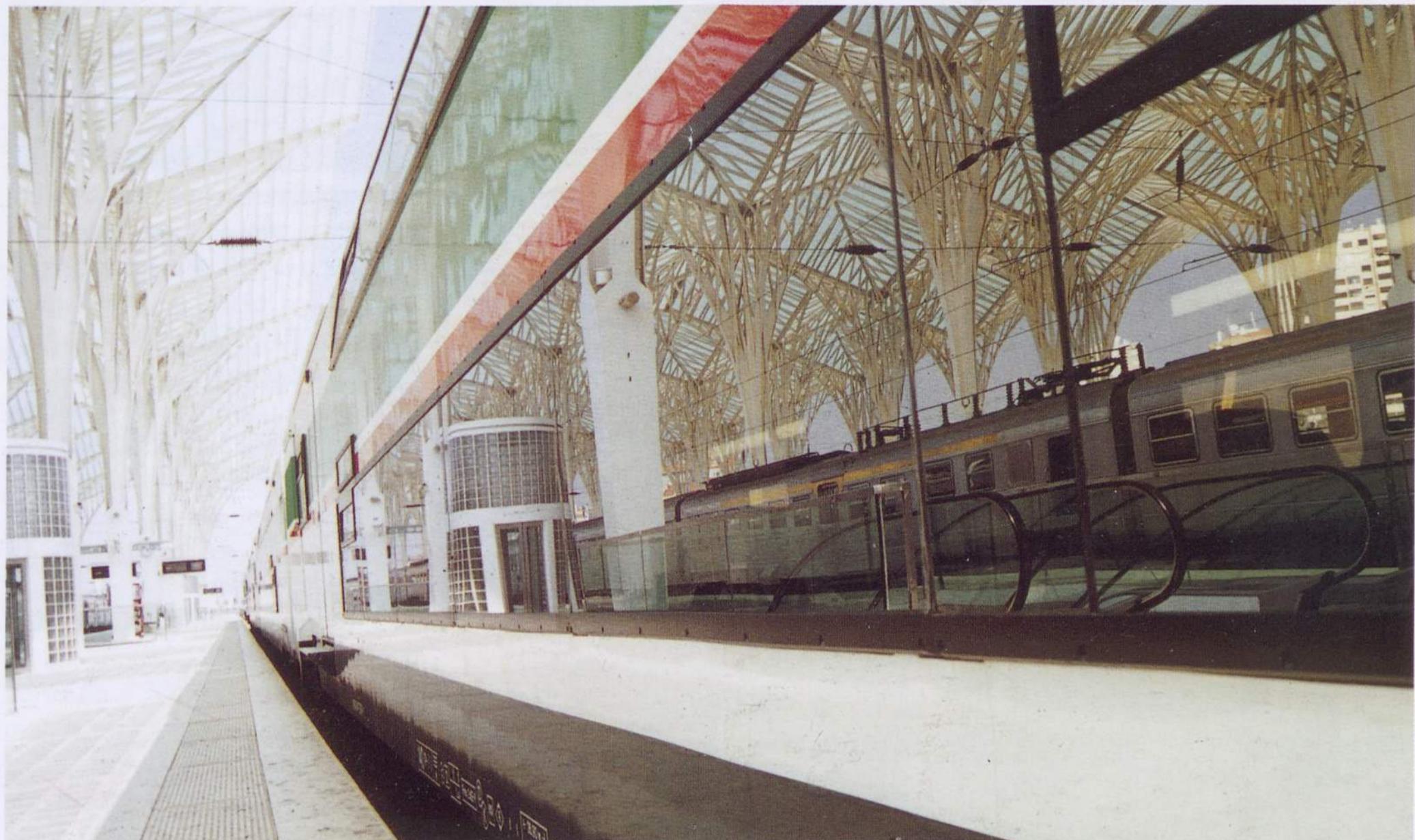


Até 2006

## USGL investe 57 milhões de contos

São 56,6 milhões de contos que a CP vai investir até 2006 na USGL, sendo a maior fatia destinada à aquisição, modernização e beneficiação do material circulante para as Linhas de Sintra, Cascais, Azambuja e Cintura. O Plano de Investimentos também contempla instalações fixas (sobretudo a nível de telecomunicações), equipamento, formação de pessoal e projectos de assistência técnica e tecnológica.

