

Editorial

Responsabilidade

O Ministério da Educação e Ciência está a levar a efeito as provas finais do 1º ciclo do ensino básico, correspondente ao 4º ano de escolaridade.

Devo antes de mais saudar que se tenha iniciado um ciclo para contrapor ao facilitismo, alguma exigência que virá a dignificar o ensino português.

Observei com agrado a forma responsável como as nossas crianças encararam esta nova etapa das suas vidas. Não deixo de me compadecer com a alteração abrupta na sua ainda curta existência provocada por esta primeira prova, à qual se seguirão muitas ao longo das suas vidas, mas considero que só assim se vão forjar os homens e as mulheres de um futuro melhor que o presente. Pelo contrário, é surpreendente que já se tenha levantado um coro de protestos dos pais assinalando o nível de dificuldade desta prova.

Na realidade, se pretendemos ter uma sociedade saudável, é necessário que todos os cidadãos a construam com seriedade e trabalho, por uma via sustentável e rigorosa.

O contrário temos presente.

A situação catastrófica que estamos a enfrentar, não é mais que o produto de uma fuga sistemática ao rigor e a exigência, quer na governação, quer na gestão do tecido empresarial, quer na vida pública e privada de uma grande maioria.

Mergulhados na crise que muitos de nós há longo tempo pressentíamos, ainda continuamos a tentar desresponsabilizar-nos da sua origem. Para grande parte de nós, a crise é produto de factores exógenos: a irresponsabilidade financeira internacional, a ganancia das instituições financeiras, a exigência da governação europeia, as exigências dos credores, a incompetência dos nossos governos (que por acaso foram mandatados por nós...), etc.

Todos estes factores são verdadeiros, mas no mesmo ambiente outros povos vingaram e, por outro lado, a situação a que chegámos deveu-se em grande parte à insustentabilidade da nossa economia altamente dependente, de tal forma que num espaço de três anos, perante a impossibilidade de se manterem os apoios existentes, se desmoronou e fez crescer o desemprego em dez pontos percentuais.

Uma sociedade que não consiga manter activos cerca de um quinto da população activa, deverá repensar-se.

Mas para tal será necessário que todos interiorizemos uma autocrítica e assumamos a nossa responsabilidade individual e colectiva. Será uma prova que Portugal pode e vai ultrapassar. O exemplo das nossas crianças, valorizado por não terem qualquer experiência de vida, deverá ser tomado em consideração.▪

A. Mendes Marques
Presidente da Direcção



CONTRATAÇÃO COLETIVA

Negociações em curso e concluídas, nas quais o SERS – SINDICATO DOS ENGENHEIROS participou individualmente ou integrado na FE- FEDERAÇÃO DOS ENGENHEIROS, juntamente com o SNEET- SINDICATO NACIONAL DOS ENGENHEIROS, ENGENHEIROS TÉCNICOS E ARQUITETOS e o SEMM – SINDICATO DOS ENGENHEIROS DA MARINHA MERCANTE

ADP FERTILIZANTES – A Empresa começou por recusar qualquer aumento devido ao forte clima recessivo que se faz sentir na sua atividade de produção de adubos, dependente da agricultura e do aumento dos custos dos fatores de produção, e também devido à forte concorrência no setor. Na sequência das negociações evoluiu a sua proposta para 0,5% e depois para 1%. Prossegue a negociação.

AECOPS – Aguarda-se marcação de nova reunião para negociação do AE 2013. Numa primeira fase as empresas desta Associação alegam não ter condições para efectuar qualquer aumento, no entanto estão previstos novos contactos em função de uma nova reflexão a realizar pelas empresas.

ANIMÉE — Foram renegociadas algumas cláusulas do AE, para republicação integral, nomeadamente o acréscimo do trabalho suplementar cujo aumento foi acordado e antecipado e introduzida a cláusula do banco de horas, com situações mais favoráveis do que as inicialmente propostas. O aumento cifrou-se em média em 1,3% arredondado ao euro superior, o subsídio de almoço em 5,30 euros, e o prémio de antiguidade em 30,1€.

CIMPOR – Perante a recusa da Empresa em rever as tabelas salariais, o processo foi para conciliação no Ministério do Trabalho, onde já houve duas reuniões, sem qualquer evolução positiva por parte de Empresa, que apenas mantém o compromisso de distribuir prémios de produtividade. Aguarda-se o encerramento das contas do ano e a realização da Assembleia Geral para nova reunião onde a empresa tomará uma posição definitiva.

CTT – CORREIOS DE PORTUGAL – Foram concluídas as negociações para a revisão dos 2 AEs existentes, entretanto denunciados pela Empresa com o objetivo de contemplar o novo Código do Trabalho e uniformizar os dois Acordos. Não há praticamente modificações a abrangerem os quadros superiores. Em consequência, o SERS assinou o novo acordo.

EDP – Na negociação para a nova grelha salarial, a empresa começou por propor 0,3% e posteriormente foi evoluindo, tendo-se chegado acordo para um aumento de 1,61% na tabela (arredondado ao euro superior) e cláusulas de expressão pecuniária (o subsídio de refeição ficou em 10,71 euros), bem como para a atribuição a todos os colaboradores que estejam nas condições de o receber de um prémio de produtividade de 175 euros pago de uma só vez. Prossegue a discussão do novo AE, na sequência da denúncia do existente.

GDL - Gás de Lisboa – Nas duas reuniões realizadas, a Empresa manteve a sua decisão de não efetuar qualquer aumento salarial, alegando perdas de receita e necessidade de canalizar fundos para investimentos inadiáveis.

Está acordada nova reunião dentro de dois meses, para verificar se as condições evoluíram favoravelmente.

PETROGAL – Recusa de efetuar aumentos salariais, iniciou-se entretanto a negociação do Acordo autónomo.

CONTRATAÇÃO COLETIVA - continuação

PETROLÍFERAS PRIVADAS – A posição inicial das empresa evoluiu de 0.5% para 0.8%. O acordo foi alcançado com 0,8% arredondado ao euro superior.

PORTUCEL, Empresa Produtora de Pasta e Papel –As negociações com vista à revisão do clausulado e tabela encontram-se suspensas pela empresa. Não havendo evolução, o processo transitou para conciliação.

