



Fotos M. Ribeiro

METRO DE MIRANDELA

TEVE O APOIO DA CP

— centrais

Novos horários a partir de Setembro

• os horários de Inverno trazem grandes novidades e maior oferta de comboios. Há um princípio aplicado: servir o cliente.

— pag. 2



com comboios “novos” entre Figueira e Coimbra

• um bom trabalho da EMEF, na remodelação de velhos comboios, permitiu equipar as ligações entre as duas grandes cidades do Mondego com carruagens confortáveis e de boa qualidade.

— pag. 8

CP BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP - N.º 44 - 20-8-95



Foto Viriato

Linhas vedadas, segurança reforçada

• é importante o esforço para proteger com vedações a linha férrea. Nos suburbanos de Lisboa e Porto são já visíveis os trabalhos para que a circulação ferroviária se faça com melhores condições de segurança para comboios e transeuntes.

— Pag. 2



VEDAR AS LINHAS

Vedar as linhas férreas: é imperativo que tem a ver com a segurança, é uma tarefa que se vai cumprindo, num minucioso trabalho tantas vezes secundarizado e mal entendido. No entanto, os resultados desta acção são relevantes e devem ser observados com atenção. Vedar as vias é, em primeiro lugar, diminuir os acidentes inevitáveis quando o peão resolve intrometer-se com a circulação dos comboios. Portanto, significa reforço de segurança e, por consequência, uma salvaguarda mais para o cumprimento de horários.



Fotos Viriato

A PARTIR DE SETEMBRO NOVOS HORÁRIOS, VIDA NOVA

A partir de 24 de Setembro, vida nova quanto a horários de comboios. Entra em vigor o horário de Inverno que beneficia de novos parâmetros e de modernizações de material e de infra-estruturas já concretizadas. É uma revolução, mais uma, que se introduz na rede nacional, em todas as linhas, mas com particular incidência nos suburbanos.

Há um princípio novo que vai marcar as marchas: a cadenciação. Isto quer dizer que, tal como já se verifica noutros países (designadamente a França, a Suíça, a Holanda), se pretende que os comboios passem aos mesmos minutos em cada es-

tação. Vantagens? Existem para o cliente, cumprindo-se também aqui a **missão de o servir**. O cliente pode, a partir desta regra, memorizar facilmente horários, sabendo desde logo que comboios estão ao seu dispor em cada momento.

Com os novos horários é aumentada a oferta de comboios entre Aveiro e Porto, entre Coimbra e Figueira da Foz e entre Lisboa e Tomar. Dado que a Linha da Beira Baixa se encontra já electrificada até Mouriscas A, Abrantes e Alferrarede passam a beneficiar de comboios com tracção eléctrica com ligação directa a Lisboa.

Nos suburbanos de Lisboa, grandes ino-

vações: Alverca, desde a construção da nova estação, já dispõe de maior oferta de comboios, com ligação quer a Santa Apolónia quer a Alcântara-Terra. A Linha de Sintra passa a dispor, nas horas de ponta, de 15 comboios em cada sentido - um comboio de quatro em quatro minutos. Quanto à Linha do Oeste, passam a terminar no Cacém, onde será feito transbordo para os suburbanos de Sintra, excepção feita para os Intercidades que prosseguem a marcha até Santa Apolónia.

As Linhas do Norte, da Beira Alta e da Beira Baixa vão igualmente beneficiar da cadenciação dos horários. ■

UM NOTÁVEL ESFORÇO PARA REFORÇAR SEGURANÇA

Todavia, as vedações não têm por objectivo apenas isolar deste modo o comboio. Nalguns casos, protegem os moradores nas imediações de uma linha férrea contra o ruído inerente à circulação ferroviária - são vedações isoladoras do som, como algumas que estão já colocadas na Linha de Sintra. Noutros casos, impedem que os faróis dos comboios se projectem para a estrada, perturbando a circulação rodoviária nocturna que exista nas proximidades. São vedações deste tipo que se encontram também na Linha de Sintra.

Em qualquer dos casos, vedar uma linha férrea implica ainda respeitar paisagens, enquadramentos monumentais - sobretudo não ofender patrimónios. Eis um trabalho que se está a concretizar na Linha de Cascais, no troço entre Alcântara e Algés.

