



Em Setembro Grande Porto recebe novos comboios

É já a partir de Setembro que o Porto vai usufruir do conforto dos novos comboios. Segurança, design inovador a nível interno e externo e novas tecnologias fazem deste material o que de melhor e mais moderno existe.

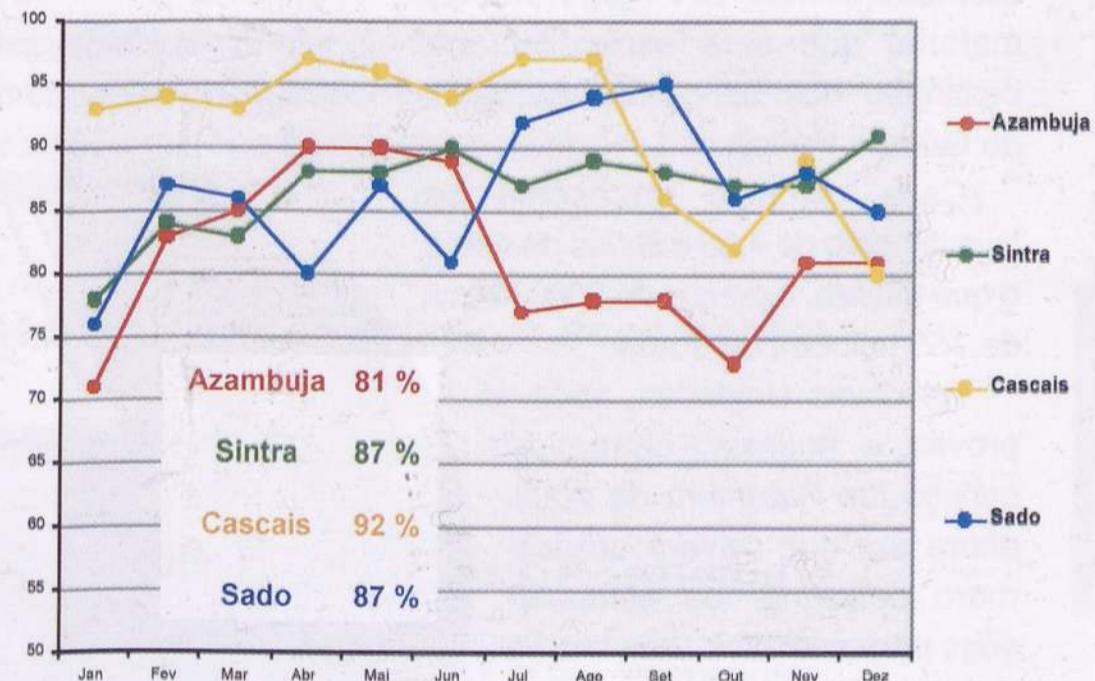
(págs. 2 e 3)

Pontualidade e regularidade: causas e conclusões

Os Suburbanos da Grande Lisboa foram os mais pontuais, seguindo-se o Alfa Pendular e os Internacionais. Os atrasos foram motivados, na sua maioria, por causas externas. São estas as conclusões do Barómetro 2001.

(págs. 4 e 5)

PONTUALIDADE
Períodos de Ponta



USGP: 2001 trouxe evolução positiva

Os Suburbanos do Grande Porto melhoraram em prestação de serviços quando comparados com anos anteriores.

(págs. 6 e 7)



CP adquire 34 comboios eléctricos para serviço suburbano do Porto

A CP vai começar a receber, a partir do próximo mês de Maio, as 34 Unidades Múltiplas Eléctricas (UME's) objecto de um contrato, adjudicado em Janeiro de 2000 ao consórcio Siemens/Bombardier (ex-Adtranz), material que será exclusivamente destinado aos serviços suburbanos do Grande Porto.

Cada comboio representa um investimento de 4,56 milhões de euros, o que totaliza, a preços de 2000, cerca de 155 milhões de euros.

As novas Unidades, após as provas e ensaios, entram ao serviço em Setembro de 2002, altura em que haverá um número suficiente de composições para constituir uma família de comboios.

As 34 automotoras eléctricas, que vão ser entregues à CP ao ritmo de duas por mês, calendário que estará concluído em Novembro

de 2003, destinam-se ao serviço dos quatro eixos suburbanos do Grande Porto: Braga, Marco de Canaveses, Aveiro e Guimarães.

Material de design atraente

As novas UME's distinguem-se pelo design inovador (interno e externo), a



que se adicionam características de segurança, conforto, fiabilidade, optimização das operações de manutenção e introdução das mais modernas tecnologias actualmente ao dispor na indústria ferroviária.

A configuração articulada, com foles herméticos entre as carroagens até agora inédita em Portugal, permite a total visibilidade no interior de cada automotora, entre uma e outra extremidade, melhorando a percepção de segurança dos passageiros. Neste domínio é de assinalar a introdução de video-vigilância.

As UME's estão equipadas com indicadores informativos exteriores, que indicam o destino; e interiores, que para além do destino indicam o itinerário, paragem seguinte, correspondências, hora, temperatura exterior e outras mensagens.