(págs. 2 e segs.)



João Paulo II em Fátima

## Comboios especiais para peregrinos

A CP comprova a sua eficácia como transportadora de passageiros. Comboios especiais foram programados para transportar a Fátima milhares de passageiros que a 11, 12 e 13 de Maio fazem

na Cova da Iria a sua profissão de fé. Com a presença de João Paulo II em Fátima para a beatificação dos videntes, a CP responde positivamente às necessidades de transporte criadas. (pág. 8)

Até 2006

## Plano de Investimentos

# atribui 57 milhões de contos à USGL

A CP pretende investir cerca de 56,6 milhões de contos nos serviços da USGL, durante o período de 2000 a 2006.

Segundo o Plano de Investimentos, a verba será, sobretudo, aplicada nos programas de aquisição, modernização e beneficiação

do material circulante, que totalizam cerca de 49,3 milhões de contos. Em instalações fixas, sobretudo ao nível das telecomunicações, estão previstos investimentos de cinco milhões de contos. Para equipamentos, acções de formação do pessoal e projectos de assistência técnica e tecnológica foram destinados quase 2,4 milhões de contos.

O maior esforço de investimento continua centrado na Linha de Sintra, para a qual se prevê, nos anos de 2003 e de 2004, a aquisição de mais 14 Unidades Quádruplas Eléctricas (UQE's), totalizando 16,1 milhões de contos. Seguem-se, no âmbito da compra de material circulante, doze Unidades Múltiplas Eléctricas (UME's) para as Linhas de Cascais e de Cintura, entre 2001 e 2003, na ordem dos 12 milhões de contos.

Prosegue, entretanto, até 2002, o programa de introdução de ar condicionado nas UQE's da Linha de Sintra, investimento na ordem dos 2,6 milhões de contos.

Para a Linha da Azambuja, no horizonte de 2001 a 2003, está proposta a compra de doze reboques para as UQE's de dois pisos.

No âmbito da modernização, o Plano prevê a intervenção em 20 UTE's de silício, entre 2001 e 2003, e a conclusão, no próximo ano, do programa de melhoria das 34 UTE's e UQE's da Linha de Cascais.

O esforço de investimento da



Todas as UQE's serão equipadas com ar condicionado.



Na linha de Cascais, conclui-se o programa de melhoria das UME's e UQE's.

CP na área da USGL será ainda significativo ao nível dos equipamentos comerciais, com 1,7 milhões de contos no período até 2002; nas telecomunicações, na ordem dos 600 mil contos, até 2003; em estudos e projectos de assistência técnica e tecnológica, com 310 mil contos e nas acções de formação do pessoal, com 240 mil contos.

### Visão do negócio

Na análise do Plano de Investimentos previstos para a USGL, importa fazer uma leitura sobre a visão e a estratégia do negócio que o sustenta.

Segundo o documento, para a USGL obter uma visão prospectiva das oportunidades e desafios que a esperam nos próximos anos, no período que vai até 2006, é necessário perspectivar as grandes tendências do mercado nas deslocações pendulares na região de Lisboa.

Ora, o mercado do transporte metropolitano evolui de acordo com as estratégias e políticas de requalificação e desenvolvimento económico e social que sejam traçadas para a região de Lisboa. Sustenta-se, nesse quadro, que tanto a dinâmica dos últimos anos como as tendências estratégicas apontam para um «progressivo esbatimento da estrutura mononucleada da região, com um centro com grande poder de atracção social que é a Grande Lisboa, para onde convergem e se concentram a esmagadora maioria das actividades económicas e administrativas da Metrópole».