As vedações que vêm sendo colocadas têm em conta a má experiência que a CP teve com anteriores vedações, frágeis, que rapidamente foram destruídas por actos de vandalismo com justificações diferentes. As novas vedações

são sólidas, resistentes, concebidas de modo a impedir quer a degradação resultante da oxidação provocada pela proximidade do mar, quer das tentativas de derrube e supressão.

O ramal de Neves-Corvo ficou desde logo vedado. A Linha de Cascais, a Linha de Sintra e os suburbanos do Porto estão a ser vedados. É um enorme esforço, caro, mas necessário.



PRESIDENTE DA CP EM DEBATE SOBRE CAMINHOS DE FERRO:

“É PRECISO MUDAR AS MENTALIDADES”

Ter o cliente como o principal alvo da Empresa é um princípio que norteia a profunda **mudança de mentalidade** em curso nos nossos caminhos de ferro, afirmou o presidente da CP, dr. António Brito da Silva, ao intervir no debate sobre Reconversão Empresarial que decorreu em torno de uma conferência do presidente da NS, caminhos de ferro holandeses, Rob den Besten, moderado pelo presidente do Metropolitano de Lisboa, eng. Consiglieri Pedroso. O dr. Brito da Silva defendeu que a CP tem que lutar por ser competitiva, **dei-**

xando de pensar só na gestão de um orçamento de despesas, mas passando a colocar como meta a obtenção de receitas. Para tanto, acrescentou, é necessário que a Empresa tenha **clareza de intenções e de posições**.

Três vectores foram definidos pelo presidente da CP: mudança de mentalidades, a conquista de uma boa imagem do caminho de ferro, o propósito de obter lucros. Princípios que, segundo o dr. Brito da Silva, estão e estarão presentes na actividade da Empresa.



Foto M. Ribeiro



COOPERAÇÃO ENTRE CP E AUTARQUIA PRODUZ RESULTADOS POSITIVOS

METROPOLITANO DE MIRANDELA: COMO SONHO SE FEZ REALIDADE

O dia 28 de Julho de 1995 na história dos transportes públicos portugueses: entrou ao serviço o primeiro metropolitano de superfície do nosso país. Foi em Mirandela. A CP é a sociedade pública, a autarquia mirandelense, da empresa que explora este metropolitano, o segundo existente em Portugal. O Metro de Mirandela tem duas linhas, uma já em funcionamento - entre Mirandela e Carvalhais, numa extensão de 4,1 km. A linha II, entre Mirandela e Cachão (uma zona industrial), com 12 km, entra ao serviço em Novembro. Para concretizar este projecto, que nasceu da iniciativa da Câmara local, foi aproveitado um troço da linha do Tua, que se encontrava desactivado - mas já com via reduzida. "Apenas" se teve que substituir vinte por cento das travessas e construir as estações. As estações: para já apenas Delors, Jean Monet e São Sebastião. Nem todas tiveram que ser construídas de raiz pois se fez o aproveitamento dos apeadeiros da CP com beneficiações inevitáveis para as adaptar aos novos fins a que passaram a destinar-se. Os nomes escolhidos justificam-se, não só como homenagem a dois vultos importantes na história da construção europeia, mas também porque Mirandela é uma região com forte emigração na Europa, construindo com ela importantes laços. Não é por acaso que ali existe um monumento erigido em homenagem à UE. A Linha II terá estações em Cachão e Cachão. O metro permite a ligação rápida entre a capital do concelho e a zona industrial e o fácil acesso dos alunos das imediações da cidade às escolas que frequentam Mirandela uma população escolar de cerca de 6 000 alunos), também fácil acesso ao mercado e ao shopping. A preços baratos: 50 escudos, o bilhete pré-

comprado; 100 escudos, o bilhete comprado ao condutor; 1500 escudos o passe mensal. A circulação processa-se entre as 7 e as 23,30 horas, de 15 em 15 minutos.

