

# USGP prevê investir 30 milhões no período de sete anos

São mais de trinta milhões de contos os investimentos previstos para os Suburbanos do Grande Porto no período de 2000 a 2006. De acordo com o Plano de Investimentos da CP, a verba destina-se, sobretudo,

aos programas de aquisição de material circulante. Trata-se de um investimento que permite importantes progressos na qualidade oferecida pela CP aos seus clientes na Região do Porto. (págs. 5, 6, 7 e 8)

## Mais comboios para o Algarve

Mais comboios Intercidades Barreiro/Faro/Barreiro, bem como a introdução do serviço auto-expresso neste eixo, são algumas das novidades que a CP trouxe este ano, na época de Verão, para a ligação ao Algarve. De salientar o reforço das circulações na Linha do Algarve. O anúncio do fecho da rede ferroviária da Margem Sul até ao fim do ano de 2003 cria as condições para, a partir dessa data, se fazer a ligação directa de Lisboa (Gare do Oriente) a Faro. (pág. 6)



## Estudo sobre “custos externos” comprova vantagens do comboio

Os “custos externos” dos transportes foram pela primeira vez divulgados no nosso País. Com a apresentação de um estudo elaborado a nível europeu, é agora possível quantificar o impacto no ambiente dos diferentes meios de transporte. O relatório mostra que o comboio é, não só, o modo de transporte

socialmente mais barato, como também o que mais respeita o ambiente. Se, no âmbito da Comissão Europeia, desde há muito se apontava para esta realidade, os estudos feitos por duas empresas independentes patenteiam, a partir de agora, números que não deixam margem para dúvidas. (págs. 2, 3 e 4)



Seminário organizado pela CP

# Estudo confirma o respeito do comboio pelo ambiente



A sessão de abertura contou com a presença do Secretário de Estado dos Transportes.

A CP organizou um seminário sobre “O Caminho de Ferro e o Ambiente”, durante o qual foi divulgado um estudo independente europeu sobre «O Ambiente e os Custos Externos dos Transportes» e os resultados apurados para Portugal.

O seminário decorreu na Fundação Calouste Gulbenkian e contou com a presença dos Secretários de Estado dos Transportes e do Ambiente, do Director de Economia e Ambiente da UIC, do Presidente e administradores da CP, entre outras individualidades do sector dos trans-

portes e quadros de empresas.

Se, para os 17 países (UE mais a Noruega e Suíça) abrangidos pelo estudo encomendado pela UIC e CCFE, as conclusões são pouco animadoras, a situação portuguesa apresenta-se não menos preocupante.

Torna-se assim imperioso conciliar a mobilidade das pessoas e bens com o desenvolvimento económico e, em simultâneo, obter a redução dos efeitos nocivos causados pelos transportes que degradam o ambiente. Esta matéria constitui, aliás, um dos grandes desafios que

se colocam aos decisores e à sociedade em geral no século XXI.

No estudo, realizado por duas equipas de credenciados especialistas alemães e suíços (INFRAS/IWW), são avaliados e quantificados, em termos socio-económicos, os efeitos negativos dos vários modos de transporte sobre o ambiente, nomeadamente, os decorrentes de: sinistralidade, poluição atmosférica, mudanças climáticas, ruído e congestionamento do trânsito. São os designados “custos externos dos transportes”, os quais, não



constando do preço que o agente paga pelo serviço prestado, porque estão fora do mercado, acabam por ser suportados por toda a comunidade.

De acordo com o estudo, os custos externos, incluindo congestionamento, nestes 17 países, representam dez por cento do Produto Interno Bruto (PIB) europeu, ou seja, cerca de 132 mil milhões de contos. Para este valor contribuem sobretudo os transportes rodoviários, com 91 por cento dos custos externos totais dos transportes.

A elevada sinistralidade rodoviária – que nestes países provoca por ano 40 mil mortos e 1,7 milhões de feridos – é que assu-

me maior relevância, com 29 por cento do total dos custos externos. Em Portugal, os acidentes representam 43 por cento do total dos custos externos.

As projecções apontam para que, a manter-se o actual cenário, os custos externos europeus aumentem 40 por cento até 2010.

### A situação portuguesa

No nosso País, de acordo com a comunicação apresentada pela dra. Cristina Dias, do Gabinete de Auditoria Interna da CP, tendo por base o estudo dos técnicos europeus, a situação apresenta-se comparativamente menos favorável.

