-Express, Lusitânia Comboio Hotel e Porto/Vigo) podem melhorar a qualidade da oferta. Para tanto, CP e RENFE estão a preparar um AEIE (Acordo Europeu de Interesse Económico) com vista ao transporte internacional de passageiros. (pág. 2)

Formação reforça qualidade



O reforço da qualificação dos trabalhadores é uma atenção da CP que, desde o princípio de 2001, tem em execução um Plano de Formação, preparado pela Direcção de Pessoal e Assuntos Sociais (DPS). No total, são 215 cursos a ser ministrados ao longo do ano, abrangendo áreas tão diferentes como "segurança dos transportes", "qualidade do atendimento/serviço ao cliente", "utilização das novas tecnologias" e "integração no RC/99". (pág. centrais)

Parceria CP/RENFE prepara melhoria de oferta

A melhoria da qualidade da oferta nos comboios internacionais e da sua competitividade esteve em análise na reunião havida em Lisboa, a 8 de Março, entre a CP e a RENFE. Nela ficou estabelecida a prioridade para a constituição de um Acordo Europeu de Interesse Económico entre as duas empresas ferroviárias, com vista a incentivar o transporte internacional de passageiros, e foram perspectivadas melhorias nas ligações entre Portugal e Espanha: o Lusitânia Comboio Hotel (Lisboa-Madrid), o Sud-Express (Lisboa-Irun) e a ligação Porto-Vigo.



O Lusitânia Comboio Hotel tem melhorado qualidade.

Admite-se que a ligação Porto-Vigo venha também a ser assegurada por automotoras diesel espanholas, as quais a RENFE aguarda a entrega por parte do fabricante. Quanto ao Sud-Express, perspecti-

vam-se medidas que possibilitem maior rentabilidade. Finalmente, no que respeita ao Lusitânia Comboio Hotel, cuja qualidade de oferta tem vindo a melhorar, entram ao serviço, a curto prazo, os novos restaurantes.

Na reunião, a delegação da RENFE foi presidida por D. José Vidal Fuentes, Director Gerente da U.M. Nordeste-Centro, enquanto

a parte portuguesa, representada por uma delegação da CP/UVIR, foi presidida pelo Director do Departamento das Gerências de Mercado, eng. José Manuel Azenha.

Grande Porto: Pontualidade e regularidade evolução favorável

Os índices mensais de pontualidade e de regularidade dos comboios dos quatro eixos geridos pela Unidade de Suburbanos do Grande Porto (USGP) – linhas de Braga, Aveiro, Guimarães e Marco de Canaveses – registaram, em Fevereiro, em comparação com o mês antecedente, comportamento genericamente favorável. Verificaram-se melhorias nos índices da pontualidade e da regularidade em todas as linhas, excepto no eixo de Marco de Canaveses no que respeita ao primeiro destes itens. Nas quatro linhas circulam diariamente, nos dois sentidos, 257 com-



boios: Porto-Braga 49, Porto-Aveiro 64, Porto-Guimarães 81 e Porto-Marco de Canaveses 63.