Por outro lado, a estrutura metropolitana pode sofrer uma transformação estrutural no sentido da migração de um ordenamento «centrado no mononuclear para um novo ordenamento ajustado à organização espacial polinuclear», surgindo novos centros de actividade socio-económica com auto-suficiência progressiva. São

considerados exemplos desta mutação o eixo Oeiras-Cascais e os concelhos de Sintra, Vila Franca de Xira, Loures e Seixal.

É essa mudança que justifica os cenários onde se assume, para os próximos anos, a continuação da perda, para Lisboa, da população e do emprego, com contrapartida no crescimento destas duas variáveis nas áreas periféricas da cidade.

Admitindo-se, a médio prazo, uma migração para a periferia dos dois principais factores de fixação populacional – habitação e emprego – deve a estrutura actual das deslocações pendulares modificar-se com alteração possível dos percursos médios percorridos. Para os tempos mais próximos, no entanto, o documento sustenta que o percurso médio das deslocações se manterá constante ou com ligeiras alterações. Não deixa, no entanto, de chamar a atenção para «algumas iniciativas que deverão ser

acompanhadas», relacionadas com os grandes projectos de forte atractividade e que «só por si possam ser pólos geradores de importantes fluxos de deslocações permanentes ou com forte sazonalidade».

São disto exemplos a criação de parques temáticos na região, de centros universitários, de unidades hospitalares, de parques industriais ou de serviços que «devem ser perspectivados tomando em conta a capacidade disponível do caminho de ferro para o transporte de grandes fluxos gerados por estes empreendimentos».



Maqueta dos interiores das UME's para os suburbanos do Porto e de Lisboa.

## Plano de intermodalidade para Lisboa

Na área suburbana de Lisboa, o mercado (do lado da procura) deve evoluir no sentido do aumento da sofisticação, da exigência qualificada e segmentada, a que a oferta terá de responder satisfatoriamente para que o transporte público seja uma alternativa credível ao transporte individual.

Assim sendo, as quotas de mercado a conquistar pelo transporte público têm de ser fruto das

estratégias e das políticas comerciais dos respectivos operadores, os quais devem demonstrar aptidões para a agilidade, flexibilidade e adaptabilidade, criando sinergias, alianças e convergência de propósitos.

Para a USGL, a resposta cabal a estes desafios passa também pelo alcance de vantagens competitivas que lhe permitam actuar no mercado, em pé de igualdade

com os outros operadores públicos e privados.

Tais vantagens competitivas «devem concentrar-se, primordialmente, não só no processo de disponibilização do serviço oferecido, com incorporação de valor compatível com as necessidades do mercado mas também e especialmente, nas chamadas actividades de suporte: contratualização de serviços de apoio e assistência, gestão do pessoal adaptada à actividade e ao negócio e gestão flexível das parcerias, de modo a tirar partido, em tempo útil, das oportunidades suscitadas pelas possíveis transformações do mercado».

As principais acções de cooperação devem orientar-se, prioritariamente, para a promoção de um “Plano Director de Intermodalidade” para a região de Lisboa, integrando toda a problemática das suas acessibilidades, do aprofundamento de uma rede de serviços, na vertente física e tarifária, da comunicação e imagem do cliente, na perspectiva intermodal e da segurança de pessoas e bens.

### ESTRATÉGIA

Os elementos de estratégia considerados como mais determinantes para a consolidação da USGL encontram-se assim definidos:

- Desenvolver uma rede de serviços na área da Unidade, a partir de um conhecimento cada vez maior do mercado e dos seus diversos segmentos;
- Dar à oferta de transporte uma maior qualificação, valorizando-a com serviços mais adequados e orientados para as exigências do mercado;
- Incrementar a imagem do serviço, medindo as expectativas, a satisfação dos clientes e ganhando confiança e credibilidade e procurando a sua fidelização progressiva;
- Proporcionar consistência em toda a linha do serviço;
- Promover alianças de negócio de modo a que o valor acrescentado pretendido se distribua por toda a cadeia de mobilidade do mercado;
- Maximizar as receitas de modo a sustentar os custos e a melhorar a capacidade de investimento;
- Controlar e racionalizar os custos de produção;
- Promover o enriquecimento profissional e humano dos colaboradores, estimulando a motivação e auto-estima e uma cultura de grupo.