Assim, em Portugal, os custos externos representam cerca de 13 por cento do PIB, ou seja, mais de dois mil milhões de contos, montante equivalente às despesas anuais do Orçamento do Estado com os sectores da Saúde e da Educação para o ano 2000. A sinistralidade rodoviária, absorvendo 43 por cento dos custos externos totais, representa 5,8 por cento do PIB nacional.

Assim, os custos sociais dos acidentes rodoviários em veículos privados são 13 vezes, oito vezes e 33 vezes superiores, respectivamente, aos custos homólogos dos autocarros, comboios e aviões.



Uma assistência numerosa e interventiva demonstrou o interesse que o estudo suscitou.



Ao analisar para Portugal os custos externos de um passageiro no percurso de um quilómetro nos diferentes modos de transporte, conclui que um cliente na ferrovia tem um custo ambiental de quatro escudos, ou seja, três vezes menos que em igual distância percorrida em viatura particular (12 escudos).

No transporte de mercadorias, a relação é semelhante: cinco escudos por tonelada/quilómetro no caminho de ferro, enquanto o custo ambiental na rodovia é de 16 escudos pelo mesmo serviço.

Dito por outras palavras, e exemplificando, o estudo sustenta que um cliente que opte pela ferrovia, numa viagem Lisboa/Porto, em detrimento do veículo particular, traz à comunidade um benefício ambiental de 1800 escudos.

No caso das mercadorias, para o exemplo do transporte por via férrea de 1400 toneladas de carvão entre Sines e Pego – aliviando a estrada de 60 camiões – representa uma economia ambiental e social de cinco mil contos.

Perante estes valores diferenciais de custos ambientais entre o modo de transporte rodoviário e o modo de transporte ferroviário, conforme concluiu a dra. Cristina Dias, o benefício ambiental de existir o comboio está estimado em quase 60 milhões de contos por ano, dos quais 36,8 milhões de contos referem-se ao transporte de passageiros.

Este seminário serviu, pois, para confirmar que o comboio, além de ser amigo do ambiente, é um modo de transporte que apresenta um balanço económico-social globalmente muito positivo.

## Principais conclusões do estudo

O estudo elaborado pela equipa de consultores abrangeu os 15 Estados da União Europeia e também a Noruega e a Suíça.

Como principais conclusões deste estudo, destacam-se as seguintes:

- Os custos externos (excluindo os custos de congestionamento) representam 7,8 por cento do PIB europeu, ou seja, 530 mil milhões de euros (equivalente a sete vezes o PIB de Portugal);
- Os custos externos (incluindo congestionamento), representam dez por cento do PIB europeu (nove vezes o PIB do nosso país);
- Dois terços dos custos externos ambientais causados são da responsabilidade do transporte de passageiros;
- Um terço dos custos externos ambientais são da responsabilidade do transporte de mercadorias;
- O modo rodoviário é responsável por 91,5 por cento dos custos externos globais provocados pelos transportes (7,2 por cento do PIB europeu);
- Na análise intramodal ao modo rodoviário destacam-se, pelo peso que detêm no total dos custos externos, o transporte individual (57 por cento) e o transporte rodoviário de mercadorias (29,4 por cento);
- O modo de transporte aéreo representa seis por cento do total dos custos externos europeus (excluindo congestionamento);
- O modo de transporte ferroviário representa 1,9 por cento dos custos externos europeus (excluindo congestionamento);
- O modo de transporte marítimo tem um peso de 0,5 por cento no total dos custos externos europeus (excluindo congestionamento);
- O estudo preconiza ainda a teoria económica do Custo Marginal Social, assente num sistema de compensações financeiras aos modos de transporte menos nocivos em termos de impacto ambiental, como é o ferroviário, no quadro do Mercado Único.