Comboios Alfa dentro dos horários

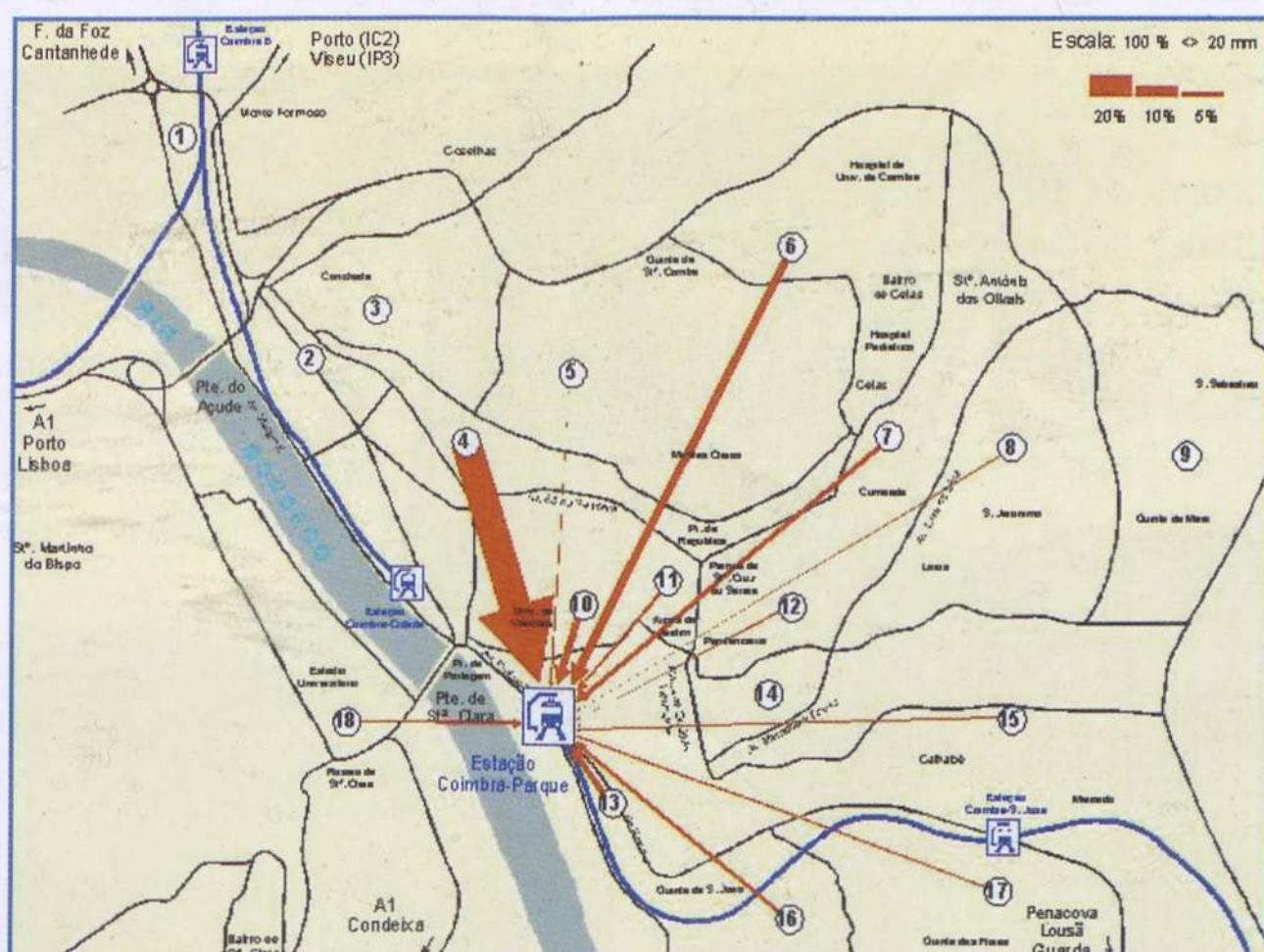
No mês de Fevereiro, a maior parte dos comboios Alfa Pendulares (um serviço “topo de gama” da CP, que realiza diariamente doze circulações entre Lisboa e o Porto) cumpriu o seu percurso dentro do horário, verificando-se um atraso médio de três minutos no total das circulações. Deste modo, registou-se cumprimento do horário em 86 por cento dos comboios. Em relação ao mês de Janeiro, estes parâmetros tiveram uma evolução positiva. Os atrasos assinalados deveram-se sobretudo a afrouxamentos nalguns locais, o que não impede de classificar como bom o seu desempenho.

Coimbra: inquérito às estações

Inquéritos aos clientes servem de guia ao estudo do eventual reordenamento da circulação ferroviária em Coimbra, considerando tanto a mobilidade dos passageiros, as dificuldades próprias de um centro urbano e o futuro da via férrea. Para já, uma das conclusões que se pode extrair dos inquéritos realizados na estação do Parque, é a elevada aceitação da transferência de Coimbra-Parque para a Praça da Portagem: 75 por cento dos inquiridos encaram a transferência positivamente, 16 por cento mostram-se indiferentes e menos de 10 por cento manifestam discordância.