Além da informação visual, as novas automotoras dispõem de equipamento de som para a difusão de informação e de música ambiente.

O equipamento de tracção permite a frenagem por recuperação, devolvendo energia à catenária, contribuindo assim para uma exploração mais ecológica e económica, além de atenuar a poluição sonora e acústica, ao que se acrescenta a redução dos custos das operações de manutenção.

As novas automotoras são do tipo articulado e constituídas por quatro caixas e cinco "bogies" cada. Com um comprimento de 66,8 metros, têm capacidade para 250 passageiros sentados, 228 lugares em pé e espaço reservado para cadeira de rodas.

Cada caixa dispõe de quatro portas (duas por lateral), o que corresponde, por cada UME, ao total de 16 portas. O chão situa-se a 1035 mm do plano de rolemento, com rodas



destes comboios permite dotar o serviço com padrões de qualidade europeus, reduzindo tempos de percurso, aumentando o conforto e permitindo o reforço do sistema de horários cadenciados.

Durante 2001

Factores externos à CP condicionam pontualidade e regularidade dos comboios

Em 2001, o índice global de pontualidade média foi, por serviços e por ordem decrescente, o seguinte: Suburbanos da Grande Lisboa - 87 por cento; Alfa Pendular - 86; Internacionais - 82; Suburbanos do Grande Porto - 80; Intercidades - 63; e Interregionais - 56.

No ano passado, a regularidade média atingiu os 98 por cento nos comboios Intercidades e 97 nos restantes serviços.

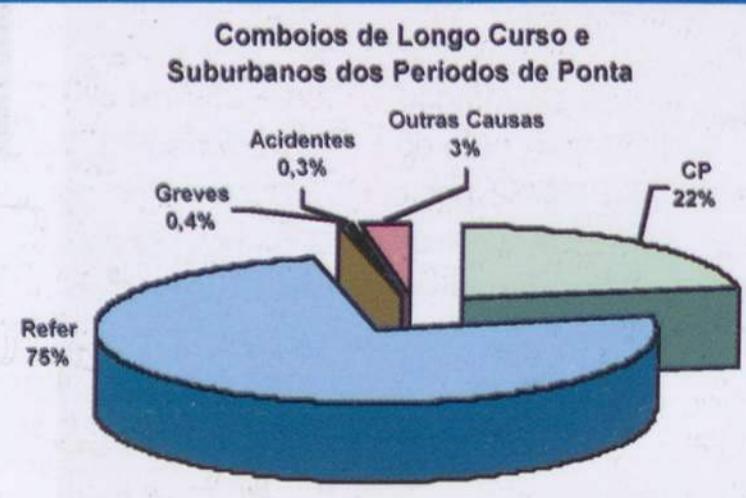
Embora os atrasos médios à partida não sejam significativos, oscilando entre os trinta segundos (Alfa Pendular) e o minuto e meio (Interregionais), já os atrasos médios à chegada revelam valores superiores.

Atrasos Médios à Chegada

Serviço	Tempo
Suburbanos Lisboa	1.40m
Suburbanos Porto	2.2m
Alfa Pendular	3.7m
Comboios Internacionais	4.2m
Intercidades	8.3m
Interregionais	10.1m

As dificuldades de cumprimento dos horários dos comboios, envolvendo atrasos nas partidas e chegadas e supressões de circulações – cujo ónus recai normalmente sobre a CP – devem-se principalmente a factores externos à empresa, nomeadamente

Responsabilidade dos atrasos



Apresentação dos índices de pontualidade e regularidade.

pela ocorrência de obras de melhoria das linhas férreas e outras intervenções na infra-estrutura.

Atrasos nos suburbanos

Numa análise mais minuciosa, por eixos e serviços, dos indicadores de pontualidade, verifica-se que o Serviço Suburbano da Grande Lisboa é o mais pontual.

Na linha da Azambuja, com uma pontualidade média global de 81 por cento e regularidade de 94, em 2001, os atrasos verificados são da responsabilidade da Refer em 67 por cento e 32 da CP. Na linha de Sintra, os mesmos parâmetros atribuem à Refer 59 por cento dos atrasos e à CP 40.

Na linha de Cascais, os mesmos indicadores apontam 80 por cento dos atrasos à empresa gestora da infra-estrutura e 11 à CP. Na linha do Sado, as responsabilidades da falta de pontualidade são da mesma ordem, ou seja, 87 por cento da Refer e 13 da CP.

No segmento dos comboios Intercidades – com seis eixos: Porto, Braga, Guarda, Covilhã, Beja e Faro – as performances alcançadas ao nível da pontualidade encontram-se fortemente condicionadas pelas intervenções verificadas ao nível da infra-estrutura. Nestes seis serviços, os índices de regularidade são bastante elevados, situando-se em 97 por cento (Braga) 98 por cento (Porto e Guarda) e 99 por cento (Covilhã, Beja e Faro).