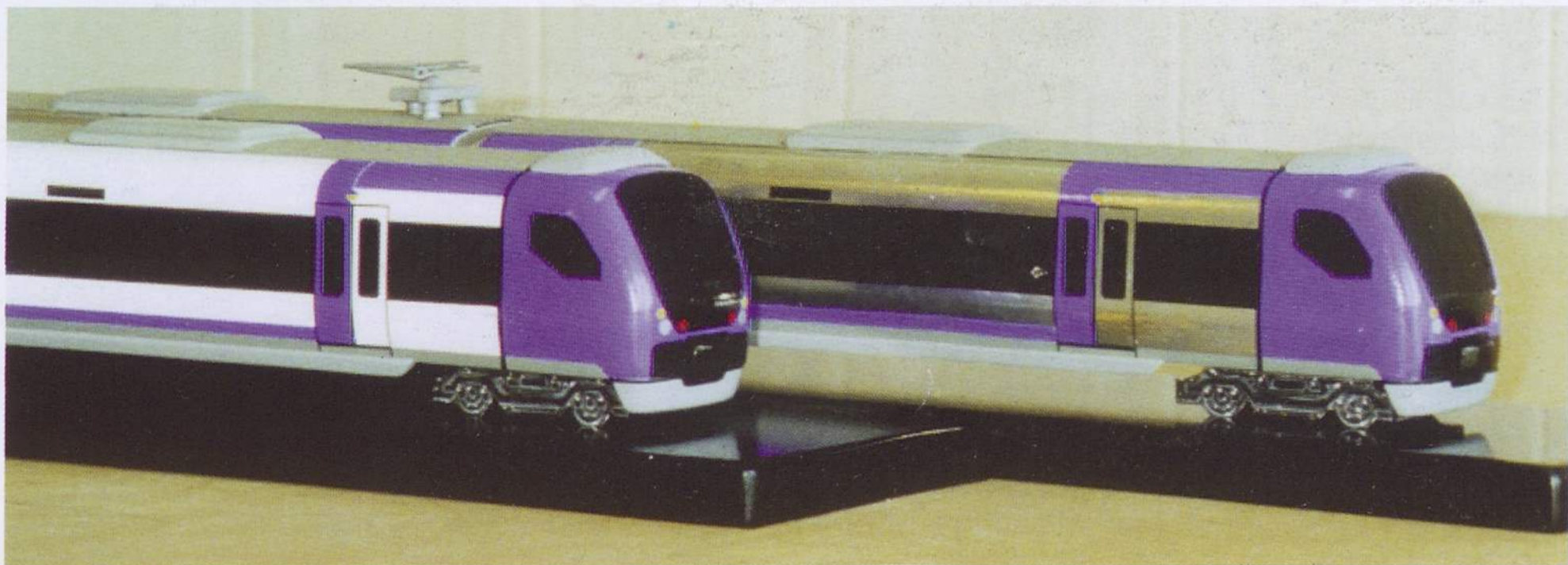




Plano 2000/2006

# CP prevê investir mais de 30 milhões na USGP

NOTÍCIAS Investimento



Maqueta das novas UTE's que vão circular na USGP.

A CP prevê investir, na área da USGP, no período de 2000 a 2006, cerca de 31,3 milhões de contos.

De acordo com o Plano de Investimentos 2000/2006 – que no total da empresa ascende aos 174 milhões de contos – a verba destinada à USGP será, sobretudo, aplicada na continuação dos programas de aquisição e modernização do material circulante, rubricas que ascendem a cerca de 28,2 milhões de contos. Em instalações fixas e outros investimentos serão aplicados quase 3,1 milhões de contos.

Com o programa de aquisição de 22 Unidades Múltiplas Eléctricas (UME's), já iniciado, a empresa vai investir, até 2003, cerca de 20,2 milhões de contos.

O programa de modernização de material circulante para a USGP envolve 29 comboios – 19 Unidades Triplas Eléctricas (UTE's) e 10 Unidades Duplas Diesel (UDD's) da série 400 – com um investimento estimado em quase 8 milhões de contos. O programa de remotorização e modernização das UDD's es-

tará concluído este ano, enquanto a intervenção nas UTE's ocorrerá entre 2002 e 2004.

Na rubrica de investimentos diversos, onde se inserem acções ao nível dos equipamentos comerciais, estudos e projectos de assistência técnica e tecnológica e informatização de serviços, as aplicações serão da ordem dos 2,5 milhões de contos.

Por último, as dotações financeiras destinadas às instalações fixas, visando a beneficiação de espaços físicos e outros equipamentos, são da ordem dos 605 mil contos.

## Três milhões de pessoas

A USGP está implantada numa região que abrange mais de três milhões de habitantes que vivem a menos de 60 minutos de distância da cidade do Porto, a principal concentração urbana do Noroeste Peninsular, originando fluxos quotidianos significativos.

A Área Metropolitana do Porto

tem uma apertada e irracional malha de pequenas e tortuosas estradas, ligando os numerosos, pequenos e dispersos pólos populacionais.