PORTUGAL TELECOM – Concluídas as negociações da 2ª parte do ACT, que tinha ficado para negociação posterior depois da assinatura da 1ª parte em Dezembro de 2012, a FE-Federação dos Engenheiros subscreveu o novo IRCT. De salientar: alargamento a várias empresas do Grupo, inclusão de parte do subsídio de refeição na retribuição mensal de forma faseada, dia de aniversário considerado falta justificada com retribuição, manutenção do período de trabalho noturno atualmente em vigor nas diferentes empresas do grupo, continuação da atribuição de prémio de antiguidade aos ex-Marconi desde que perfaçam a idade legal de reforma e a requeiram até 31-12-2019 ou requeiram até à data indicada a reforma antecipada ou por invalidez, no montante máximo de 25 mil euros. Entre 1-1-2020 e 31-12-1023 terão direito a um prémio de antiguidade no montante de 3 mil euros.

REN– Em consequência da denúncia do AE, iniciaram-se as negociações para a discussão do novo clausulado, que decorrem em simultâneo com a negociação da nova tabela salarial, tendo a empresa avançado inicialmente com uma proposta de 0.5%, a qual evoluiu para 1,45% e posteriormente para 1,61% e demais condições idênticas às acordadas com as EDP.

RTP – A Administração solicitou em carta aos sindicatos sugestões para a reestruturação na sequência das deliberações do governo, tendo os sindicatos respondido solicitando por sua vez a realização de reuniões formais para debater em profundidade os aspetos que os preocupam, que não podem ser reduzidos a simples sugestões. Foi realizada também uma reunião com o Gabinete do então ministro Miguel Relvas. Posteriormente a Empresa denunciou o AE, e apresentou a sua proposta, tendo a FE elaborado uma contra-proposta.

Sector Empresarial do Estado – CP, Refer, Metro, Epal, ICP-Anacom, INCM, não houve qualquer negociação em 2012 nem se prevê para 2013.

TAP – A empresa passou a ser abrangida pelas medidas de cortes salariais constantes do OE 2013, terminando assim a condição de adaptação, que vigorava há dois anos. Para não haver dupla penalização, foram repostas as medidas decorrentes da adaptação em 2012.▪

FORMAÇÃO

PALESTRA – ATUAL REGIME DE REFORMAS NA SEGURANÇA SOCIAL

DATA A INFORMAR OPORTUNAMENTE EM JUNHO

**PALESTRA – REGIME JURÍDICO DA SEGURANÇA CONTRA INCÊNDIOS
E RECINTOS**

Destinatários

Gabinetes de engenharia e de arquitetura, responsáveis de projeto e técnicos para quem é fundamental o conhecimento do Regulamento e respetivas atualizações.

Conteúdos

1 – Conceitos básicos **2** – Regulamento base e atualizações **3** – Problemas dos bombeiros quando confrontados com as mais diversas dificuldades resultantes de um projeto deficientemente elaborado (nesta matéria).

Formador

José Manuel Barreira Abrantes

Engenheiro eletrotécnico pelo IST

Outorga pela Ordem dos Engenheiros, do título de especialista em «Engenharia de Segurança contra Incêndio».

Departamento de exploração de redes elétricas da EDP – Departamento Comercial – Chefe de Departamento de projeto e construção de Linhas de Média Tensão e Postos de Transformação e Redes de Baixa Tensão.

Auditor, consultor e formador na área de Segurança Contra Incêndio de numerosas Entidades, Ex-Presidente do Serviço Nacional de Bombeiros, da Liga dos Bombeiros Portugueses e da Escola Nacional dos Bombeiros.

Consultar www.sers.pt para conhecer o **CV detalhado do formador**.

Duração: 3 horas **Data e horário:** 23 de maio, das 18h30 às 21h30

Local: SERS – Sindicato dos Engenheiros, Av. Guerra Junqueiro, 30 – 1º. Esq. - Lisboa

Comparticipação: sócios 5 euros, não sócios 6,50 euros

Inscrições: engenheiro@sers.pt ou telefones 218 473 059 / 218 473 060 / 966 051 110

Pagamento: no SERS ou por transferência bancária. Será indicado o NIB após inscrição.

CURSO - GESTÃO DE OBRAS 1 (PORTO)

ESTE CURSO FOI ADIADO PARA DATA A INDICAR

CURSO – GESTÃO DE OBRAS – 2 (PORTO)

Medições – Custos – Orçamentação

Introdução

A complexidade da gestão de obras obriga à permanente atualização e melhoria das competências. A revisão e aprofundamento dos conhecimentos numa área que exige capacidades tão diversificadas como as de organização da empresa de construção e da própria obra – de acordo com a sua natureza e características, de gestão de pessoal e de equipamento, de conhecimento de legislação e de muitas outras, obriga a um esforço permanente de todos os intervenientes no processo no sentido da melhoria das qualificações que permitam um desempenho eficaz.

A prática imposta pela entrada em vigor do Código dos Contratos Públicos (Dec. Lei nº 18/2008 de 29/1), introduzindo novas disposições referentes às empreitadas de obras públicas, é prova da necessidade deste esforço de melhoria por parte de todos os intervenientes no processo de construção.

O Curso que agora levamos a cabo, pretende responder às questões centrais de organização e gestão da obra, que passam pelo seu planeamento e controle cuidados, atendendo às exigências cada vez maiores dos clientes no que concerne à qualidade (em todas as suas vertentes), sem esquecer a importância que os seus resultados económicos e financeiros têm para a empresa construtora, na perspetiva da medição dos trabalhos em projecto e na obra, na correta quantificação dos seus custos e na respetiva orçamentação.

Objetivo

Em resultado do curso, os participantes ficarão a conhecer os diversos fatores que interferem direta ou indiretamente na Gestão de Obra, particularmente no que concerne às questões relacionadas com medições, custos e orçamentação de obras.

Destinatários

Técnicos responsáveis / participantes na gestão de obras.

Programa

Introdução: medições; custos; orçamentação de obras.

- Medições: Objetivos – Princípios – Regras gerais – Unidades de medição – Folhas de medição.
- Custos: Custos diretos – Custos de Estaleiro – Custos de Indiretos
- Orçamentação de obras: Preço de venda de uma obra – Exemplo de um orçamento – Autos de medição e faturação – Aplicações das novas tecnologias de informação e da comunicação.

Métodos de exposição

Métodos Expositivos, Interrogativos e Ativos, procurando, assim, a participação empenhada dos participantes no curso, com casos e exemplos de aplicação prática. A exposição será acompanhada pela realização de exercício prático pelos participantes, organizados em grupos de trabalho.