No eixo de Braga, com indicadores de pontualidade média global, em 2001, de 88

por cento e de regularidade de 98, a CP foi responsável por 47 por cento dos atrasos, cabendo à Refer 33 por cento. Na linha de Marco de Canaveses, com registos de pontualidade e de regularidade de 76 e 97 por cento, a entidade gestora da infra-estrutura foi responsável por 63 por cento dos atrasos e a CP por 27. Na linha de Aveiro, com indicadores de pontualidade de 81 por cento e de regularidade com 97, a Refer teve responsabilidade em 56 por cento dos atrasos e a CP em 30. De notar que nestes três eixos a rubrica "outros" motivos alcança valores elevados, 16 por cento em Braga, 11 em Aveiro e 8 no Marco de Canaveses.

Atrasos outros serviços

No longo curso, os comboios Alfa Pendular continuam a distinguir-se pelas suas performances, nomeadamente em termos de pontualidade e de regularidade.

Este serviço é o menos penalizado nestes parâmetros, pontualidade 86 por cento e regularidade 97. Constitui-se que o gestor da infra-estrutura é responsável por cerca de 82 por cento dos atrasos e a CP por 12.

No segmento dos comboios Intercidades – com seis eixos: Porto, Braga, Guarda, Covilhã, Beja e Faro – as performances alcançadas ao nível da pontualidade encontram-se fortemente condicionadas pelas intervenções verificadas ao nível da infra-estrutura. Nestes seis serviços, os índices de regularidade são bastante elevados, situando-se em 97 por cento (Braga) 98 por cento (Porto e Guarda) e 99 por cento (Covilhã, Beja e Faro).

É ao nível da pontualidade que estes serviços apresentam maiores

dificuldades. No eixo do Porto, pontualidade de 84 por cento, as causas dos atrasos são devidas à Refer em 74 por cento, cabendo à CP 19 por cento das responsabilidades. No eixo de Braga, 76 por cento de pontualidade, os atrasos são repartidos pela gestora da infra-estrutura com 63 por cento e pela CP com 30 por cento. Na linha da Guarda, pontualidade de 51 por cento, o incumprimento dos horários deve-se a razões da Refer em 68 por cento e da CP em 27. No eixo da Covilhã, pontualidade de 40 por cento, as razões dos atrasos são, pela mesma ordem de responsabilidade, de 86 e 14 por cento. Na linha de Beja, pontualidade de 79 por cento, as responsabilidades pelos atrasos são, respectivamente, de 92 e 8 por cento. No eixo de Faro, pontualidade de 45 por cento, as ocorrências que justificam os atrasos são imputadas à Refer em 89 por cento e à CP em 11.

Outra conclusão que se pode retirar destes indicadores é a relacionada com os atrasos dos comboios à partida, os quais oscilam, em valores médios globais, em 2001, entre os 30 segundos (eixo de Braga) e os 2,9 minutos (eixo da Covilhã). Contudo, os atrasos médios à chegada, em minutos, sobem para os 3,6 em Beja, 4,7 no Porto, 7,4 em Braga, 8,7 na Guarda, 11 em Faro e 13,1 na Covilhã.

Indicadores dos interregionais e internacionais

Relativamente ao desempenho dos comboios Interregionais – serviços do Norte, Beira Alta, Beira Baixa, Douro, Minho, Oeste e Sul – os indicadores de regularidade permanecem elevados, situando-se entre os 95 e os 99 por cento.

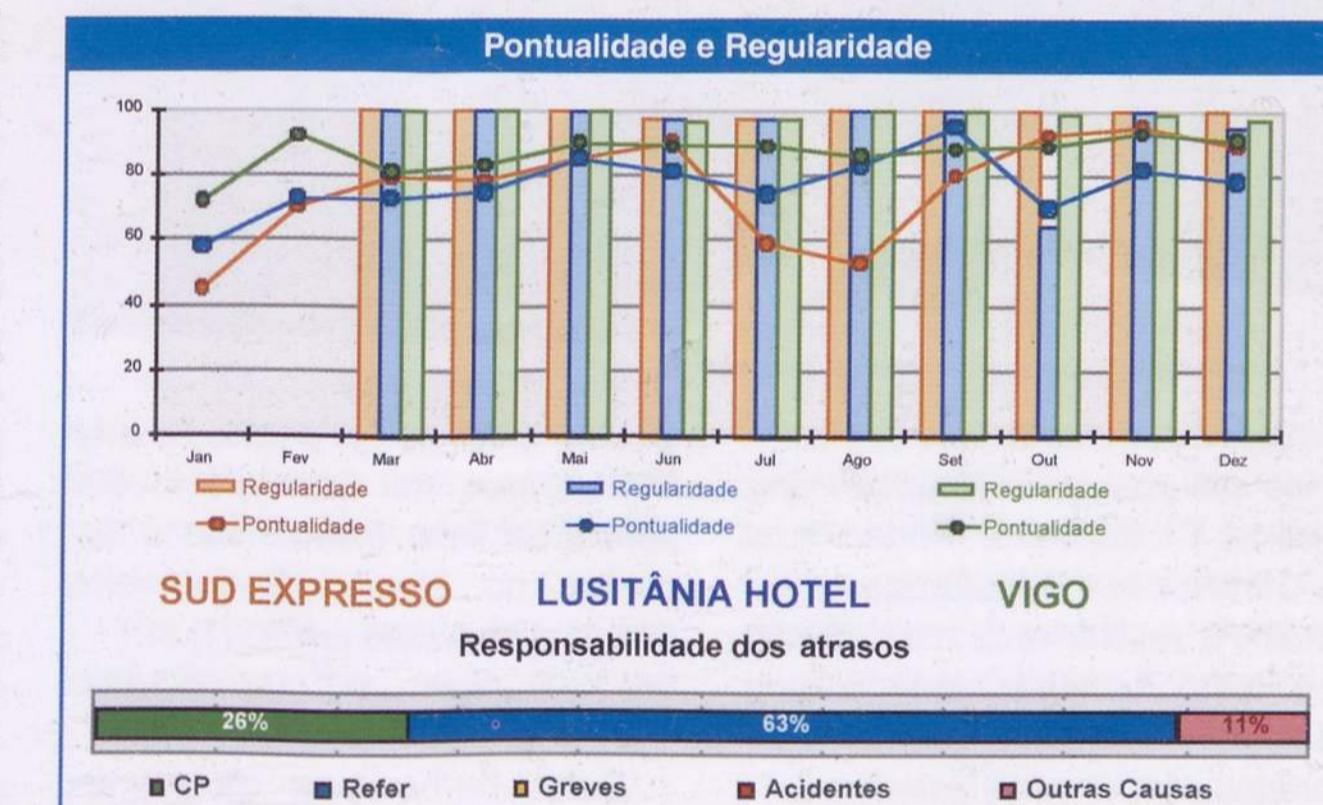
Na linha do Norte, pontualidade de 78 por cento, a Refer é responsá-