## MISSÃO DA USGL

São quatro as principais linhas de força que enformam a missão da USGL:

- Organizar, explorar e comercializar serviços de transportes na rede de suburbanos da Grande Lisboa;
- Constituir-se como Unidade de Negócios, assumindo, no seu âmbito, a gestão da mudança para uma lógica empresarial com responsabilidade pelos resultados;
- Integrar o caminho de ferro com as comunidades locais, promover as ligações com outros modos de transporte, reforçar e consolidar a sua quota de mercado;
- Promover a melhoria significativa e rapidamente percebida pelos clientes da qualidade do serviço, em correspondência com o incremento da sua qualidade objectiva e a economia do negócio.

## FACTORES CRÍTICOS DE SUCESSO

O comboio continua a ser o meio que mais pessoas transporta numa única deslocação. Por outro lado, Lisboa continua a ser a região da Área Metropolitana com maior concentração de emprego.

Por este motivo, deve ser o comboio a garantir a maior eficiência das deslocações pendulares diárias. No entanto, para a USGL, existem vários factores críticos de sucesso que importa não descurar.

Esses factores encontram-se assim sintetizados:

- Elevado crescimento do transporte individual como meio de transporte;
- Elevado tempo de percurso, face ao desejado pelos clientes, devido às condições da infraestrutura, com obras que se arrastam (Sintra e Cintura) ou sem condições adequadas;
- Fraca taxa de pontualidade e de regularidade condicionada pelo número de greves que ocorrem;
- Excesso de material antigo (excepto nas Linhas de Sintra e da Azambuja);
- Dificuldade em, por vezes, adquirir o título de transporte;
- Elevada taxa de ocupação em hora de ponta, o que origina desconforto nos passageiros que não conseguiram um lugar sentado;
- Nem sempre estão asseguradas ligações – nas estações de destino – a outros meios de transporte;
- Falta de condições de interface entre os serviços ferroviários e os outros modos, salvo casos pontuais.



A linha da Azambuja dispõe hoje de comboios modernos.

## Estação da Amadora com abrigos envidraçados

Abrigos envidraçados foram instalados na Estação da Amadora, proporcionando maior comodidade, segurança e conforto aos clientes. Em número de cinco, com cerca de 24 metros quadrados cada, estes abrigos, dotados de bancos de espera, aliam a estética e a funcionalidade. Protegem também das correntes de ar e asseguram fluidez de circulação no seu interior.

## Confraternização de motards ferroviários

Motards ferroviários em mais uma confraternização. Foi no passado dia 8 de Abril que, provenientes de Coimbra e de Lisboa, convergiram para Fátima.

Ao todo, 132 pessoas participaram na festa promovida pelo Moto Clube Ferroviário. Festa-convívio, com muita alegria e um bom repasto, naquela vila.