Formador

Engº. Civil Jorge Oliveira Dias.

É licenciado pela FEUP, possuindo grande experiência como gestor de empresas, gestor de project, gestor de obra, consultor e formador das áreas técnicas e de gestão no setor da construção, como autor de projetos de edifícios e outras estruturas, e na gestão e fiscalização de obras. Entre outras empresas e organizações, a sua atividade esteve ou está ligada ao IEFPP – Instituto do Emprego e Formação Profissional, CICCOPN – Centro de Formação Profissional da Construção, BRISA – Auto Estradas, Gabriel Couto, SA. E Tecnopor/DHV. Está acreditado como Formador pelo IEFPP, tendo sólida formação em Métodos Pedagógicos Ativos.



F O R M A Ç Ã O - Continuação

Consultar www.sers.pt para conhecer o **CV detalhado do formador.**

Outros aspectos

Apresentação resumida de “Software” integrado de Orçamentação e Controle de Custos de Obras.

Nota: A frequência deste curso 2 não obriga a frequência do curso 1

Duração: 12 horas **Data e horário:** 17, 18, 19 e 20 de junho das 18h30 às 21h30

Local: SERS – Sindicato dos Engenheiros, Delegação Norte, Av. dos Aliados, 162 – 2º – Traseiras, Porto

Comparticipação: sócios 70 euros, não sócios 85 euros

Inscrições: engenheiro@sers.pt ou telefones: 222 080 914 / 218 473 509 / 218 473 060 / 966 051 110

Pagamento: no SERS ou por transferência bancária. Será indicado o NIB após inscrição.

CURSO DE CERTIFICAÇÃO ENERGÉTICA PROJETO E IMPLICAÇÕES CONSTRUTIVAS

Enquadramento

O SERS - SINDICATO DOS ENGENHEIROS prossegue a formação na área da regulamentação com implicações construtivas, desta vez no âmbito da certificação energética, passados sete anos sobre a aplicação do Decreto-lei, visando a clarificação sobre os princípios que têm como base a aplicação do RCCTE.

Destinatários

Gabinetes de Engenharia e de Arquitetura, Ativos de empresas, Profissionais liberais, Estudantes, Técnicos e Gestores com preocupações nesta área e com o objetivo de conhecer e cumprir a legislação.

Conteúdos Programáticos

No âmbito do RCCTE, deverão os formandos ser capazes de:

Identificar os edifícios abrangidos pelo SCE;

Possuir noções básicas de aplicação do RCCTE, quer a edifícios novos, quer a existentes;

Identificar as exclusões à aplicação do SCE;

Identificar quem pode elaborar projecto de RCCTE;

Distinguir diferença entre Declaração de Conformidade Regulamentar e Certificado Energético,

Determinar as taxas de registo a aplicar;

Noções Básicas sobre o Software de Aplicação do Regulamento.

Formador

Carlos Silva Rodrigues

Arquiteto e Engenheiro Civil

Consultar www.sers.pt para conhecer o **CV detalhado do formador.**

Duração – 12 horas **Data e horário – 27, 28, 29 e 30** de maio das 18h30 às 21h30.

Local: SERS – Sindicato dos Engenheiros, Av. Guerra Junqueiro, 30 – 1º. Esq.

Comparticipação: sócios 60 euros, não sócios 75 euros

Inscrições: engenheiro@sers.pt ou telefones 218 473 059 / 218 473 060 / 966 051 110

Pagamento: no SERS ou por transferência bancária. Será indicado o NIB após inscrição.

DOSSIER TRANSPORTES / ENERGIA

Portugal perdeu a entrada no clube da rede ferroviária, de bitola europeia, e em alta velocidade ferroviária

Jorge Paulino Pereira / Professor universitário e consultor

Qualquer País precisa de ter **boas redes de vias de comunicação** que permitam a circulação de pessoas e sobretudo de mercadorias e de outros bens. Os Estados ricos facilmente as podem construir. Os pobres têm de saber quais os eixos que lhes são indispensáveis, para poderem seguir pela via do desenvolvimento; e é ali que têm de investir os seus magros recursos. Os Estados que estão numa situação de progresso intermédio, como é o caso do nosso País, também estão obrigados a hierarquizar as suas prioridades.

Ao longo do século 19, Portugal já não era a Potencia que dominara os mares das 7 partes do Mundo, mas não era um País pobre. Em termos gerais, as nossas redes de estradas e de caminhos-de-ferro, estavam equiparadas às de outras nações com um padrão equivalente de desenvolvimento. Os nossos governantes de então tinham apostado em linhas que cobrissem todo o território do Continente, e atingiram esse objectivo. Podia-se ir de Norte a Sul em comboio, e também existiam vários ramos transversais Este-Oeste. Havia várias ligações a Espanha nas zonas mais relevantes.

Contudo, ao nível mundial, a aposta no **caminho-de-ferro perdeu significado por volta dos anos 20 e 30 do século 20** quando as tecnologias dos veículos se tornaram mais baratas e os automóveis ficaram acessíveis a uma grande franja da população europeia.

Durante a 2ª Guerra Mundial, e imediatamente depois, registou-se, em Portugal, um programa rodoviário notável, e as nossas vias tornaram-se bem melhores do que as da Espanha, ou da Itália do Sul ou mesmo da Grécia. Consequentemente, o caminho-de-ferro entrou em declínio. Não se fizeram investimentos significativos, porque o comboio estava a perder o seu mercado para o carro e o avião.

Em meados do século 20, e contrariamente ao que acontecera antes, quando o transporte ferroviário era o mais relevante, a **Europa apostou em autoestradas**. A maioria das mercadorias passou a circular pelas vias rodoviárias.

Em Portugal, a queda do caminho-de-ferro ainda foi mais acentuada, não se fazendo investimentos para a construção de novas linhas, e desactivando aquelas que tinham perdido valor comercial. Contudo registou-se uma política protecionista da parte do Governo de António de Oliveira Salazar, em relação ao transporte rodoviário por autocarros.