vel por 73 por cento dos atrasos e a CP por 17 por cento. Na linha da Beira Alta, pontualidade de 77 por cento, os atrasos são, pela mesma ordem, de 66 e 24 por cento. Na linha da Beira Baixa, pontualidade de 52 por cento, os atrasos são devidos ao gestor da infra-estrutura em 81 por cento e à CP em 17. Na linha do Douro, pontualidade de 20 por cento, a afectação

três na linha do Douro.

Na esfera dos comboios internacionais – Sud Expresso, Lusitânia Comboio Hotel e Porto/Vigo – cabe igualmente salientar os respectivos indicadores e a afectação dos atrasos.

Relativamente à afectação dos atrasos por entidade responsável, a mesma foi, para a Refer e CP, respetivamente: comboio Sud Expresso –



dos atrasos cabe 91 por cento à Refer e 5 à CP. Na linha do Minho, pontualidade de 85 por cento, na mesma ordem, as responsabilidades dos atrasos são de 47 e 42 por cento. Na linha do Oeste, pontualidade de 67 por cento, o incumprimento dos horários regista 53 por cento de responsabilidades ao gestor da infra-estrutura e 40 ao operador ferroviário. Na linha do Sul, pontualidade de 65 por cento, as causas dos atrasos são devidas à Refer em 89 por cento e à CP em 11.

Neste segmento do serviço adquirem ainda alguma relevância nos atrasos dos comboios "outros factores", que alcançam os 10 por cento na linha do Minho, 9 nas linhas do Norte e da Beira Alta, quatro na linha do Oeste e

67 e 24 por cento; Lusitânia Comboio Hotel – 82 e 12 por cento; e Porto-Vigo – 40 por cento para cada empresa. Mais uma vez o factor "outras ocorrências" teve algum significado nestes indicadores: Sud Expresso – nove por cento; Lusitânia Comboio Hotel – 6 por cento e Porto-Vigo – 19 por cento.

A CP realizou em 2001 o total de 555 mil 802 circulações de passageiros, assim repartidas por ordem decrescente: Suburbanos da Grande Lisboa - 269 mil 653 (48,5 por cento do total); Regionais - 177 mil 918 (32 por cento); Suburbanos do Grande Porto – 80 mil 095 (14,4 por cento); Interregionais – 11 mil 367 (2 por cento); Intercidades – 9 225 (1,6 por cento); Alfa Pendular – 4 699 (0,8 por cento); e Internacionais – 2 845 (0,5 por cento).

Indicadores de qualidade dos comboios suburbanos do Porto melhoraram em 2001



Dr. Eduarda Loureiro na apresentação dos indicadores.

Os indicadores anuais dos comboios suburbanos do Grande Porto - eixos Porto/Aveiro, Porto/Marco de Canaveses e Porto/Braga - continuam a revelar uma melhoria no seu comportamento médio e uma evolução consistente quando comparados com os anos anteriores.

Numa escala de zero a dez, na apreciação média global por linhas, o serviço Porto/Aveiro atingiu 6,1 pontos em 2001 enquanto no ano anterior tinha ficado nos 5,7 pontos. No eixo Porto/Marco da Canaveses a média global obtida em 2001 foi de 6,4 pontos e de 6,3 pontos em 2000. Na linha suburbana Porto/Braga houve igualmente uma evolução na média dos barómetros anuais: 6,5 pontos em 2001 e 6,4 pontos em 2000.