Estas características têm favorecido o desenvolvimento do transporte rodoviário individual e colectivo, embora lento, ainda assim preferido por muitos, devido às reconhecidas debilidades da opção ferroviária, como sejam a sua concepção inicial e os demorados tempos de percurso.

Perante este cenário, só com um caminho de ferro eficiente e competitivo será possível responder às necessidades criadas pela terciarização do centro urbano do Porto e suburbanização dos concelhos limítrofes.

Daí os elevados investimentos em curso na infra-estrutura dos eixos Aveiro, Guimarães, Braga e Marco, de que resultará a duplicação e electrificação de quase todos os troços e a instalação de um moderno sistema de sinalização, trabalhos a concluir até 2006; e no



material circulante, num esforço de correcção que visa:

- Reduzir os tempos de percurso, aumentar a pontualidade, a regularidade e a frequência do serviço, assim como melhorar de forma significativa tudo o que tem a ver com a qualidade percebida.
- Satisfazer a procura actual e potenciar o seu crescimento em todos os eixos, desenvolvendo-o nas novas centralidades;
- Facilitar as ligações à rede de transportes urbanos da STCP e futuro metropolitano;
- Criação, junto das estações, de parques de estacionamento para

transportes rodoviários colectivos e individuais;

Com a criação da Unidade de Suburbanos do Grande Porto (USGP) pretende-se:

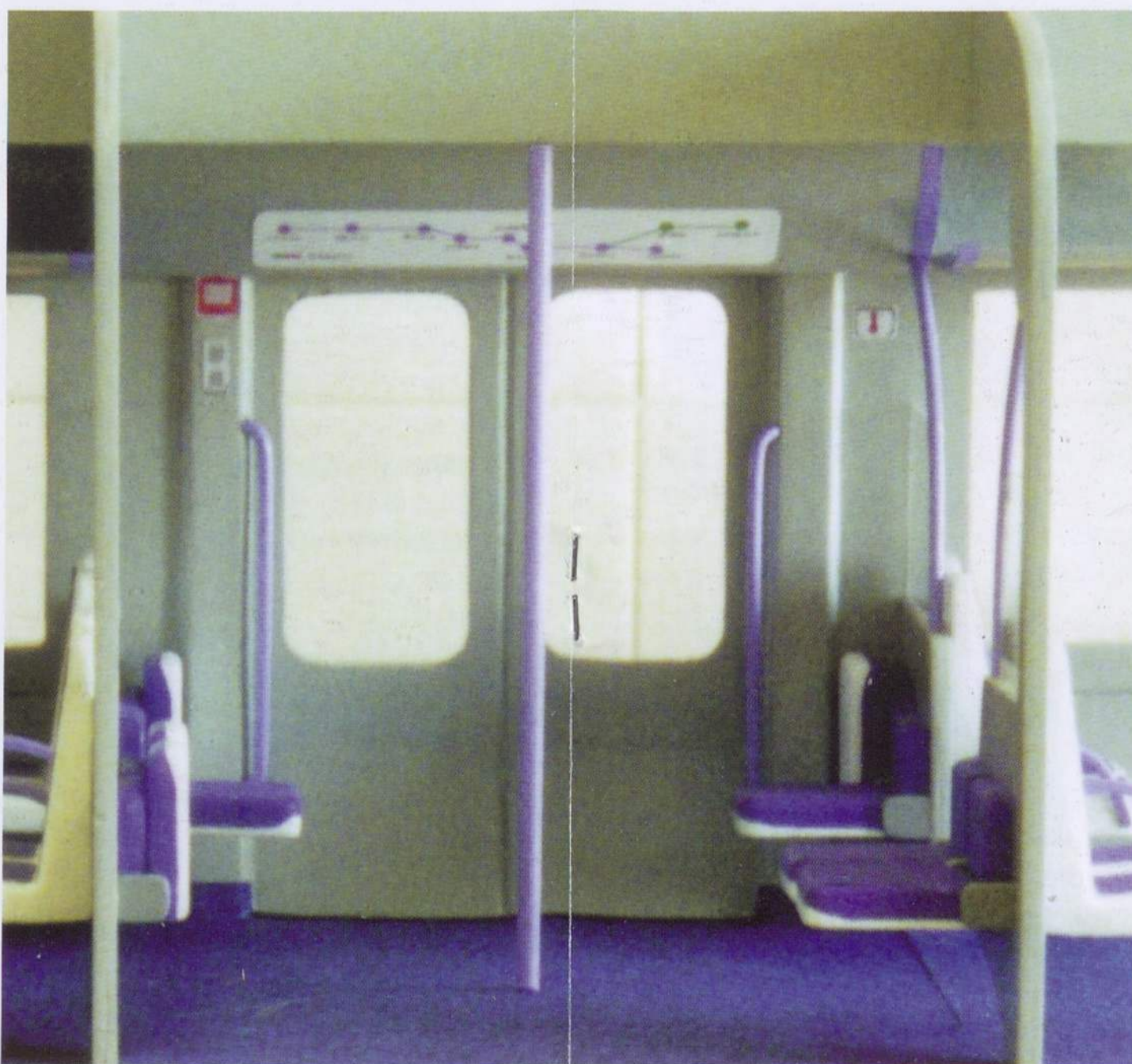
- Produzir um transporte de passageiros de qualidade ao serviço das populações da Área Metropolitana do Porto;
- Expandir a área servida pelo caminho de ferro, mediante acordos com empresas rodoviárias de passageiros;
- Atingir uma exploração economicamente equilibrada, reduzindo os custos operacionais, aumentando as vendas e a qualidade do serviço.