O material circulante foi construído pela EMEF. A primeira automotora, do tipo *Light Rail Vehicle (LRV 2000)*, "estreado-se" a 20 de Julho. A EMEF aproveitou os chassis das antigas automotoras jugoslavas, adquiridas em 1976, e remodelou-as, conjugando a configuração rodoviária com a do comboio: amplas janelas que permitem a visão da paisagem característica do Nordeste Transmontano, carroçaria em fibra de vidro e alumínio. Exterior de cor verde, inte-

rior cinzento e interior de cor-de-laranja. Capacidade para 24 passageiros sentados e 100 em pé. Serão quatro as automotoras ao serviço em Mirandela. Cada uma com um custo de 50 mil contos. A viagem inaugural foi realizada com a presença do primeiro Ministro, Jaime Cortesão Silva, e do Secretário de Estado dos Transportes, António Silva. Foi dia de festa em Mirandela, com desfiles, bandas e feira me-

diou-se aos festejos a CP, na pessoa do seu presidente, o dr. Brito da Silva, e de outros administradores e responsáveis. De assinalar também a presença de mons. Ximenes Belo, arcebispo de Dili.

O investimento total feito foi na ordem dos 330 mil contos (100 mil para estações e sinalização de via), compartilhado em 90 por cento pela Câmara de Mirandela, apoiada por fundos estruturais da União Europeia. A CP, no âmbito do acordo feito com a autarquia, disponibilizou ter-

renos da área ferroviária que, em promoção imobiliária, praticamente cobriram todos os custos desta obra. Um bom exemplo de como, com a iniciativa autárquica, se pode avançar com viabilidade para o aproveitamento de estruturas ferroviárias que de outra forma estariam definitivamente condenadas.

Como consequência da entrada em funcionamento do Metro de Mirandela, o terminus da Linha do Tua passa ser no

Cachão. Entretanto a CP encomendou à EMEF duas novas automotoras com destino às Linhas do Corgo e do Tua, com aproveitamento já das inovações concebidas para as unidades deste metro.

Feitas todas as contas, o Metropolitano de Mirandela (cuja Sociedade gestora tem um capital de 25 mil contos, dez por cento dos quais detidos pela CP) tem "pernas para andar". Da sua evolução podem sair importantes ensinamentos para o fu-

turo, com aplicação em projectos similares que vão sendo pensados e no aproveitamento das vias reduzidas. Para já, Mirandela é um marco: porque se trata do primeiro metropolitano de superfície português; porque se trata do primeiro aproveitamento de estruturas ferroviárias desactivadas; porque exemplifica como da cooperação positiva e entendimento entre a CP e as autarquias podem resultar soluções potencialmente válidas. ■

Fotos M. Ribeiro



O TRÁFEGO DE MERCADORIAS RENASCE DEPOIS DA RECESSÃO

Os dados recentemente publicados em Paris pelo Departamento de Estatísticas da UIC, União Internacional dos Caminhos de Ferro, confirmam que a retoma económica do ano transacto determinou um aumento do tráfego ferroviário de mercadorias na ordem dos 8 por cento no conjunto da União Europeia e da Escandinávia. Verificou-se também, como nota o órgão da CCFE "RAIL EUROPE", um ligeiro aumento do tráfego de passageiros.

No entanto, e por causa dos problemas de transportes decorrentes da guerra na ex-Jugoslávia, a Grécia contrariou esta tendência e registou uma redução substancial do tráfego de mercadorias - cerca de 40 por cento.

Curiosamente, muitos países da Europa do Leste tiveram acréscimos significativos no transporte ferroviário de mercadorias, de acordo com as estatísticas da UIC para 1994. Por exemplo, na Polónia, pelo terceiro ano consecutivo,

houve aumento do tráfego de mercadorias, mas, em contrapartida, decaiu o número de passageiros transportados, o que se fica a dever tanto ao aumento do desemprego como ao aumento de viaturas próprias adquiridas.

Também na antiga URSS se assinala, pela primeira vez depois da queda do regime soviético, um ligeiro aumento do tráfego ferroviário, o que não significa que a situação se possa considerar "boa", afirma a CCFE. ■

ESTANTE

Na redacção do **Boletim CP** recebemos as seguintes publicações:

LINEAS DEL TREN - de 19 de Junho. Euroloop, um novo sistema de transmissão semi-contínua de sinal a sinal; o CEMI, ligação Lisboa/Porto - Barcelona.