A partir dos anos 80 do século 20, as nações mais desenvolvidas resolveram reinvestir no caminho-de-ferro. Nas zonas urbanas e suburbanas, apostaram nele, por ter uma grande capacidade de transporte. Como tinha via própria e dedicada, era pouco sensível às condições atmosféricas e aos congestionamentos rodoviários urbanos. Quando as composições circulavam cheias, os gastos de energia unitário eram reduzidos, e o comboio tornava-se muito favorável em termos ambientais. Nas ligações interurbanas, apostou-se também no transporte ferroviário de alta velocidade, de modo a que ele fosse concorrencial com o avião, para transporte de passageiros. Deu-se prioridade ao transporte interurbano a ser efectuado a velocidades da ordem de 250 km/h a 350 km/h.

Ora, essa aposta no transporte ferroviário foi ganha, (ou, todos os dias, está a ser ganha) por toda a Europa. Mas não só, por todo o Mundo, estas correntes passaram a ser dominantes,

DOSSIER TRANSPORTES / ENERGIA - continuação

com todas as vantagens associadas. Retirou-se um verdadeiro formigueiro de veículos das estradas, o que fez melhorar a qualidade do serviço prestado, a contento de todos.

Entretanto, o que aconteceu e o que está a acontecer com Portugal?

Desde há uma trintena de anos que Portugal se revela como um País que não soube aproveitar as oportunidades que se lhe ofereceram, por ter políticos fracos a muito fracos, sem qualquer visão estratégica. Muitas vezes, eles estão muito associados (e até dependentes) a personalidades ou a grupos privados cujos objectivos são contrários aos que Portugal deveria seguir, para se posicionar num rumo vitorioso e para se colocar em paridade com os restantes países europeus e mundiais, da sua igualha.

A história do **caminho-de-ferro interurbano**, em Portugal, nos últimos 30 anos, não parece ser um exemplo que mereça ser seguido por alguém. Investiu-se imenso em trabalhos de manutenção e de reparação, em vias sem tráfego que o justificasse. Fizeram-se projectos complicados de rectificação de traçados, quando se justificava fazer uma via nova a ligar os trechos pior servidos. Duplicaram-se vias sem que houvesse uma atracção dos promotores de modo a que eles ficassem seduzidos ao transporte ferroviário. Construiu-se via nova, sem perceber sequer as ligações internacionais correspondentes (a Espanha seguia uma estratégia que aniquilava o que Portugal estava a fazer). Removeram-se os carris das zonas de plataforma ferroviária sem se estudarem alternativas complementares de transporte público.

Curiosamente, muitas destas asneiras foram “sabidamente” justificadas por pareceres de professores universitários e por especialistas e empresas dos mais variados tipos. Os gastos de investimento foram grandes a muito grandes, e os ganhos obtidos reduzidos a muito reduzidos.

Enfim, políticas que vistas agora, sob uma perspectiva histórica, revelam que não foram só os políticos que falharam, mas também uma grande maioria dos dirigentes e das chefias dos vários serviços que asseguravam o transporte ferroviário (julgo que no caso dos técnicos, o problema se ficou a dever essencialmente a uma posição seguidista em relação ao que consideravam ser o poder dominante no momento, fosse ele o político ou o da própria empresa em que se encontravam).

Exemplos do que se referiu, podem ser encontrados facilmente, e não apenas no projecto ainda inacabado da “pretensa modernização da Linha do Norte” que já custou mais caro do que se se tivesse feito uma linha, em bitola europeia, em alta velocidade a ligar Lisboa e o Porto (como por exemplo foi apresentado pelo signatário nos distantes anos de 1999-2000).

Depois houve uma tentativa de recuperar o tempo perdido, quando o Ministro das Obras Públicas era Carmona Rodrigues e os **acordos da Figueira da Foz** marcaram o que se queria para o País, em termos ferroviários e de Futuro. No entanto, havia uma corrente que não apoiou esta visão futurista e até impôs a feitura de uma linha de mercadorias, em bitola ibérica de Lisboa para Évora – Elvas – Badajoz e Madrid (em território espanhol, andava aos “esses”, antes de chegar à capital espanhola). Os espanhóis, mais avisados, decidiram fazer a linha Madrid-Badajoz para tráfego misto, e deste modo colocaram as ideias portuguesas, ao seu serviço.

Nos tempos dos Governo de José Sócrates Pinto de Sousa, verificou-se o mesmo **conflito entre os que defendiam ideias mais vanguardistas**, associadas à feitura de uma rede portuguesa, de bitola europeia, e em alta velocidade ferroviária; e os mais retrógrados que

DOSSIER TRANSPORTES / ENERGIA - continuação

pugnavam pelo imobilismo ou por uma visão ferroviária, assente em linhas de bitola não europeia ou ibérica (que tendem a pertencer ao Passado).

Esta última corrente viria a ser a dominante. Por isso, se mantiveram as obras no chamado corredor Sines – Évora – Badajoz em bitola ibérica; a velocidade do trecho entre Porto – Braga – Vigo, em bitola europeia, em alta velocidade, foi de facto significativamente reduzida e o traçado passou a interessar zonas orograficamente mais desfavoráveis, pelo que esta linha se tornou pouco interessante; não se fizeram os estudos das linhas que de Lisboa e do Porto, haveriam de permitir o escoamento de mercadorias e de pessoas pelo eixo Vila Formoso – Irun, que é o mais rápido para se chegar à Europa Transpirenaica (e por onde circula a maior parte dos bens que chegam a Portugal por via terrestre).

Contudo, a outra corrente haveria de ter algum protagonismo, talvez muito por pressão espanhola. Deste modo, deu-se andamento à ligação Lisboa – Badajoz – Madrid. E foi assim que surgiu o projecto em alta velocidade ferroviária entre Badajoz e o Poceirão com continuidade para Lisboa.

Contudo, neste caso, houve uma oposição completa dos interesses privados, relacionados com o novo aeroporto de Canha-Benavente (a que chamam de Alcochete), ou antes, relacionados com entidades que tinham investido na propriedade fundiária da região. Perceberam que o aeroporto ficava muito distante desta via ferroviária o que penalizava os seus ganhos. Mas houve outros interesses que também se moveram contra este projecto da linha em bitola europeia e de alta velocidade. Citem-se, por exemplo, os perdedores do concurso da Nova Travessia sobre o rio Tejo. Por isso, primeiro foi inviabilizada essa tal nova travessia e depois esses interesses avançaram com a não feitura da nova linha entre Poceirão e Elvas, com ligação a Badajoz e Madrid.