## ESTRATÉGIA

Os elementos de estratégia considerados mais determinantes na consolidação da USGP definem-se ao nível da melhoria do serviço/produto, alargamento dos sistemas de distribuição, campanhas de comunicação, remodelação dos espaços e formação da força de vendas.

Como medidas a desenvolver para o alcance da estratégia definida, são determinantes as seguintes acções:

- Ajustamento da grelha horária e aumento da qualidade da oferta com base em estudos de mercado;
- Estudo e criação de produtos dirigidos a segmentos de mercado alvo, com base em critérios de rentabilidade;
- Realização de melhorias, fundamentais para o cumprimento dos objectivos estratégicos da Unidade, incluindo o desenvolvimento de parcerias com operadores rodoviários.



## MISSÃO DA USGP

Constituir-se como uma moderna Unidade de Negócios, prestadora de serviços de transporte, oferecendo produtos competitivos, de qualidade, inovadoras e continuamente ajustados às necessidades da procura, garantindo a deslocação dos clientes da origem até ao destino e o aumento sustentado da sua quota de mercado, constituem objectivos centrais da USGP.

Gerir o negócio com base em critérios de rentabilidade, garantindo o cumprimento dos compromissos e objectivos assumidos com o Estado, desenvolvendo a intermodalidade e a articulação com todas as entidades que possam contribuir para melhorar a eficácia global do sistema de transportes na área do Porto, são outros vectores estratégicos que orientam a USGP.

Nesta perspectiva, a USGP tem como principais objectivos:

- Prestar serviços de qualidade aos clientes, garantindo os factores críticos de satisfação do cliente: pontualidade, frequência e rapidez;
- Grande orientação para o cliente e mercado da mobilidade e aumentando a sua quota de clientes;
- Oferecer nova imagem na comunicação e qualidade da oferta.

## MELHORIA DOS SERVIÇOS

A melhoria dos serviços prestados pela USGP assume, naturalmente, um papel determinante nos objectivos traçados. Neste aspecto, estão em curso e/ou previstas as seguintes acções:

- Com a duplicação da via entre São Romão e Senhora das Dores será possível reajustar os horários face à procura;
- Concluída a remodelação das estações de Cête e Recarei foi potenciada uma nova oferta de comboios, a família de Cête;
- Em 2004, com a esperada conclusão das obras de infra-estrutura de Senhora das Dores a Lousado será melhorada a qualidade do serviço;
- Prevê-se o aumento de clientes com o lançamento da família de comboios Porto/Penafiel;
- Em 2003 prevê-se a entrada ao serviço das restantes unidades motoras nos eixos Porto/Braga e Porto/Marco; será iniciada a família Famalicão/Ovar; e estará renovado o eixo Santo Tirso/Guimarães;
- Em 2005 serão potenciadas as condições da oferta nos eixos Porto/Braga, Porto/Marco, Porto/Guimarães e Porto/Aveiro.



Na época de Verão

# Mais comboios para o Algarve



Apresentação, em Faro, das novidades na ligação ao Algarve.

Entre 1 de Julho e 31 de Agosto, realiza-se diariamente mais um comboio Intercidades na ligação Barreiro/Faro, com partida às 7.55 e chegada à capital algarvia às 11.45 horas. No sentido inverso, a viagem inicia-se às 18.45 e termina no Barreiro às 22.25 horas. Em Tunes, é estabelecida a ligação para Lagos.