Por outro lado, quanto ao eventual prolongamento do ramal da Lousã até Coimbra-A, 85 por cento dos inquiridos concordam, onze por cento são indiferentes e menos de cinco por cento acham-no negativo.

Formuladas as mesmas questões junto dos passageiros entrad os ou desembarcados na estação de São José, regista-se que a transferência de Coimbra-Parque para a Praça da Portagem é tida como positiva para 59 por cento dos inquiridos, trinta por cento manifestaram-se indiferentes e onze por cento expressaram-se negativamente. Para os mesmos passageiros, a hipó-



Em estudo, a transferência de Coimbra-Parque para a Praça da Portagem.

tese do prolongamento até Coimbra-A recolheu 64 por cento de respostas favoráveis, 29 por cento estão indiferentes e apenas sete por cento se manifestou discordante.

Indicadores diferentes são dados relativamente aos inquéritos efectuados na estação de Coimbra-A quanto à hipótese do actual serviço passar para Coimbra-B: 61 por cento encara negativamente tal perspectiva, manifestando-se indiferentes 18 por cento e 21 por

cento considera a medida como positiva.

O inquérito, realizado em Outubro do ano passado e apresentado em Coimbra a 21 de Fevereiro, permite concluir que as estações mais utilizadas, nas entradas e saídas da capital do Mondego, em todos os dias da semana, são, por ordem crescente, Parque, Coimbra-B e Coimbra-A, enquanto a estação de São José regista o mais fraco movimento.

CP não rejeita compromissos

Um eventual reordenamento das estações de Coimbra não colide com o compromisso assumido pela CP de manter a exploração da linha da Lousã, enquanto não houver alternativa de transporte credível e que ofereça qualidade de serviço: isto é, até que a Sociedade Metro do Mondego SA esteja em condições de assegurar o seu desempenho. Nesse sentido, a CP tem vindo a melhorar as condições existentes a nível da oferta do material circulante e nas condições da exploração comercial, com a entrada ao serviço de automotoras remodeladas

(Allans da série 0300), acrescentadas – a partir de meados deste ano – com novo material circulante, Allans das séries 2100 e 2200.

A CP entende, no entanto, que, com a criação da REFER (que tem a responsabilidade da gestão e manutenção da infra-estrutura ferroviária), o diploma que em 1994 criou a Sociedade Metro do Mondego SA, – na qual a CP participa, juntamente com os Municípios de Coimbra, Lousã, Miranda do Corvo e Metropolitano de Lisboa – se encontra desactualizado.

Formação para 2001 ministra 215 cursos



A formação para as novas tecnologias é uma das preocupações do Plano de Formação da CP.

O Plano de Formação da CP (PF 2001) começou a ser executado desde o princípio do ano. Foi preparado pela Direcção de Pessoal e Assuntos Sociais (DPS) e contou com o apoio de todas as Unidades de Negócio e dos órgãos centrais da empresa. O Plano atende, de forma particular, à necessidade de reforço da qualificação dos trabalhadores em áreas importantes da sua actividade, tendo em conta que cada vez mais a empresa deve ter um comportamento de prestação de serviço aos clientes.

Assim, o PF 2001 contribuirá para reforçar a capacidade de intervenção em importantes vec-

tores de actividade, com destaque para o seguinte:

- **Segurança do transporte**, Visa assegurar a manutenção e/ou o desenvolvimento das competências fundamentais dos trabalhadores que actuam ao nível dos comboios, garantindo a segurança, a regularidade e a fiabilidade destes;

- **Qualidade do atendimento/ serviço ao cliente**, em articulação com o projecto MIQ-Mudança Inovadora para a Qualidade, e visando, cada vez mais, a prestação de um serviço de qualidade ao cliente;

- **Utilização das novas tecnologias**, assegurando a aquisição de conhecimentos fundamentais para a utilização dos novos equipamentos, tanto nas estações como a bordo, bem como a aquisição de competências básicas e/ou específicas para uso das ferramentas informáticas;

- **Integração no RC/99**, que atende à necessidade de preparar a integração dos trabalhadores nas categorias profissionais resultantes do novo Regulamento de Carreiras.