## Clube Ferroviário do Barreiro faz anos

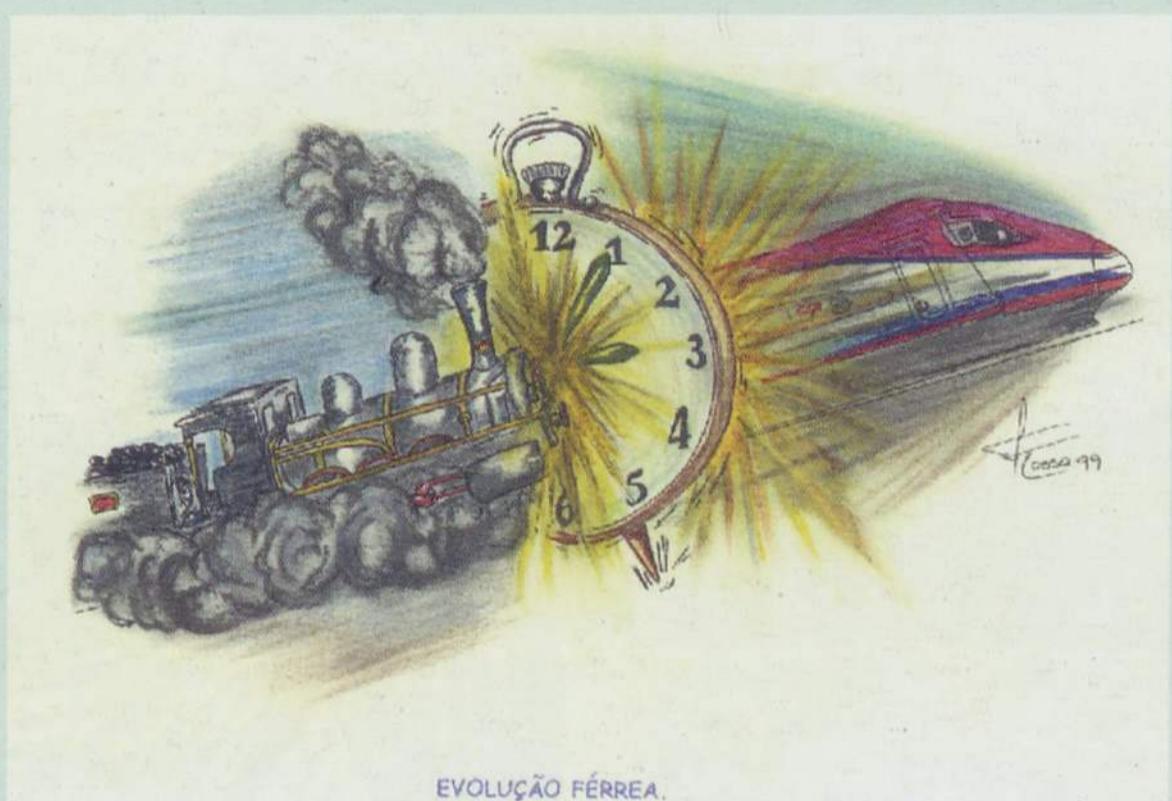
Parabéns ao Clube Ferroviário do Barreiro, a celebrar o seu septuagésimo aniversário. É uma das mais antigas colectividades dentro do associativismo ferroviário. A sua história liga-se àquela cidade da margem sul do Tejo, importante centro dos caminhos de ferro.

## Railroad Earth

A "Railroad Earth" é uma revista ferroviária de poesia, publicada no Reino Unido, que vem divulgando trabalhos de escritores ferroviários de todo o mundo.

A sua última edição foi dedicada à China. Pretende agora publicar poetas ferroviários portugueses e pede que lhes enviem trabalhos – no máximo de seis por autor – para o seguinte endereço: Alan Mumford, 21 North End Road Golders Green, London NW11 7RJ, 020 8209 0834

## Uma menção muito honrosa em "Cartoonista, precisa-se..."



EVOLUÇÃO FÉRREA.

Uma menção honrosa foi atribuída no concurso "Cartoonista, precisa-se...", organizado pelo Boletim CP. Conhecidos e divulgados os três primeiros prémios (a eles voltaremos futuramente), apresentamos a distinção conferida pelo júri a João Francisco Faria Marques que se apresentou sob o pseudónimo Francisco Mossa. João Francisco Marques é inspector de revisão na DTR do Entroncamento e reside em Vila Nova da Barquinha (Moita do Norte).