LINEAS DEL TREN - de 3 de Julho. Os novos comboios regionais em Espanha; mais um Transibérico liga Lisboa/Leixões a Barcelona.

LINEAS DEL TREN - de 1 de Agosto. Portugal, um dos principais destinos do trânsito ferroviário de peças para automóveis.

PAISAJES - de Julho. O novo comboio-hotel Lusitânia.

LA VIE DU RAIL - de 5 de Julho. O terrorismo preocupa os caminhos de ferro franceses.

LA VIE DU RAIL - de 12 de Julho. Ainda o terrorismo no centro das atenções dos caminhos de ferro franceses.

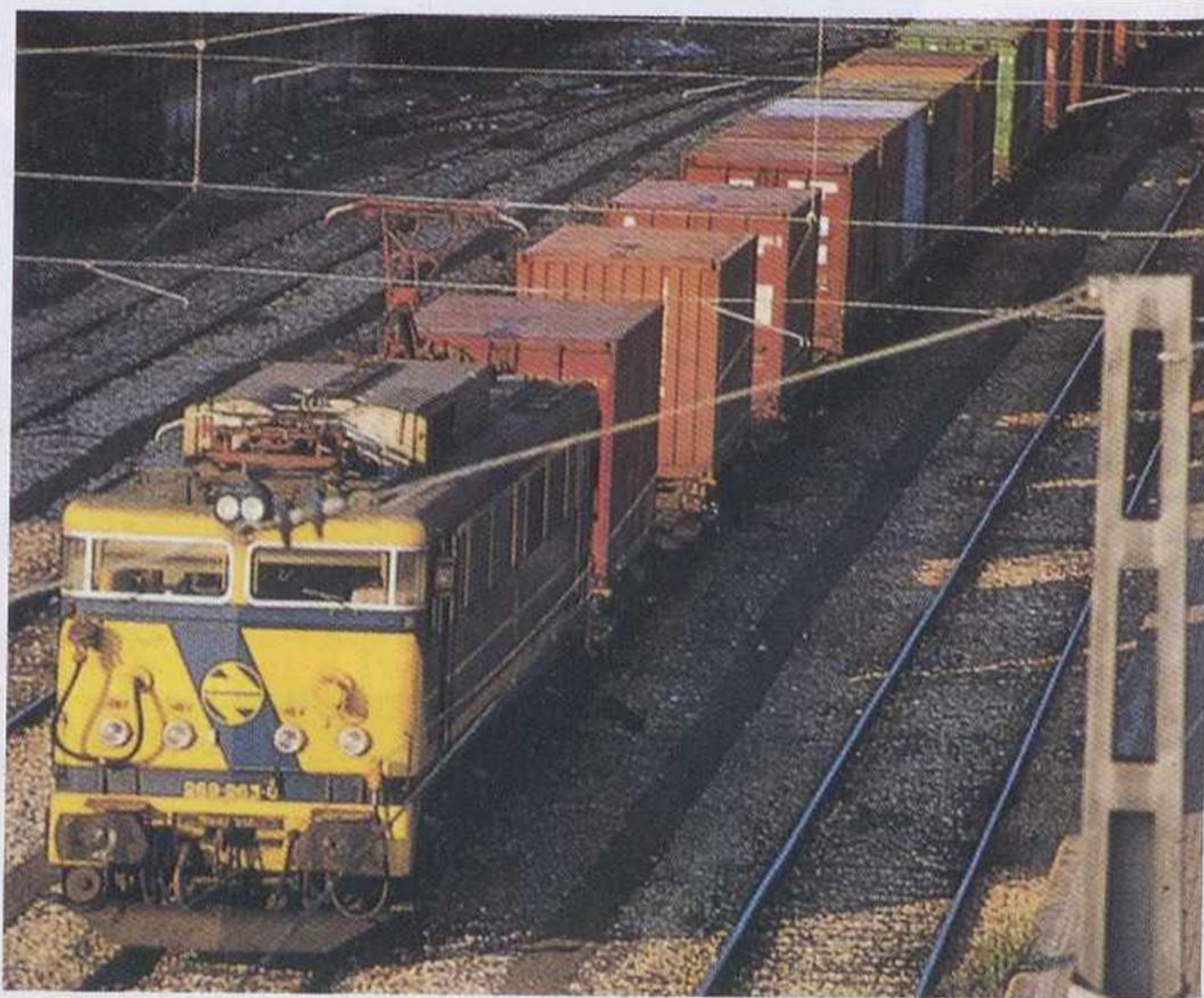
LA VIE DU RAIL - de 19 de Julho. O comboio tem papel importante na Volta à França em bicicleta.