Estas novidades foram apresentadas em conferência de imprensa realizada na estação de Faro, na carruagem VIP. A comissão executiva da UVIR, presidida pelo eng. Vítor Lameiras, fez a apresentação pública do reforço dos serviços e do "Comboio Azul" que, nesta época de Verão, pretende servir melhor todos aqueles que, no gozo das férias procuram as praias do sul do País.

Está também em funcionamento, desde 9 de Junho e até 17 de Setembro, o serviço auto-expresso Barreiro/Faro/Barreiro. Trata-se de um serviço essencialmente dirigido a famílias e grupos, que

integra ainda uma promoção no transporte de automóveis. Além de uma redução de 700 escudos na viagem de ida e volta, os clientes usufruem, na compra de dois bilhetes, de um desconto de cinquenta por cento e, na aquisição de três bilhetes, do transporte gratuito da viatura.

O "Comboio Azul", estabelecendo a ligação Porto/Algarve/Porto e que também permite o transporte de automóveis, realiza-se entre 30 de Junho e 10 de Setembro, com paragens nas estações de Vila Nova de Gaia, Espinho, Aveiro, Coimbra-B, Entroncamento, Vendas Novas, Casa Branca, Beja e Tunes. Este comboio sai do Porto às terças, quintas-feiras e domingos às 22.10 horas e chega a Faro às 7.08 horas. No sentido inverso, mantendo as mesmas paragens, as ligações realizam-se às segundas, quartas e sextas-feiras, com partida às 15 horas e chegada ao Porto às 0.30 horas.

Por outro lado, conforme anunciou o eng. Vítor Lameiras, a concentração do tráfego no período do Verão levou a UVIR a lançar o comboio-correio diariamente, serviço que durante o ano apenas se realiza aos fins-de-semana.

## Reforço de circulações na linha do Algarve

Também na Linha do Algarve e no troço Tunes/Lagos, com a entrada em vigor do Horário de Verão 2000, foram introduzidos alguns reforços de circulações e ajustadas as paragens em estações que servem as zonas balneares da região. Assim, foram criados dois novos comboios, nos dias úteis, entre Faro e Tavira (um em cada sentido), com partida às 14.45 e 16.12 horas, respectivamente. Foi também prolongado até Vila Real de Santo António o comboio diário com saída de Faro às 10.20 horas; no sentido inverso, a composição tem partida da cidade fronteiriça às 11.47 horas.

No troço Tunes/Lagos registam-se algumas alterações nas frequências das circulações e no regime de paragens, de modo a servir maior número de clientes. Passaram também a diários os comboios de Tunes (saída às 5.35 horas) para Lagos (chegada às 6.28 horas) e de Lagos (22.30 horas) para Tunes (23.25 horas).

Com o reforço dos serviços, adequando-os à procura, pretende-se oferecer, a preços acessíveis, comodidade e segurança, contribuindo ao mesmo tempo para descongestionar o tráfego nas nossas estradas. Os nossos clientes são



tes são assim convidados a começar as suas férias a descansar.

### Directos chegam em 2003

Em resposta a algumas questões colocadas por jornalistas, o presidente da Comissão Executiva da UVIR anunciou estar previsto para 2003 (concluídas as intervenções na infra-estrutura e estabelecida a electrificação) a realização de comboios directos entre a estação do Oriente e o Algarve, através da Ponte 25 de Abril, com tempo de viagem de cerca de três horas.

Para a mesma altura está igualmente prevista, na Linha do Algarve, a entrada em circulação de dez/doze novas automotoras ligeiras, a diesel, cujo concurso internacional decorre até ao final do corrente ano. Serão equipadas com ar condicionado e com um sistema de informação aos passageiros, instalado no exterior e no interior, além de outros requisitos tecnologicamente mais evoluídos.



PA's ao serviço do "Comboio Azul".





# Rede ferroviária da Margem Sul



têm a particularidade de não haver no novo troço qualquer atravessamento de nível.

O fecho da rede ferroviária da Margem Sul é um velho sonho. Daqui a três anos, torna-se uma realidade, com benefício para o transporte suburbano. Mas, sobretudo, vai permitir uma mais rápida e eficiente ligação entre Lisboa e o Algarve.