Actualmente, os tais interesses parecem estar representados ao próprio nível governamental. Daí, que desde os primeiros momentos, se tenha verificado uma sistemática oposição à realização desta linha, em bitola europeia, e em alta velocidade entre Poceirão - Elvas – Badajoz - Madrid. Nem mesmo a alternativa que tinha sido estudada, ainda antes do 25 de Abril de 1974, para ligar o porto de Sines ao Poceirão-Setúbal, para criar naquela zona uma grande base logística (a chamada base de Lisboa-Sul), foi equacionada.

Toda esta operação para fazer a linha de alta velocidade Poceirão-Caia estava muito avançado. Com estas manobras de oposição, perdeu-se a possibilidade de se criar um eixo de bitola europeia, que servisse a região de Lisboa e de Setúbal, e nomeadamente os portos de Lisboa, de Setúbal e de Sines.

Neste momento, o dinheiro a fundo perdido que estava previsto para este troço, esfumou-se, os financiamentos do Banco Europeu de Investimento também tiveram outro destino. E Portugal continua sem ter um único metro de linha, em bitola europeia, e em alta velocidade ferroviária.

Só um tolo ou um manifesto ignorante não percebe que toda esta operação de contra-informação que levou à paragem deste processo, prejudicou muito o nosso País. Mais: as suas consequências a médio e longo prazo parecem vir a ser particularmente nefastas para os Portugueses e para Portugal.

Entretanto, o que fez e faz a vizinha Espanha, a nossa velha amiga e inimiga de sempre?

As linhas de caminho de ferro, em bitola europeia, e em alta velocidade, são uma realidade

DOSSIER TRANSPORTES / ENERGIA - continuação

notável, no país vizinho. A Espanha, pura e simplesmente, não parou os seus investimentos públicos. A sua rede de alta velocidade ferroviária em bitola europeia e de alta velocidade, todos os anos tem mais um incremento.

A própria Espanha já exporta o seu conhecimento, o “know-how” que adquiriu com os seus próprios feitos e erros. E vemos empresas espanholas a surgirem no Médio Oriente, e noutros continentes, a disputar o lugar e os mercados aos que por inerência da sua tecnologia ferroviária, se encontram sempre em posição superior.

No país vizinho, a realidade ferroviária de transporte de passageiros e mercadorias transformou-se completamente desde o distante ano de 1992, em que se abriu ao público, a primeira linha de alta velocidade, em bitola europeia, ligando as cidades de Madrid e de Sevilha. Nessa época também houve vários “sábios iluminados” que disseram que tudo aquilo tinha sido deitar dinheiro pela janela fora. E argumentaram que aquela linha era uma ilha, sem ligações para mais nenhum lado e portanto não passava de um disparate.

Hoje, em termos ferroviários, Portugal parece um mero país do Terceiro Mundo ao lado da vizinha Espanha (até Marrocos já está a avançar com uma linha de bitola europeia, em alta velocidade ferroviária ao longo do eixo Tânger – Rabat – Casablanca).

E mais grave, como não se investiu em bitola europeia, e em alta velocidade, todas as mercadorias vindas de e para Portugal que queiram ser transportadas de e para a Europa, serão desembarcadas nas cidades espanholas fronteiriças (Vigo, Salamanca, Badajoz, Sevilha) onde começará a rede de bitola europeia e em alta velocidade. Aquelas regiões vão ser as grandes beneficiadas com os disparates que se têm cometido em Portugal. Vão-se tornar em verdadeiros portos secos para os produtos portugueses. E como estão já em Espanha, todas as operações logísticas associadas vão fomentar as actividades económicas dos espanhóis e não dos Portugueses.

A situação seria bem diferente se, por exemplo, a Sul, a região do Poceirão-Setúbal fosse essa base logística. As mercadorias seriam para ali transportadas e dali seguiriam em bitola europeia até Madrid e mais além para a Europa. Assim, a rotura de carga irá ocorrer necessariamente em Badajoz.

E Portugal lá vai caminhando num plano inclinado, onde cada dia se perde alguma coisa. E mais grave ainda, todos os dias, ficamos sem mercados e oportunidades e empobrecemo-nos, sem deixar nada para as gerações vindouras. Contentes e satisfeitos, toda esta gente continua a levar Portugal e os Portugueses para o Terceiro Mundo, embora com justificações muito sábias e técnicas, de gente que afinal sabe pouco, mas que é vendida como se fossem grandes especialistas. ■

BIBLIOTECA



Novos Livros



Título do Livro

O Viúvo – Memórias do Fim do Império

Autor

Fernando Dacosta

Gestão Electrónica de Documentos

Luís Faria / Professor universitário e consultor de empresas

É notória a crescente preocupação manifestada pelas diversas organizações, quer do sector público quer privado, com a gestão e controle dos seus documentos. A gestão e preservação da informação bem como o controle do seu acesso são problemas com que as organizações se confrontam e cuja solução passa pela adopção de novas tecnologias, entre as quais as soluções de gestão electrónica de documentos (GED).

A implementação de uma solução de GED tem em geral um impacto horizontal numa organização, requerendo um levantamento de requisitos dos vários departamentos envolvidos e a formação dos seus colaboradores. O levantamento dos requisitos permite definir um “dossier de análise” que contém o modelo de informação a configurar na base de dados da solução de gestão documental e as funcionalidades consideradas necessárias para o bom desempenho da solução. A configuração da base de dados e a disponibilização das funcionalidades pretendidas varia grandemente de solução para solução e relaciona-se de perto com o modelo de negócio das consultoras que as implementam.

Há soluções de gestão documental que têm por base plataformas de desenvolvimento, com muito poucas funcionalidades finais de raiz, necessitando de um esforço considerável de consultoria, programação e formação para implementar os requisitos do “dossier de análise”. Estas soluções são muito flexíveis, permitindo implementações “à medida”. Como a implementação das funcionalidades pretendidas pelo cliente requer um desenvolvimento considerável, o tempo do projecto global é tipicamente de seis meses a vários anos e o custo global do projecto muito elevado. Este tipo de soluções encontra-se em geral implementado em grandes empresas com recursos significativos e requisitos complexos.