LA VIE DU RAIL - de 26 de Julho. A destruição dos caminhos de ferro jugoslavos.

LE RAIL - de Junho. Notícias do comboio-hotel Lusitânia e da sinalização da Linha de Sintra. Proposta de um Dia Mundial do Transporte Público. Um texto de Maurício Levy sobre o projecto de metropolitano para a Margem Sul do Tejo.

LINEA TRENO - de Maio. A FS na rede Internet.

RAIL EUROPE - de Junho. Reflexões sobre o futuro da política ferroviária.



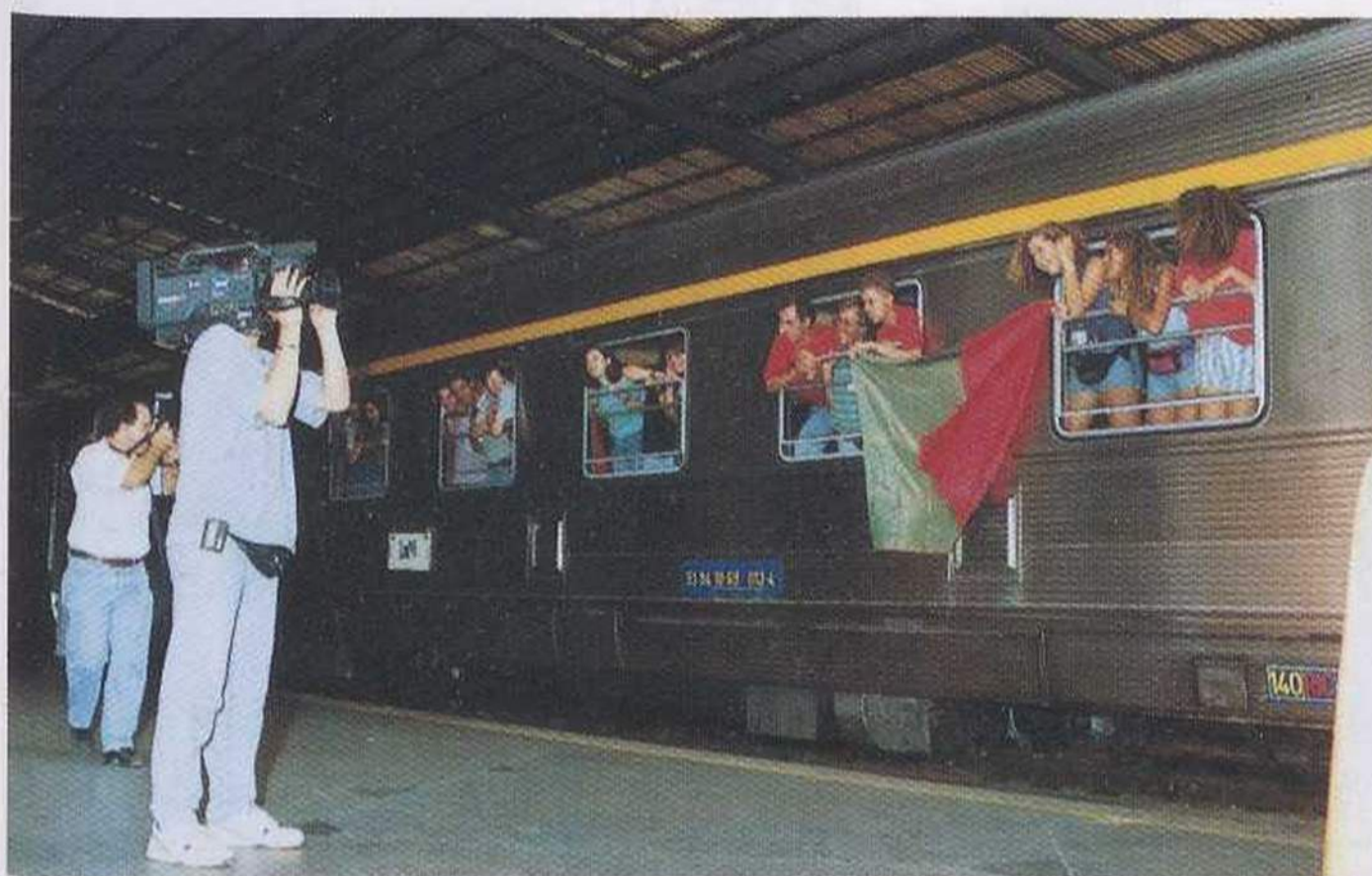
TRANSIBÉRICO REFORÇA LIGAÇÃO PORTUGAL-ESPANHA