## Ferroviário de Portugal instala-se à beira-Tejo

A secção de remo do Clube Ferroviário de Portugal muda de instalações, no segundo semestre do próximo ano. Sai do barracão onde se encontra em Alcântara, de um acanhado abrigo, para um novo edifício, em construção – junto à Doca de Santo Amaro, debaixo da ponte 25 de Abril. "Saiu-nos a sorte grande", foi dito ao Boletim CP.

As velhas instalações, sempre a necessitar de obras de reparo, não foram concebidas para a actividade que abrigam.

O edifício novo, integrado no reordenamento da área marginal

ao rio que a Câmara de Lisboa e a Administração do Porto vêm desenvolvendo, é já funcional, construído para o seu objectivo. O local é excelente e permitirá uma nova dinâmica ao Clube, chamando mais jovens a frequentá-lo – de resto, ali haverá uma pequena praça, tipo Praça Sony no Parque das Nações. O Clube terá uma saída para o rio, com um pontão próprio.

"Deixaremos de andar com os barcos às costas, como agora acontece", comentam.

Portanto, nos finais do próximo ano, vida nova para o CFP.

# UVIR intensifica relação com agências de viagens



Agências de Viagens: canal importante da rede comercial.

A CP/UVIR organizou, no passado dia 1 de Abril, um encontro-convívio com agentes de viagens que frequentaram, recentemente, em Lisboa e no Porto, um curso de formação de âmbito tarifário.

A acção envolveu cerca de 70 agentes que receberam agora o respectivo diploma de curso, tendo sido pretexto para sensibilizar, simultaneamente, estes profissionais para as valências da carrua-

gem VIP, na qual viajaram até Coimbra.

No encontro, realizado numas caves da Bairrada, estiveram presentes responsáveis e quadros dos serviços de algum modo relacionados com a venda efectuada através das agências de viagens. Foi, também servido um almoço com ementa típica da região e animação com fados de Coimbra.

Na ocasião, os responsáveis da UVIR reafirmaram o interesse na dinamização das vendas por parte das agências de viagens, consideradas um canal imprescindível na sua rede comercial. O director de Vendas da UVIR, Eng. João Simões, anunciou para breve a introdução de melhorias no acesso ao Sistema de Reservas da CP, elemento que irá certamente contribuir para o aumento da facturação deste segmento comercial.

Ao viajarem a bordo da carrragem VIP, os participantes no encontro tiveram oportunidade de apreciar a mais recente "jóia" da CP para transporte de grupos.

São conhecidas as características da carrragem VIP e o seu equipamento: trata-se de uma oferta que a CP colocou recentemente no mercado, cuja promoção está a ser efectuada com sucesso. A carrragem VIP pode servir em qualquer Linha com circulação de Intercidades e os preços praticados são atractivos, o que justifica boas perspectivas de negócio.

## Duques de Bragança viajam na VIP

A 18 de Fevereiro, a carrragem VIP transportou, de Lisboa para o Porto, a família dos Duques de Bragança que ali se deslocaram para o baptizado do seu terceiro filho. Durante o percurso, puderam prosseguir os preparativos das cerimónias que iam decorrer no dia seguinte. Tratou-se do primeiro serviço comercial deste novo produto da UVIR. Os colunistas sociais estiveram presentes, em Santa Apolónia, à partida da carrragem e dos reais convidados.

Como nos referiu D. Isabel de Herédia, a escolha recaiu sobre comboio por ser o "meio de transporte mais seguro". A carrragem VIP cumpriu bem a sua missão. O mesmo sucedeu com o Intercidades de Braga que a transportou até Campanhã. À chegada ao Porto, à tabela, todos se manifestaram satisfeitos.

A VIP tinha realmente marcado pontos.