Outras soluções de gestão documental apostam na disponibilização de um conjunto significativo de funcionalidades de raiz, na gíria chamadas “out-of-the-box” necessitando de um esforço de consultoria, programação e formação muito inferiores aos do caso anterior. Requisitos específicos dos clientes poderão ser mais difíceis de acomodar, necessitando de desenvolvimentos à medida, que em certa medida vão contra a filosofia destas soluções. É mais típico estes requisitos serem incorporados em “wish lists” a serem disponibilizados por uma nova versão. Em geral os tempos de implementação destas soluções são consideravelmente inferiores, podendo ser de um mês a alguns meses, com custos globais muito inferiores aos das outras soluções “à medida”. Geralmente este tipo de soluções é adoptado por empresas de dimensão média ou pequena, comumente designadas por PMEs.

É sobre esta segunda classe de soluções de GED que este artigo se irá debruçar mais em detalhe, descrevendo que tipo de funcionalidades é típico serem apresentadas por estas soluções “out-of-the-box”. Iremos focar-nos na solução de GED **e-grou document management solutions** por ser a que melhor conhecemos e por ser representativa desta segunda classe de soluções.

Começaremos por abordar os aspectos críticos para a implementação de uma solução de gestão documental e em seguida iremos descrever as funcionalidades principais que uma solução de GED “out-of-the-box” tem, usando o *e-grou* como exemplo.

Aspectos críticos para o sucesso de uma implementação de GED numa empresa

Para o sucesso da implementação de uma solução de GED contribuem vários factores, uns em maior grau do que outros, consoante a empresa e os procedimentos e cultura já existentes. Podemos nomear alguns dos principais:

- . Clara identificação dos problemas decorrentes da não existência de uma solução de gestão documental.
- . Adequada definição do âmbito do projecto.

T E M A - continuação

- . Adequada definição da equipa interna de projecto e das suas competências e responsabilidades.
- . Adequado conhecimento da tipologia dos documentos, da forma de os organizar, e dos seus circuitos.
- . Claro compromisso das chefias com o sucesso do projecto.
- . Rapidez de implementação
- . Facilidade de utilização
- . Rápido retorno do investimento

Desafios na implementação de GED numa empresa

Os principais desafios que se colocam na implementação de uma solução de gestão documental têm origem na própria empresa e relacionam-se com a cultura e práticas instaladas. Podemos enumerar alguns dos principais:

- . Envolver e motivar as pessoas.
- . Definir um modelo de informação adequado à navegação e interacção com o utilizador final.
- . Vencer a tradicional resistência à organização.
- . Integrar as várias ilhas e sensibilidades dentro da organização que produzem e utilizam documentos.
- . Alterar os métodos de trabalho por outros mais adequados a uma conveniente gestão dos documentos
- . Evoluir de uma gestão de documentos centrada em cada um para uma gestão de documentos centrada na organização
- . Alterar a atitude de “posse” de informação e desconfiança na sua partilha controlada, mostrando que a informação pode ser partilhada com segurança e controle.

Funcionalidades típicas de um solução de GED

Tal como já atrás dissemos, iremos centrar a nossa atenção na solução de gestão documental *e-grou* para descrevermos as funcionalidades típicas das soluções de gestão documental do tipo “out-of-the-box”.

O *e-grou* suporta as seguintes actividades de gestão documental de uma empresa: gestão da correspondência; gestão do ciclo de vida do conteúdo dos documentos; workflow de correspondência e documentos e notificação de tarefas; articulação entre o arquivo electrónico e o arquivo central.

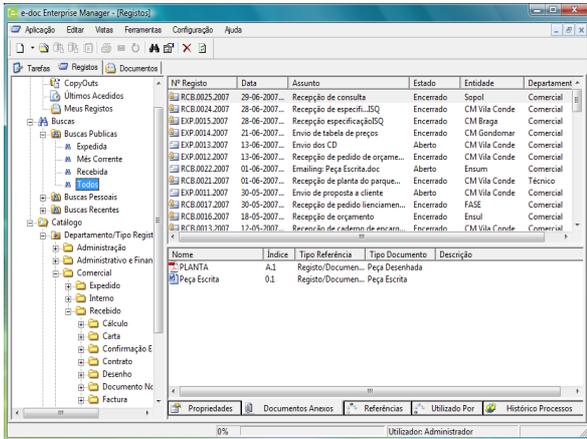
Gestão da Correspondência

O *e-grou* permite registar, organizar, circular e despachar electronicamente toda a correspondência recebida e enviada em papel, ficheiro electrónico ou email. Os registos são organizados em pastas inteligentes, de acordo com critérios predefinidos e só podem ser acedidos de acordo com as permissões definidas.

Pode recorrer a workflows estruturados e ad-hoc para circulação e despacho da correspondência. O *e-grou* evidencia quem interveio no processo de despacho, a intervenção que teve e quando ocorreu.

A integração com o MS Office Outlook permite registar directamente os email recebidos e importar os documentos anexos; e enviar emails com documentos anexos a partir do *e-grou*.

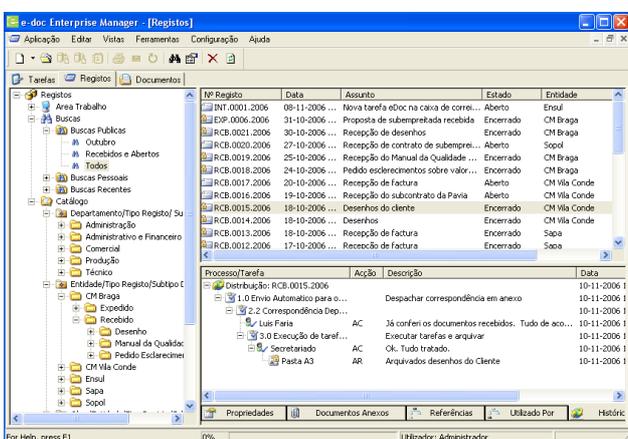
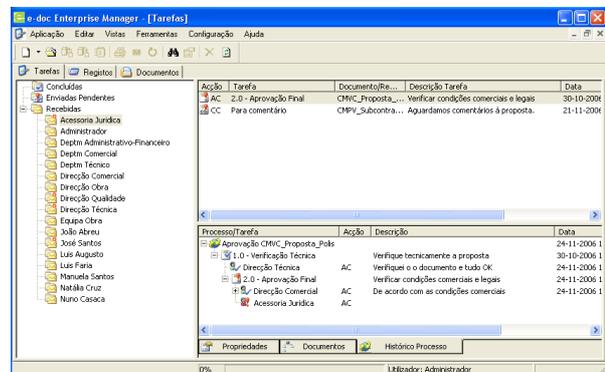
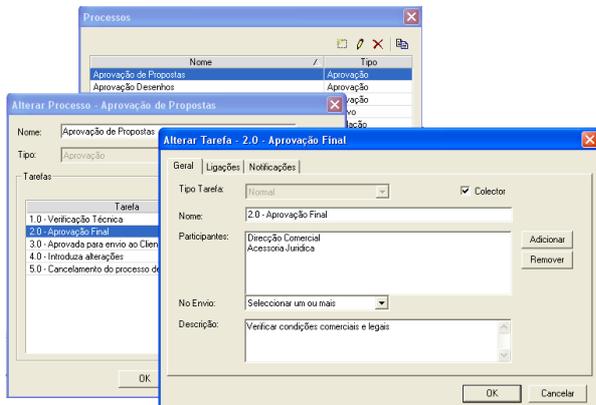
T E M A - continuação