Entretanto, a ligação fluvial Lisboa/Barreiro, assegurada pela Soflusa, empresa subsidiária da CP, irá beneficiar de oito novos navios, tipo Catamaran, com capacidade para 800 passageiros cada um. O concurso público internacional para a sua construção foi já anunciado. Os navios (a construir) vão permitir a ligação cais a cais em menos vinte minutos do que actualmente. A entrega do primeiro navio será feita em fins de Outubro do próximo ano.

De Oriente ao Algarve, a CP vai poder assegurar as ligações directas a partir do final do ano de 2003, quando se concluírem os trabalhos, a cargo da REFER, para levar a linha de Coina ao Pinhal Novo. Como

anunciou o Ministério do Equipamento Social, será então fechada a rede ferroviária da Margem Sul. Estas infra-estruturas, cuja construção foi aprovada, permitem a ligação ferroviária directa Lisboa-Algarve e

## Pinhal Novo: Terra de Ferroviários

Pinhal Novo – Terra de Ferroviários: este o tema da exposição organizada pelo CEC, Clube de Entusiastas do Caminho Ferro, que esteve patente no Armazém da Estação do Pinhal Novo de 8 a 13 de Junho, durante as Festas Populares 2000 daquela localidade. A mostra contou também com o apoio da REFER, da Junta de Freguesia de Pinhal Novo e da Câmara de Palmela. Nela estiveram expostos à curiosidade dos visitantes muitos dos objectos que fazem a história da ferrovia, desde lanternas, placas, almofarizes, alicates, bilhetes e muitas fotografias de locomotivas (a carvão e diesel), de relógios de estação. Até uma toma de água e um quadriciclo a motor se mostraram.

Poucos dias depois, a 17, o CEC celebrou o seu 11º aniversário, com uma viagem a Sines em comboio



especial, formado pela Alco 1501 ("a primogénita diesel do legendário Flecha de Prata), uma carruagem de 1ª, salão Bataclan e uma carruagem de 1ª com Bar.

Foi uma romagem ao Litoral Alentejano com partida de Santa

Apolónia, passagem pelo Setil, Linha do Sado até Ermidas, com continuação até Sines onde foi apresentado um estudo intitulado "Ramal de Sines – Breves Notas Históricas", da autoria de um associado do CEC.



## Carta Europeia sobre Acessos

A "Carta sobre o Acesso aos Serviços de Transportes e Infra-estruturas", elaborada pelo CEMT, Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, constitui um compromisso político europeu face à criação de uma rede de transportes e respectivas infra-estruturas totalmente isentas de barreiras arquitectónicas, permitindo a plena acessibilidade a pessoas com deficiência ou incapacidade. Aprovada em Varsóvia, em Maio de 1999, a Carta refere que o número de pessoas com incapacidade está a aumentar. Mas todas devem ter oportunidade de usufruir uma vida autónoma pelo que as infra-estruturas terão em conta as suas necessidades. Nesse sentido, a Carta define os princípios que devem reger a acessibilidade.

## Edição de "Panorama"

"Panorama", boletim da actualidade da UIC, União Internacional dos Caminhos de Ferro, referente ao primeiro semestre de 2000, está já em circulação. Nele destacam-se para além da divulgação do importante estudo elaborado pelo INFRAS/IWW sobre os "custos externos" dos transportes, informações sobre o ERTMS (futuro sistema de gestão do tráfego ferroviário), e a conferência UIC/CCFE/UNIFE em Budapeste.

## Pescadores brilham

O Campeonato Internacional Ferroviário de Pesca à Linha, que decorreu em Verona, Itália, de 6 a 10 de Junho, veio provar que os ferroviários portugueses são bons pescadores. A delegação portuguesa constituída por seis pescadores, treinador e um chefe de delegação (Joaquim E.F. Albuquerque, factor da CP), alcançou o quarto lugar entre treze países participantes. Destaque-se que um dos pescadores da FERROFER (Federação Portuguesa dos Clubes Ferroviários) obteve um brilhantíssimo terceiro lugar na classificação individual - Adérito Rosa Fontes, do Clube Ferroviário de Vendas Novas. O Campeonato, integrado nas competições da USIC, Union Sportive Internationale des Cheminots, foi organizado pela DLF, Dopo Lavoro Ferroviario.