Porque o tráfego ferroviário de mercadorias entre os dois países ibéricos tende a aumentar, em toneladas, no ano em curso, cerca de 10 por cento - taxa superior ao verificado no espaço comunitário durante o ano findo -, aumentam também as ofertas de transporte. Tal como o CEMI, resultante da cooperação CP/RENFE, também a Intercontainer colocou em circulação um segundo Transibérico.

A operadora Intercontainer começou a intervir no espaço ibérico, ligando Portugal e Espanha, em fins de 1993, com um comboio semanal em cada sentido entre Lisboa/Leixões e Barcelona. Desde então, a actividade vem crescendo o que justifica que um segundo comboio regular fosse introduzido. Com recurso a material circulante afretado à CP e à RENFE, parece agora em condições de otimizar os meios de transporte ofertados.

As primeiras semanas de circulação do novo Transibérico tiveram índices de ocupação na ordem dos 100 por cento.

Neste momento, os transportes ferroviários ibéricos de mercadorias são grantidos por quatro produtos: além do CEMI e do Transibérico, o Ibertren e o Teco Ibérico. É um facto revelador da importância que o comboio ganha nas ligações entre os dois países. ■



O COMBOIO LUSO: a aventura radical que levou, pelos carris, uma centena e meia de jovens a conhecer os recantos de Portugal. Agosto marcou este encontro, organizado pela Juvemedia com apoio da CP. Como no ano passado, o comboio a marcar presença e a trazer para a ferrovia novos adeptos. De 15 a 20 de Agosto, foi a longa viagem com passagem por Coimbra, Covilhã, Régua, Figueira da Foz e S. Martinho do Porto. Foram cinco carruagens que estiveram ao serviço desta segunda edição do Comboio-Luso. Durante cinco dias, o comboio foi "residência" para um animado grupo de jovens portugueses e estrangeiros.

“A MODERNIZAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES”

Uma interessante e cuidada edição da CP, com design gráfico do Sector de Design da Empresa, “A Modernização dos Caminhos de Ferro Portugueses” é uma brochura que mostra os diversos aspectos e etapas do processo de modernização da rede ferroviária nacional. Ilustrada com mapas e fotografias de obras em curso e obras concluídas, traça as linhas gerais das grandes transformações que vão permitir que Portugal tenha uma linha férrea moderna, eficaz e segura.

Linha do Norte, Linha da Beira Alta, Itinerário dos Granéis, Lisboa-Algarve, Nó Ferroviário de Lisboa, Nó Ferroviário do Porto e Rede Complementar são passados

REDE FERROVIÁRIA NACIONAL



em revista, com definição da situação actual e descrição sumária das acções futuras.