A integração com as aplicações do MS Office permite registar directamente o envio dos documentos criados. O e-grou permite a digitalização e importação directa de documentos a partir de equipamentos que disponham de um driver twain.

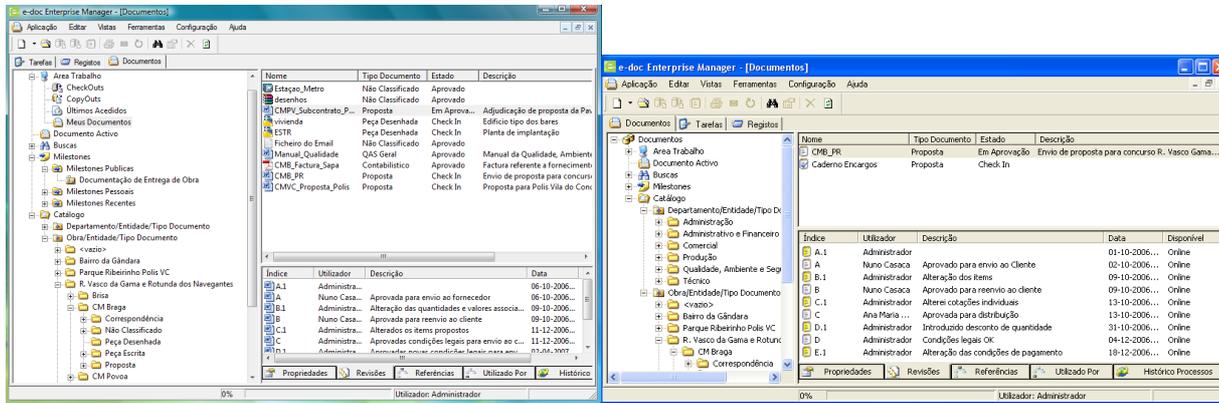
Gestão do Ciclo Vida dos Documentos

O e-grou gere e controla o processo de criação, alteração e aprovação dos conteúdos dos documentos. Os documentos são organizados em pastas inteligentes e são acedidos de acordo com as permissões atribuídas a cada utilizador. Pode criar as famílias de documentos que forem necessárias e para cada uma delas especificar o método de revisão, o workflow de aprovação, os atributos de classificação, as permissões de acesso, os templates, etc.



T E M A - continuação

Com o e-grou pode utilizar workflows estruturados e ad-hoc para circulação e aprovação de documentos. O ciclo de vida do conteúdo dos documentos está disponível incluindo, para cada revisão, quem participou e o que foi alterado, porquê e quando. A integração do e-grou com as aplicações do MS Office, permite enviar para o e-grou o documento a partir da aplicação que o criou.



Workflows e Notificações

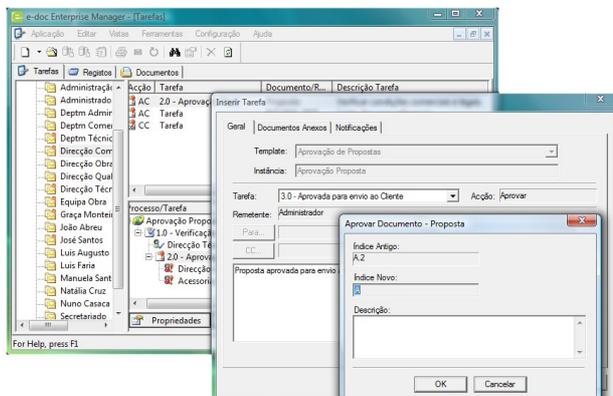
O e-grou suporta a construção de workflows estruturados e ad-hoc. Os workflows estruturados podem ser associados ao despacho de correspondência, à circulação de documentos e à aprovação de documentos. Ao definir um workflow tem que identificar as tarefas e organizá-las de acordo com a lógica do processo.

Para cada tarefa pode definir o tipo, a lista dos participantes, e as notificações a emitir. Há tarefas automáticas que podem ser desencadeadas ao verificar-se um evento baseado no valor de uma propriedade. As notificações desencadeadas pelas tarefas dos workflows são enviadas por email.

Além das notificações geradas pelos workflows o e-grou permite-lhe subscrever notificações de encerramento de despacho de correspondência, de alteração de documentos e de aprovação de documentos. Caso copie para uma pasta do sistema operativo uma cópia de um documento do e-grou, pode subscrever uma notificação de alteração destes documentos. Quando o original for alterado será notificado que a sua cópia está desactualizada.

Integração com MS Office e AutoCAD

O e-grou está integrado com as aplicações do MS Office e da linha de produtos AutoCAD, da Autodesk permitindo aos utilizadores da área administrativa e técnica o acesso directo às principais funcionalidades de gestão documental a partir da aplicação em que estão a trabalhar.



Integração com AutoCAD

O e-doc permite o acesso às mais relevantes funcionalidades de gestão documental a partir dos produtos da suite do AutoCAD. O e-doc adiciona um menu e-doc à barra de ferramentas do AutoCAD para criar, abrir, checkin, checkout, e aprovar desenhos. O utilizador não necessita de sair do AutoCAD para consultar ou alterar um desenho que é gerido pelo e-doc.



T E M A - continuação

O e-doc gere igualmente o checkin e checkout dos ficheiros Xref do AutoCAD e forma automática. Protecção da sua informação

O *e-grou* guarda todos os documentos em pastas protegidas do sistema operativo, localizadas num só servidor ou distribuídas na rede. O acesso é controlado pelo *e-grou*, de acordo com as permissões dos utilizadores, não sendo possível o acesso directo aos documentos através da rede.