Em comparação com os primeiros barómetros, realizados em 1999, a evolução registada em 2001 é ainda mais notória, à excepção do eixo Porto/Aveiro. Com efeito, em 1999, os valores médios

globais foram de 5,6 pontos no eixo Porto/Marco de Canaveses, 6,1 pontos na linha Porto/Braga e 6,1 pontos no serviço Porto/Aveiro (idêntico ao obtido em 2001).

Os barómetros

Estes barómetros, efectuados semestralmente por uma empresa externa à Unidade de Suburbanos do Grande Porto (USGP) e realizados através do método de entrevistas directas e aleatórias aos passageiros, no interior dos comboios, mediante questionário estruturado, são elaborados tendo por base estes indicadores:

- Ligações com outros meios de transporte;
- Conforto e comodidade do serviço;
- Oferta de comboios;
- Segurança de pessoas e bens;
- Limpeza e estado de conservação;
- Atendimento e apoio prestado;
- Informação ao cliente.

Eixo Porto/Aveiro

No eixo Porto-Aveiro, conforme referido, a média de evolução global, progrediu de 5,7 em 2000 para 6,1 pontos em 2001. Nesta linha observou-se em 2001, em comparação com o ano antecedente, uma melhoria generalizada em seis dos sete indicadores que compõem o barómetro de qualidade percebida. Assim, nos dois anos em apreço, apenas se verificou em relação ao item da limpeza e estado de conservação o mesmo valor nos dois anos: 5,6 pontos.

Relativamente aos restantes seis indicadores a evolução positiva, progrediu, de 2000 para 2001 nos seguintes termos: informação prestada, de 5,1 para 6 pontos; atendimento e apoio prestado, de 6,2 para 6,5 pontos; segurança de pessoas e bens, de 5,8 para 5,9 pontos; oferta de comboios, de 6 para 6,7 pontos; comodidade e conforto, de 5,6 para 5,7 pontos; e, por último, ligações com outros meios de transporte, de 5,4 para 5,9 pontos.

Eixo Porto/Marco Canaveses

Na linha do Marco de Canaveses, onde se verificou de 2000 para 2001 uma ligeira melhoria média global nos barómetros anuais de 6,3 para 6,4 pontos, constatou-se igualmente um retrocesso num dos sete indicadores e melhorias nos restantes seis parâmetros.

Tendo como referência comparativa os anos de 2000 e 2001, constata-se que o atendimento e apoio prestado baixou de 7 para 6,9 pontos. Por outro lado, a evolução média dos restantes indicadores dos barómetros, de 2000 para

2001, teve o seguinte comportamento: informação prestada, de 6 para 6,1 pontos; limpeza e estado de conservação, de 6,4 para 6,5 pontos; segurança de pessoas e bens, de 6 para 6,1 pontos; oferta de comboios, de 6,6 para 6,8 pontos; comodidade e conforto, de 6,4 para 6,6 pontos; e, finalmente, ligações com outros meios de transporte, de 5,8 para 6 pontos.

Eixo Porto/Braga

No serviço de Braga, cujos indicadores de qualidade são os mais favoráveis da rede suburbana do Grande Porto, apresentando uma evolução média anual de 6,4 para 6,5 pontos, registou-se de 2000 para 2001 uma tendência para a estabilidade em dois indicadores, o retrocesso num e melhorias nos restantes quatro.

Assim, mantiveram-se nos mesmos valores os indicadores respeitantes à comodidade e conforto, com 6,4 pontos, e nas ligações com