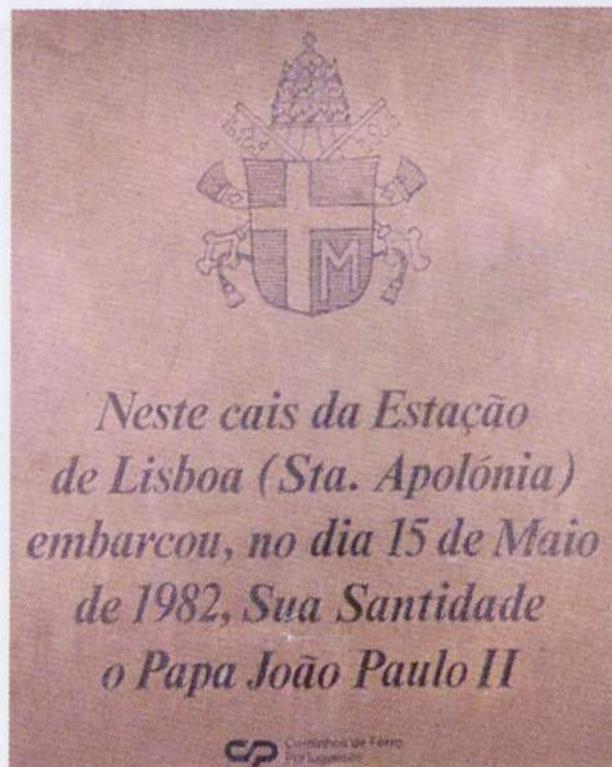
A carrragem VIP está a ser um sucesso.

João Paulo II em Fátima

# Comboio transporta multidão ao Santuário

João Paulo II em Fátima. A presença do Papa no Santuário, no momento da beatificação dos videntes, chama à Cova da Iria largos milhares de peregrinos. O comboio, transporte de massas por excelência, tem grande importância para a deslocação de quantos, vindos de longe, demonstram em Fátima a sua devoção. Portanto, a CP atendeu às necessidades criadas pelo acontecimento, com a organização de comboios especiais, vindos do Norte (Porto) com destino a Caxarias e a Fátima.

Estes comboios circulam a 11, 12 e 13 de Maio, num e outro sentido. Formados no Porto, no dia 12, três comboios que, dirigindo-se ao Entroncamento – com partidas às 10, 13 e 15 horas – transportam, com destino ao Santuário das Aparições, os que escolheram este meio de transporte. Também no dia 12, com origem em Lisboa/Santa Apolónia (14.55), é formado um comboio especial com destino a Caxarias. Durante os três dias, os Interci-



A placa evocativa existente em Santa Apolónia.

dades dos eixos Lisboa/Porto, Lisboa/Braga e Lisboa/Guarda têm paragens extraordinárias em Caxarias, o mesmo acontecendo com o Sud-Express que pára em Caxarias e Fátima/Chão de Maçãs. Quanto aos Interregionais das Linhas do Norte e da Beira Alta, com composições reforçadas, param durante este período também em Chão de Maçãs.

A deslocação está facilitada pela ligação da ferrovia com a rodovia, garantida pelo protocolo recentemente firmado entre a CP

e a Rodoviária Tejo – um acordo que chegou em boa hora para facilitar as deslocações de pessoas entre Caxarias, Ourém e Fátima. Nos termos deste entendimento entre as transportadoras, a correspondência entre comboios e autocarros tem horários ajustados.

No dia 13, o regresso ao Porto. Estão previstos dois comboios especiais com partida do Entroncamento e passagem em Chão de Maçãs, às 14.33 e 15.33 e em Caxarias, às 14.43 e 15.43. Ou seja, atenta ao fluxo de passageiros, a CP responde positivamente, dando satisfação às objectivas necessidades de transporte próprias da ocasião.

A terceira visita de João Paulo II a Fátima fica assinalada na história da CP, pela prova de eficácia como transportadora dada pela empresa. Recorde-se que em 15 de Maio de 1982, João Paulo II foi transportado de comboio desde Lisboa, existindo, na estação de Santa Apolónia, uma placa a assinalar o acontecimento.