O historial da interacção dos utilizadores com os documentos é guardado num log que permite reconstituir fielmente as acções dos utilizadores e auditar com fidelidade o sistema.

A informação de indexação dos documentos e de configuração é armazenada numa base de dados MS SQL Server só acessível ao administrador da base de dados.

O *e-grou* suporta dois níveis de backup e restore. Um interno através de um “recycle bin” que permite que qualquer objecto – documento, registo, processo, etc - removido por um utilizador possa ser recuperado ou apagado definitivamente pelo Administrador do *e-grou*.

O outro externo, de todo o sistema, base de dados e documentos. O Administrador de sistemas pode configurar o backup da pasta dos documentos bem como o do SQL Server de forma a automatizar a criação de backups de segurança. Os dados armazenados em backup podem ser facilmente restaurados. ▪



Conheça e Defenda os seus Direitos enquanto Consumidor

A União Geral de Consumidores é uma Associação de defesa do Consumidor construída por sócios da UGT, outros sindicatos, associações com os mesmos fins e ainda pessoas singulares, com o objectivo de intervir activamente neste domínio e na perspectiva do trabalhador/consumidor.

As pressões sociais, a negociação colectiva e a concertação são instrumentos indispensáveis à socialização e regulamento do mercado. Porém, contra os seus excessos, fraudes e exclusões, só uma intervenção activa na defesa do consumidor pode completar os esforços dos sindicatos, com os mesmos objectivos na relação económica e social preponderante para o funcionamento do sistema e da relação cliente/fornecedor.

As empresas portuguesas, europeias e de dimensão mundial, terão de contar com as acções atentas e empenhadas dos trabalhadores, também consumidores, o que implica um acréscimo de responsabilidade enquanto cidadãos na defesa dos seus interesses no plano individual, na defesa da família e do bem estar económico, na defesa dos grupos sociais mais vulneráveis, como sejam: as crianças, os idosos e os jovens.

Numa sociedade sem fronteiras, democrática e aberta, as políticas de consumo são o instrumento que impõe regras e condições, limita as ambições e pune a fraude. As novas técnicas de comercialização e publicidade fazem apelos, muitas vezes ilegítimos e enganosos, a sentimentos e aspirações profundas. Poder escolher um produto em função da relação qualidade/preço e de correspondência inequívoca ao fim a que se destina, é um ato de liberdade fundamental.

Conheça e Defenda os seus Direitos enquanto Consumidor - Continuação

O “stress”, o sobre endividamento, são a face de um mal estar profundo da luta entre o homem moderno e a sua natureza, numa sociedade que o lança num turbilhão de equívocos, falsos padrões e conceitos de vida que o reduzirão de novo à condição de escravo, de que o consumo de drogas é um exemplo extremo.

A UGC, deseja contribuir para que todos os consumidores em geral e os seus associados em particular possam gerir com inteligência o fruto do seu trabalho, acautelando a sua saúde e o futuro da sua família.

O consumidor tem direito a:

- . À qualidade dos bens e serviços;
- . À protecção da saúde e da segurança física;
- . À formação e à educação para o consumo;
- . À informação para o consumo;
- . À protecção dos interesses económicos;
- . À protecção e à reparação dos danos patrimoniais ou não patrimoniais que resultem da ofensa de interesses ou direitos individuais homogêneos, colectivos ou difusos;
- . À protecção jurídica e a uma justiça acessível e pronta;
- . À participação, por via representativa, na definição legal ou administrativa dos seus direitos e interesses.

Em caso de dúvida, não deixe de contactar a sua associação.

Rua dos Douradores, 178 – 1º. – Lisboa

Tel. 218 875 230 – 218 881 185 – e-mail: atendimento@ugc.pt – geral@ugc.pt – www.ugc.pt

Periodicidade Trimestral

abr. / jun. 13

Diretor

Eng. Mendes Marques

Conceção gráfica e redação

Eng. Pedro Gamboa

Impressão: SERS

**Administração e Propriedade
SERS – Sindicato dos Engenheiros**

Av. Guerra Junqueiro, 30 - 1º. Esq.

1000-167 Lisboa

Tel: 218 473 059 / Fax: 218 405 095

Tm. 966 051 110

Delegação do Norte:

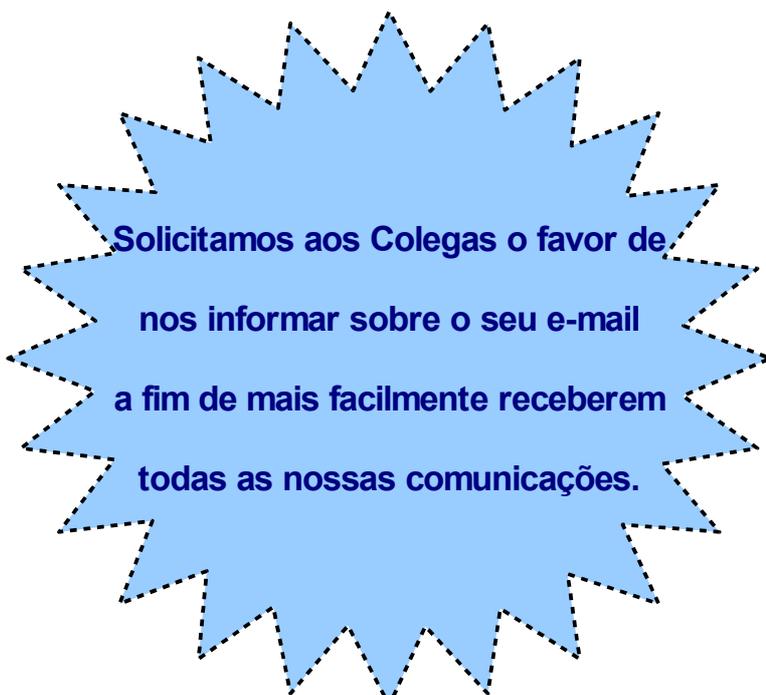
Av. dos Aliados, 162 – 2º. And.

Traseiras

4000-165 Porto

Tel: 222 080 914

E-mail: engenheiro@sers.pt



Solicitamos aos Colegas o favor de

nos informar sobre o seu e-mail

a fim de mais facilmente receberem

todas as nossas comunicações.