Esta brochura, editada a pretexto da visita da Subcomissão de Obras Públicas e Transportes da Assembleia da República a empreendimentos da CP, é um bom instrumento

de trabalho na medida em que permite uma visão integral das múltiplas acções em curso no âmbito do enorme esforço de modernização dos caminhos de ferro portugueses. ■

CP EM BREVES

QUINZE MIL, ESTE o total de jovens com menos de 26 anos que se calcula tenham sido transportados para Portugal pelo InterRail em 1994. Ao cumprir 22 anos de existência, esta modalidade de verão, que permite viajar de comboio a preços baratos, o InterRail incluiu Portugal na zona F, com Espanha e Marrocos. Além destes países integram o sistema Bulgária, Grã-Bretanha, República Checa, Suíça, Luxemburgo, Grécia, Ulster, Eire, Alemanha, Dinamarca, Itália, Croácia, Jugoslávia, Áustria, Polónia, Suécia, Bélgica, França, Roménia, Eslovénia, Turquia, Finlândia e Eslováquia.

CEM ANOS DE HISTÓRIA DO COMBOIO evocados numa interessante exposição de miniaturas de material ferroviário patente na Central de Massarelos dos STCP, no Porto. Organizada pela Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro, núcleo regional do Norte, esta “Hobbytrem” em segunda edição juntou mais de três milhares de miniaturas.

COMO HABITUALMENTE, a CP organizou comboios especiais destinados aos emigrantes, com partida de Irun com destino a Lisboa e Porto. Foram quatro comboios que asseguraram a deslocação até Portugal, para merecido gozo de férias, aos nossos compatriotas que trabalham na Europa.

MAIS UM INTERFACE METRO/CP entrou ao serviço - em Sete Rios. Beneficia os utentes da Linha da Cintura que, deste modo, têm acesso rápido à rede do Metropolitano de Lisboa.

A OELE GANHOU O CONCURSO para as obras de catenária no troço de 21 km entre Ermesinde e Valongo, na linha do Douro, e de 12 km entre Ermesinde e S. Roque, na Linha do Minho. A Oele é uma empresa associada ao grupo Quintaspie. O concurso foi organizado pelo Gabinete do Nó Ferroviário do Porto.



MAIS QUALIDADE, MELHOR OFERTA

COIMBRA-FIGUEIRA DA FOZ RECEBE COMBOIOS NOVOS E MAIS SEGUROS

Mais qualidade, mais conforto, mais segurança, melhor oferta: este um lema que define a CP de hoje e pauta a modernização em curso. Os "novos" comboios que, desde o princípio de Agosto, começaram a ser introduzidos para assegurar a ligação entre Coimbra e Figueira da Foz são exemplo de como este princípio está a ser aplicado. São também a demonstração de que a modernização (necessária, necessária!) dos caminhos de ferro portugueses

segue em marcha acelerada e se torna quase imparável, nela se comprometendo trabalhadores, quadros, técnicos, gestores e as diferentes empresas integradas no grupo-CP.

Doze UTEs, Unidades Triplas Eléctricas, fazem a ligação entre as duas importantes cidades do Mondego. Desde 4 de Agosto, os utentes têm à sua disposição a primeira composição remodelada e renovada nas oficinas da EMEF, no Entroncamento. Mais duas entram na

circulação até ao fim do ano. Até finais de 1997, toda a renovação do material circulante para esta ligação estará concluída.

As condições de segurança foram substancialmente melhoradas, uma vez que as UTEs ficam dotadas com um sistema rádio-solo que permite a ligação directa e imediata entre o comboio e as estações. Deste modo estão também criadas as condições para que a circulação se faça mais rápida.

Quanto ao conforto: os assentos obedecem a concepções modernas, espaçosos e convenientemente forrados a tecido; melhoradas também as condições de iluminação quer devido à disposição das janelas a consentir a entrada de mais luz natural, quer ao reforço da iluminação artificial. As carruagens deste suburbano vão, assim, ao encontro das exigências de **servir mais, servir melhor** o cliente.

- BOLETIM INFORMATIVO

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP

Calçada do Duque, n.º 20 • 1294 LISBOA CODEX • Tel. (01) 346 31 81 / 346 69 45 • FAX (01) 347 65 24 • Telex 13334 FERROS P

Composição e Impressão: FERGRÁFICA - artes gráficas, lda.

Av. Infante D. Henrique, 89 - 1900 LISBOA • Tel. 888 32 50 • Fax 888 36 19

Tiragem: 19 000 exemplares

• Distribuição Gratuita