O PF 2001 prevê a realização de 215 cursos, num total de 764

acções de formação, com a participação de 9 486 formandos, totalizando 30 833 horas de formação. Cada trabalhador da empresa terá, ao longo do ano, uma média de 35 horas de formação.

Cursos de vapor no Entroncamento

Entretanto, no Entroncamento houve uma formação muito especial: decorreram aí dois cursos de condução de locomotivas a vapor que, frequentado por vinte maquinistas, juntou teoria e prática – entre Belver e Entroncamento viu-se o regresso das velhas locomotivas, agora transformadas em escolas de homens que não escondiam alegria e paixão por aquelas máquinas que fizeram história. Com a bela 0187 a romper por entre vales e colinas rumo à

margem do Tejo, tendo o castelo de Belver como testemunha.

Formandos e formadores voltaram a vestir a pele dos antigos cavaleiros dos carris, entusiasmados pela nobre arte do vapor e até nas roupas por eles usadas houve a preocupação de trajar a rigor. O "Boletim CP" foi até lá e

assistiu a um bom repasto, trincado por quantos embarcaram neste projecto. Assim, no rasto do vapor, se recou no tempo para preservar para o futuro a experiência do passado.

A geração do vapor há muito que saiu do activo e muito poucos eram hoje aqueles capazes



de fazer andar as locomotivas que repousam nos museus. Um problema agora resolúvel sempre que, por razões de turismo ou outras, as máquinas de outrora tiverem que regressar aos carris.



Máquinas a vapor voltam a ter quem as conduza: este é o resultado de uma formação muito especial realizada no Entroncamento.

LINHA DA BEIRA BAIXA - Devido aos trabalhos de modernização na linha da Beira Baixa (entre Castelo Novo e a Covilhã) está suspensa, até finais de Julho, a circulação ferroviária entre esta cidade e Castelo Branco. Esta situação afecta todos os comboios Intercidades, Inter-Regionais e Regionais e implica o recurso a meios alternativos rodoviários entre Castelo Branco e a Covilhã. Assinala-se outra consequência ao nível de ligeiros acertos horários nas marchas dos comboios regionais entre a Covilhã e a Guarda.

CENTRO DE ANIMAÇÃO - A CP ofereceu à Junta de Freguesia da Horta das Figueiras, em Évora, uma velha carruagem destinada a um novo Centro de Animação Socioeducativa para a infância, um projecto promovido pela Associação de Freguesias do Concelho de Évora, com o apoio do Instituto para o Desenvolvimento Social. Deste modo, material que já não se encontra ao activo é colocado à disposição e em benefício da comunidade.

LARES FERROVIÁRIOS - São mais de doze mil os associados em lares ferroviários, como demonstra o relatório e contas da Associação dos Lares Ferroviários, aprovado em assembleia geral. Por proposta da direcção cessante, a assembleia aprovou como objectivos para o ano em curso a constituição de uma comissão instaladora da delegação no sul do País, o arranque da construção de um lar no norte e o reforço das acções no Lar do Entroncamento. A assembleia elegeu também os corpos sociais da Associação para o triénio 2001-2004.

CLUBE DE ENTUSIASTAS - O CEC, Clube de Entusiastas do Caminho de Ferro, elegeu – em assembleia geral – os seus corpos sociais para o biênio 2001/2. Com apenas duas excepções, a generalidade dos anteriores dirigentes foi reconduzida. Para eventuais contactos, um endereço: apartado 21495 - 1134-001, Lisboa.

“A MALTA DO COMBOIO” - Foram estudantes, frequentaram o liceu, a escola técnica, os colégios em Viana do Castelo. No comboio, entre Barcelos/Viana/Barcelos, encontravam-se, conviviam: nos anos de 50 a 70, o comboio era praticamente o único meio de transporte disponível. Por isso se referem a si mesmos como a “malta do comboio” estes antigos utentes do comboio Barcelos/Viana que este ano, a 17 de Fevereiro, celebraram com um jantar em Chafé o seu III Encontro. Desta feita, o Encontro foi alargado aos antigos estudantes que utilizavam o comboio entre Viana e Valença.