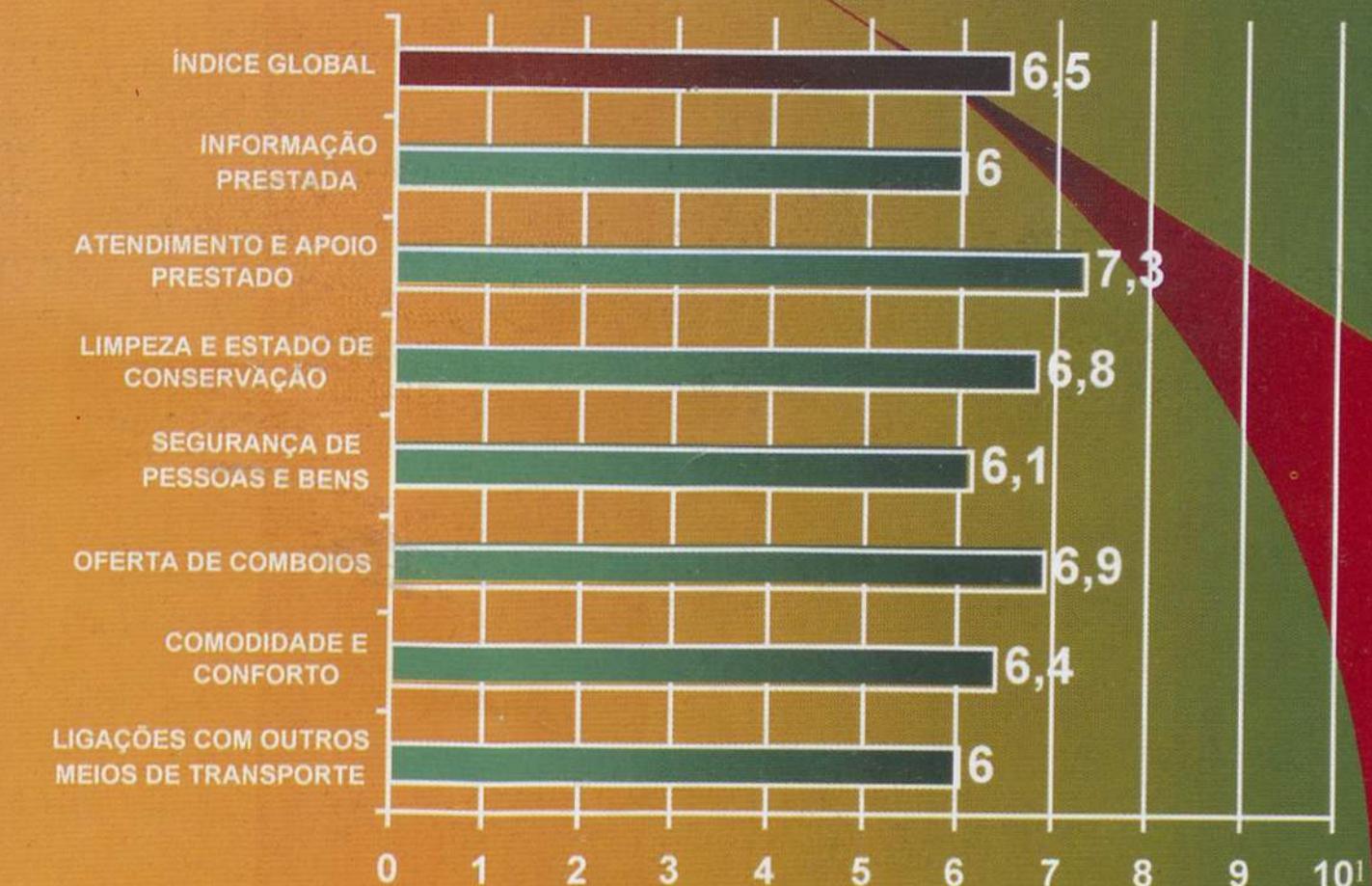
outros meios de transporte, com 6 pontos. O comportamento desfavorável ocorreu no indicador da segurança de pessoas e bens, cujo valor médio baixou de 6,5 para 6,1 pontos.

Por outro lado, registaram evolução positiva, neste eixo, na

comparação dos dois anos em análise, os seguintes indicadores: informação prestada, de 5,8 para 6 pontos; atendimento e apoio prestado, de 7,1 para 7,3 pontos; limpeza e estado de conservação, de 6,5 para 6,8 pontos; e, oferta de comboios, de 6,6 para 6,9 pontos.

VALORES MÉDIOS DE QUALIDADE PERCEBIDA 2001 POR INDICADOR

EIXO PORTO / BRAGA



Revisão salarial

CP e sindicatos de acordo

A CP e a maioria dos sindicatos representados na empresa assinaram, no dia 20 de Fevereiro, o "Acordo de Revisão para 2002".

Assim ficou estabelecido a atribuição de mais um dia de férias e a implementação de um seguro de saúde:

SEGURO DE SAÚDE

- Assistência hospitalar
15 mil euros
- Assistência ambulatória
1 750 euros
- Parto
2 750 euros

No âmbito deste acordo, o seguro de acidentes passou de 7 mil euros para 12 mil e 500 euros.

O aumento salarial, para os trabalhadores abrangidos por este acordo, é de 3,3%.

O acordo não abrange os associados do Sindicato dos Maquinistas e do Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Sector Ferroviário, dado que estas organizações ainda não chegaram a entendimento com a CP.



Mudança Inovadora
para a Qualidade

Nº5 · Maio 2002

Equipa da Comunicação da Qualidade

10 QUESTÕES SOBRE A QUALIDADE

Estamos a implementar o Sistema de Gestão da Qualidade da CP:

1. O que posso fazer?

Conhecer o que é o projecto MIQ.

2. Como?

É fácil! Falar com a chefia directa, consultar o Site MIQ na Intranet ou a informação escrita que tem sido distribuída, quer por correio quer internamente, manifestar interesse para a frequência de acções de formação MIQ incluídas no Plano de Formação ou ainda pedir a realização de acções de sensibilização.

3. O que é que eu tenho que conhecer?

A Visão, Missão e Valores da CP;

A Política da Qualidade da CP;

Os Objectivos da Qualidade que dizem respeito à área de actividade;

Os Procedimentos que dizem respeito ao trabalhador, como por exemplo aqueles que têm a ver com as tarefas executadas directamente, e aqueles que têm a ver com a presença do trabalhador na empresa, ou seja formação, por exemplo.

4. Tenho que estudar todo o Manual da Qualidade e documentos associados?

Não. Só o que foi referido na resposta anterior.