**COMBOIOS NA MARCHA INFANTIL DE CAMPOLIDE** - A 26 de Junho, as crianças da Escola nº23, de Campolide, saíram à rua. Vieram em Marcha, com arcos e balões, com florões, num garrido festejo que teve como referências o comboio (os novos comboios da Linha de Sintra e a renovada estação de Campolide). A marcha infantil, devidamente engalanada, com a miudagem vestindo os trajes tradicionais, animou os pais dos alunos das Escolas e muitos dos habitantes que aplaudiram o desfile. Assim, uma vez mais, crianças e comboios souberam associar-se com alegria.



**UNIÃO ENTRONCAMENTO PROMOVIDA** - Patrocinada pela CP, a União Futebol Entroncamento subiu à Segunda Divisão Nacional do Campeonato de Hóquei em Patins, o que fica a dever-se ao seu brilhante comportamento no Campeonato Nacional da III Divisão, Zona Centro, na época de 1999/2000. Após 16 anos afastada do hóquei em patins sénior, a UFE pôde reactivar esta secção graças ao apoio da CP. Todos os seus atletas são amadores e provêm dos escalões de formação do clube.



# Evolução favorável da segurança não minimiza atenção da CP

Apesar de, no ano passado, se ter registado diminuição de distúrbios no interior dos comboios e de vandalismo contra o caminho de ferro (vidros apedrejados, bancos danificados), a questão da segurança preocupa a CP que reforça medidas para precaver e contrariar a prática de actos que lesem os seus clientes e provoquem a deterioração do material. Os balanços do Gabinete de Segurança e Protecção da CP relativos a 1999 dão conta de uma baixa do número de ocorrências: 83 actos de distúrbios, geralmente cometidos por grupos de indivíduos, com particular incidência nos chamados “comboios da praia” ou que tiveram como protagonistas adeptos de clubes de futebol. Foi nos meses de Verão (Julho/Agosto) que mais casos se verificaram.

As autoridades policiais procederam à identificação de 85 indivíduos envolvidos nos distúrbios. Relativamente ao ano anterior, assina-

la-se ligeira diminuição do número de casos. A mesma tendência regista-se no que se refere a actos de vandalismo. Mas é ainda bastante elevado o número de vidros partidos (1124) e de bancos danificados (750) que significaram um prejuízo directo de 53 mil contos e provocaram ferimentos em 55 clientes. Os períodos nos quais se observam mais actos de vandalismo correspondem ao último período do ano escolar e ao termo das competições oficiais de futebol (meses de Abril, Maio e Junho). As Linhas da Póvoa, do Minho, do Douro, de Braga, de Guimarães, de Leixões, os troços Campanhã/Aveiro e Barreiro/Praias do Sado, as linhas suburbanas de Cascais, Cintura e Sintra e ainda o litoral algarvio são aquelas onde se nota maior incidência de actos de vandalismo. As autoridades detiveram sete agressores.

Infelizmente, em sentido contrário evoluiu o número de actos caracterizados como de suicídio –

relativamente a 1998, um acréscimo de 71 por cento (um total de 51 ocorrências; há ainda a lamentar mais doze feridos graves resultantes de intenções de suicídio não consumadas). O maior número de casos ocorreu nas linhas suburbanas de Lisboa, seguindo-se os suburbanos do Porto. Dezembro e o período de Março a Julho são as alturas do ano em que se verificam mais suicídios na via férrea.

É ainda de assinalar que diminuiu o número de acidentes em passagens de nível, mantendo-se todavia elevado o número de ocorrências (130 acidentes, de que resultaram quinze mortos e 48 feridos). Os dados estatísticos mostram que os veículos ligeiros são os mais desrespeitadores da sinalização nas passagens de nível. A CP não esconde a sua preocupação com a elevada sinistralidade que se regista apesar do esforço desenvolvido na rede ferroviária para suprimir e modernizar passagens de nível.

## Linha de Cascais liberta-se de PN's



Depois da supressão da passagem de nível na estação de Carcavelos, serão eliminados outros cruzamentos da ferrovia com a rodovia na Linha de Cascais: na Bafureira e em S. João do Estoril. Com a construção da variante rodoviária de Carcavelos desaparece também a PN dos Lombos. Estes novos desnivelamentos irão reforçar a segu-

rança e a comodidade neste suburbano de Lisboa.

Com a construção da variante de Carcavelos foi definitivamente encerrada a passagem de nível dos Lombos. Tratou-se de um empreendimento conjunto da REFER, do ICOR-Instituto para a Construção Rodoviária e da Câmara Municipal de Cascais.