Europa incentiva transporte combinado

A política europeia de apoio ao transporte combinado, para lhe conferir mais competitividade, ganha em Fevereiro contornos mais definidos: a União selecciona as candidaturas ao programa de acções-piloto para o Transporte Combinado (PACT). A revista “Cargo”, na sua edição de Janeiro, refere que apenas são elegíveis pela UE as acções de carácter internacional, podendo os projectos “consistir em medidas operacionais inovadoras, estudos de viabilidade que visem ou preparam medidas operacionais inovadoras” relacionadas “com medidas comerciais associadas à oferta de um transporte combinado”.

Observa ainda a mesma revista que “os projectos não devem causar distorções inaceitáveis da concorrência nos mercados em causa entre modos de trans-

porte não-rodoviário ou pontos de transbordo. Deve haver uma transferência de tráfego do modo rodoviário para o transporte combinado”.

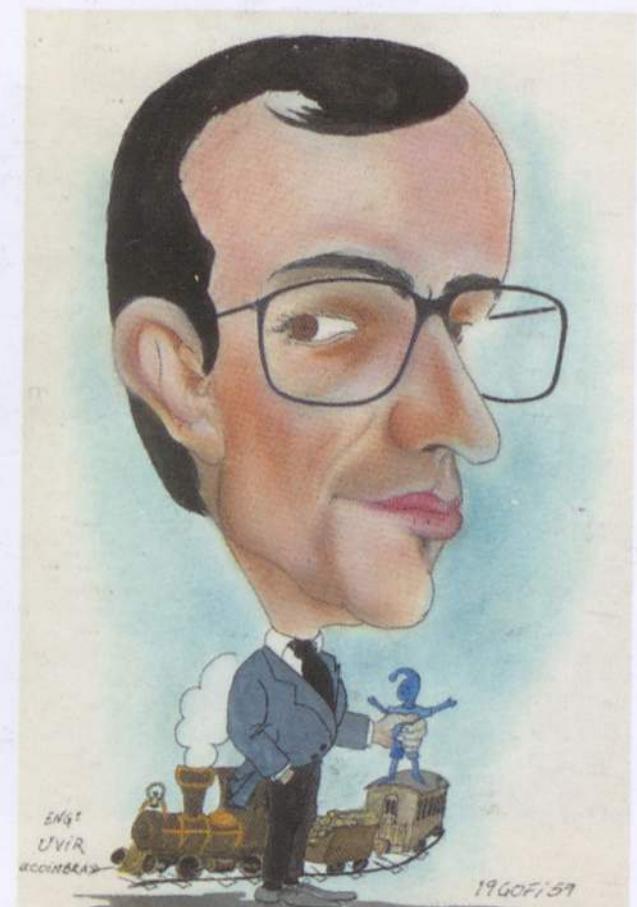
Ainda recentemente, a CCFE (Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus, que reúne 35 das maiores companhias ferroviárias e infraestruturas da UE, além da Noruega, Suíça e de oito países candidatos à adesão à UE), advogava “o recurso a meios fiscais como forma de se reduzir as actuais distorções dos preços e baixar os custos económicos das emissões de gás que produzem o efeito de estufa”. Foi também defendida a supressão do IVA no tráfego ferroviário internacional, como sucede no tráfego aéreo. Medidas que, a serem adoptadas, impulsionarão o necessário desenvolvimento do transporte combinado.

FOTOGRAFIA FERROVIÁRIA EM CONCURSO

É mais um concurso organizado pelo “Boletim CP”, desta feita destinado aos ferroviários que se interessam por fotografia. Pretende-se com esta iniciativa fomentar a criatividade plástica nos Caminhos de Ferro. Até Agosto próximo, é de pegar em máquinas fotográficas, tomar o comboio como tema, dar asas ao engenho e concorrer.