5. Quando vierem fazer a auditoria para certificar a CP segundo a norma ISO 9000:2001 o que tenho que fazer?

Bom, saber explicar muito bem o que se faz, como se faz e demonstrar que se faz. Ter em ordem todos os documentos que assim o comprovem e estarem acessíveis.



Caminhos de Ferro
Portugueses, EP

6. Mas o que é que eu tenho a ver com isso?

Tudo. Só pode haver qualidade na organização da CP se todos trabalharem para isso. Só vai haver certificação se toda a empresa estiver preparada para isso.

7. Mas toda a empresa vai ser certificada? Todos vamos ser auditados?

Nesta primeira fase só os Órgãos Centrais, USGL e USGP vão ser certificados, logo directamente sujeitos a auditorias. As restantes Unidades iniciarão o processo após a certificação destes.

8. Há tanto para melhorar na CP. Como vou acreditar que o MIQ vai fazer essa mudança?

Há muito para mudar. Nem o Sistema de Gestão da Qualidade poderá melhorar tudo e de uma vez só. É uma ferramenta que vai permitir uma melhor organização. Como consequência a médio e longo prazo o serviço prestado também melhorará.

9. Vamos todos passar a ter mais trabalho?

Não. No início teremos que mudar algumas práticas. Mas depois entram na rotina. Estamos é a melhorar a maneira de trabalhar.

10. Como posso colaborar?

Procurando conhecer e atingir os objectivos definidos pela Empresa. Actuando conforme os Procedimentos da Qualidade. Identificando não conformidades quando um procedimento não estiver a ser cumprido. Participando com sugestões de melhoria, preenchendo o modelo anexo ao PS 022 "Melhoria Contínua".

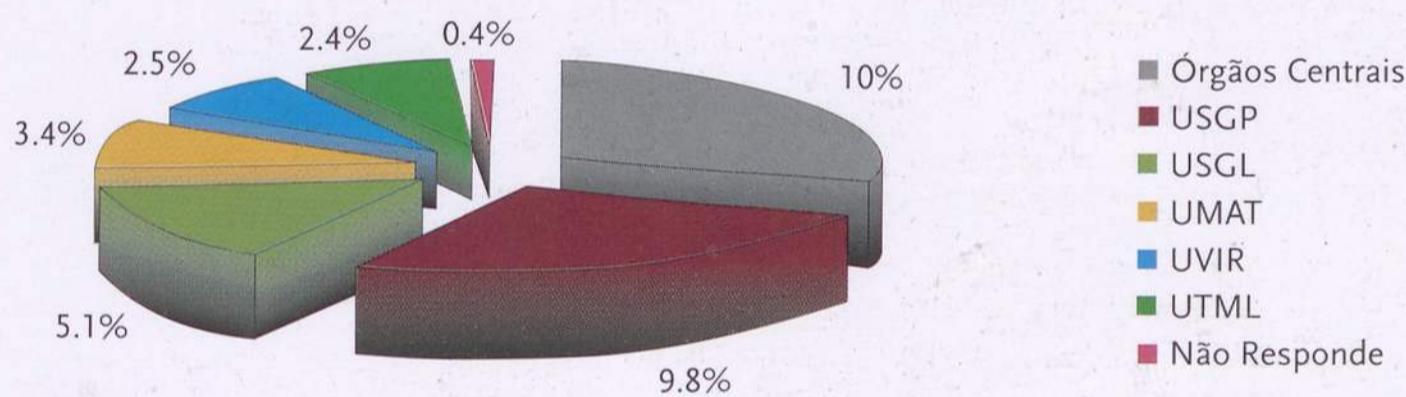
RESULTADOS DO QUESTIONÁRIO MIQ

A Equipa de Comunicação do MIQ considerou importante avaliar os níveis de informação e comunicação interna do Projecto. Assim, durante a segunda quinzena de Fevereiro e a primeira quinzena de Março decorreu o Questionário MIQ, que foi enviado a todos como encarte ao Boletim CP.

Tal como prometido na carta de apresentação do Questionário, cá estamos a apresentar os respectivos resultados.

Resultados Globais:

5.840 trabalhadores receberam em casa o questionário. Recebemos **4,7%** de respostas, repartidas da seguinte forma:



Os resultados indicaram que **88%** já conhecem o Projecto MIQ e **81%** atribui-lhe muita ou alguma importância.

Constatou-se que o conhecimento do Projecto se efectuou de forma equilibrada nos diferentes meios, sendo de destacar o Boletim CP e a Monofolha MIQ, com **26%** das respostas, logo seguidos da intranet com **23%**

Já no que diz respeito ao meio com maior impacto, a formação aparece em primeiro lugar com **23%** e, em segundo, o Boletim CP com **22%**

Ainda relativamente à Formação, esta assume também a liderança, juntamente com as Acções de Sensibilização, dos meios mais adequados à comunicação - **46%**