Os nossos cartoonistas

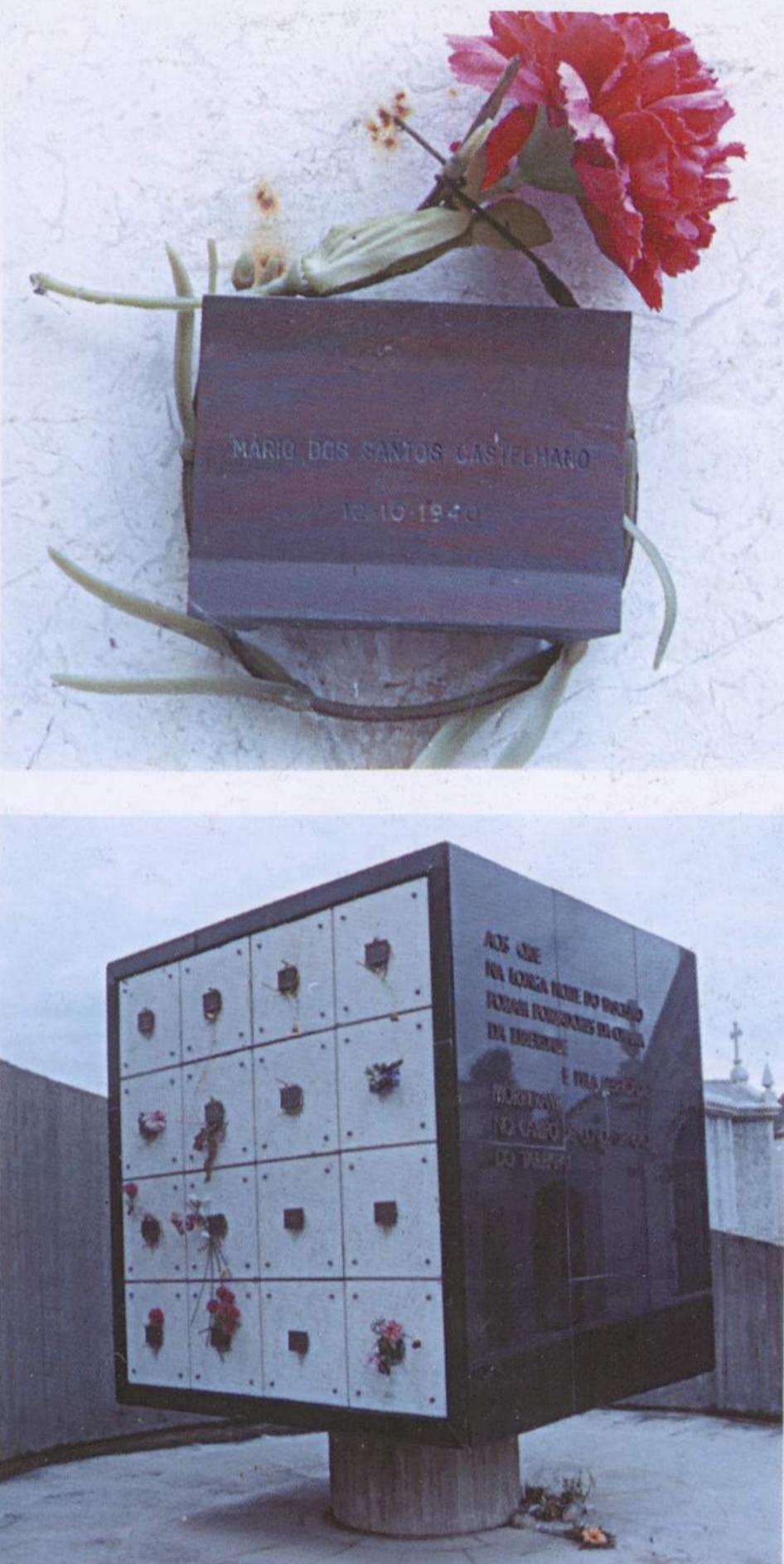
Por vezes, cartoon e caricatura confundem-se. Historicamente assim é e ainda hoje é difícil marcar a divisória entre uma coisa e outra. É o caso deste trabalho de Bráulio Manuel Lemos Figo, operador comercial da UVIR, residente em Pereira do Campo, Montemor-o-Velho. Bráulio Lemos Figo surpreendeu-nos pela força do seu traço – uma boa referência que fica do concurso do “Boletim CP”