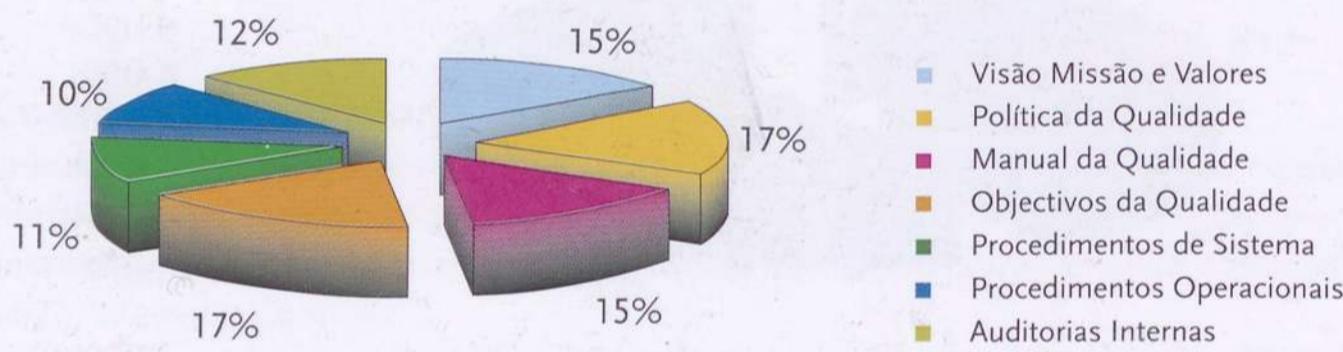
81% considera que a Formação é importante, apesar de a maioria - **51%** - ainda não ter frequentado acções de Formação neste âmbito.



Outro tema importante do Questionário incidiu sobre as diferentes características da Comunicação das quais destacamos as principais conclusões:

Quantidade muito adequada e adequada	54%
Qualidade boa e adequada	70%
Muito útil	56%
Muito oportuna	43%
Muito clara	33%
Muito motivadora	33%

O conhecimento geral dos Documentos da Qualidade revelou-se estar distribuído de forma equilibrada, como pode ser verificado neste gráfico:



São estes os resultados mais significativos das respostas que recebemos. Nos próximos questionários contamos com a opinião de mais pessoas e com a sua, precisamos delas para podermos melhorar a informação e a comunicação que lhe chega sobre este Projecto.



CP despede-se da linha da Póvoa

A CP, de acordo com decisão governamental, terminou o serviço de transporte de passageiros, na linha da Póvoa de Varzim, no dia 15 de Fevereiro de 2002.

Um decreto de 1873 tinha feito concessão a J. C. Temple e ao Barão de Kessler para o estabelecimento de um caminho de ferro de via estreita de bitola de 0,90m, entre o Porto e Póvoa de Varzim.

A linha da Póvoa foi aberta à exploração comercial a 1 de Outubro de 1875. Um ano depois, a 19 de Dezembro, era concessionada à Companhia de Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa de Varzim (CPFPV).

É com esta dinâmica que, em Outubro daquele ano, se inaugurava a linha da Póvoa, sob o comando da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa de Varzim – CFPPV. Com a chegada do comboio a Famalicão, em 1881, a empresa passa a designar-se C^a. dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão (PPF).

A 4 de Novembro de 1877, é inaugurada a ligação das Devezas-Gaia com Campanhã, através da Ponte Maria Pia, da autoria de Gustavo Eiffel.

Defendido desde a sua criação como um factor importante de desenvolvimento das actividades económicas da vasta região que foi atravessando à volta do Porto, pelas facilidades de circulação de produtos que permitia, o comboio revelou-se desde cedo o principal veículo de transporte.

Organizada em 1880 a Companhia de Caminho de Ferro de Gui-



marães abre ao público o primeiro troço da Linha de Guimarães, entre Trofa e Vizela, a 31 de Dezembro de 1883. Quanto à ligação da Trofa a Lousado, fora estabelecido, a 3 de Dezembro de 1883, um contrato para serviço comum e combinado, entre a Companhia de Guimarães e a Administração dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, dado a estação da Trofa estar inserida na linha do Minho que pertencia ao Estado. Guimarães recebe solenemente o comboio a 14 de Abril 1884, e o prolongamento da linha até Fafe sucede a 21 de Julho de 1907.

Em 1927 a C F Guimarães funde-se com a C^a. do Porto à Póvoa e Famalicão, dando origem à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. Esta nova companhia tinha como incumbência fazer a ligação entre a linha da Póvoa e a de Guimarães, passando necessariamente pelo

alargamento da bitola de 0,90 m para 1 m na linha da Póvoa – executado em apenas 18 dias, sem interrupção do serviço, pela construção do troço Senhora da Hora/Trofa – inaugurado em 1932, e da Boavista/Trindade, concretizado em Outubro 1938.

Esta empresa, por intermédio da actividade do seu principal dirigente Eduardo Plácido, financeiro arguto e empreendedor, melhorou bastante o serviço prestado. Mas os elevados investimentos para melhorar as linhas férreas e a crise ferroviária, obrigaram o Governo a nomear, pelo decreto-lei nº 22.957, de 5 de Agosto de 1933, uma comissão administrativa que dirigiu a Companhia até à sua fusão com a CP a 1 de Janeiro de 1947.

Só em 1948, a CP fecha o circuito de todas as vias estreitas à volta do Porto, por alargamento do troço de via larga entre Famalicão e Lousado.