Mário Castelhano, um resistente

Mário dos Santos Castelhano: uma das mais notáveis figuras do movimento libertário dos anos 20 do século passado, secretário-geral da CGT (Confederação Geral de Trabalhadores), redactor principal do jornal "A Batalha", foi ferroviário. Entrou para a Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro com apenas 14 anos de idade, tendo desempenhado funções diversas ao longo da sua ascensão profissional até fator e amanuense de 1ª classe. Em 1920, com 34 anos de idade, foi despedido dos caminhos de ferro em consequência de uma greve – nesses tempos da I República, a actividade sindical tinha consequências que extravasam as relações próprias da convivência democrática como hoje a entendemos.

Mário Castelhano morreu a 12 de Outubro de 1940 no Campo de Concentração do Chão Bom, Tarrafal, ilha de Santiago em Cabo Verde. Foi um dos deportados pelo regime de Salazar na repressão à greve revolucionária de 18 de Janeiro de 1934, com a qual se tentou resistir à destruição dos sindicatos livres e à imposição dos sindicatos corporativos. Fora



Tributo a Mário Castelhano no mausoléu dos mortos no Tarrafal (Alto S. João).

detido pela Polícia de Vigilância e Defesa do Estado três dias antes da eclosão do movimento insurreccional: encarcerado na Trafaria, foi condenado em Tribunal Militar Especial a 16 anos de prisão,

primeiro deportado para os Açores, onde esteve preso na Fortaleza de S. João Baptista, Angra do Heroísmo, antes de ser enviado para o presídio de Cabo Verde.

Nascido em Lisboa a 31 de Maio de 1896, desde muito jovem Castelhano aparece ligado ao movimento sindical que procurava alterar as então extremamente difíceis condições dos trabalhadores. Veio a ser destacado protagonista nas lutas de tendências que por essa época se registaram. Em Fevereiro de 1927, participou na tentativa revolucionária contra a Ditadura Militar. Preso, conheceu a primeira deportação – para Angola. Três anos mais tarde, transferido para os Açores e depois para a Madeira, aderiu aqui à revolta do general Souza Dias. Derrotado, foge com três outros companheiros clandestinamente para Lisboa no porão de um navio que aporta ao Funchal.

Figura destacada da resistência ao antigo regime, Mário Castelhano tinha 44 anos quando a malária o matou. Depois do 25 de Abril de 1974, foi publicado o único livro que tem a sua autoria: "Quatro Anos de Deportação".

UIC prepara-se para a moeda única

As questões suscitadas pela introdução da moeda única, o Euro, em circulação na União Europeia a partir de 1 de Janeiro de 2002, foram analisadas pela Sub Comissão de Preços da UIC, União Internacional dos Caminhos de Ferro. A reunião, que decorreu num hotel de Lisboa nos dias 15 e 16 de Fevereiro, contou com a presença de 30 delegados de 20 empresas ferroviárias da Europa. Designadamente: Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Croácia, Dinamarca, Espanha, França, Holanda, Inglaterra, Itália, Jugoslávia, Luxemburgo, Polónia, Portugal, República Checa, República Eslovaca, Roménia, Rússia e Suíça. A UIC fez-se representar pelas Comissões de Passageiros e de Finanças.

Outros temas estiveram em discussão na reunião presidida por Mrs. Anna Brunotte, dos Caminhos de Ferro Alemães, em particular a "interoperacionalidade dos caminhos de ferro europeus". Porque naturalmente com este tema estavam estreitamente relacionadas, os presentes analisaram também questões relativas à definição de uma "estratégia comercial das empresas ferroviárias europeias no tráfego internacional" e a "flexibilização dos sistemas de preços".



Para dar continuidade aos debates foram criados grupos de trabalho restritos, devendo as suas propostas ser apreciadas em próxima reunião, agendada para 26 de Setembro. Deste modo, a UIC prepara-se para concertar

políticas empresariais que atendam aos problemas suscitados pela moeda única e para a definição de orientações que permitam uma adequada interoperacionalidade entre as empresas destes países.