



### AS RAZÕES DE ALGUMAS RECLAMAÇÕES

A análise das reclamações dos nossos clientes mostra que uma das áreas de maior conflitualidade se situa em torno das situações de contacto directo — venda e/ou revisão — entre o passageiro e o “funcionário da CP”.

O aprofundamento daquela análise mostrará que, a par de recriminações quanto à urbanidade do acolhimento, avultam as reclamações que incidem sobre a incapacidade de a Empresa responder com flexibilidade a novas situações do mercado de transportes, designadamente quando está em causa a concorrência com o avião ou com a utilização de viatura própria, face às novas infra-estruturas existentes.

Referimo-nos obviamente à complexidade das disposições regulamentares e nalguns casos à rigidez da sua postura que dificultam (quando não inviabilizam mesmo) qualquer iniciativa de dinâmica comercial de um agente do terreno, quer se trate do ponto de venda, quer se fale de actos de revisão.

A melhoria das relações com os nossos clientes terá de comportar uma alteração de mentalidades, uma melhor formação no acolhimento dos clientes, mas nunca terá completa eficácia enquanto não for acompanhada de um novo espírito no domínio dos regulamentos, de uma controlada flexibilização e de uma adequada descodificação.

Américo da Silva Ramalho  
Divisão de Relações Públicas

Foto de Manuel Ribeiro



## TRANSTRAILER EM BEIROLAS

- Terminal de carga moderniza-se

No passado dia 6, o Transtrailer foi apresentado em Beirolos, terminal de carga internacional de Lisboa. É um novo sistema, de tecnologia avançada, que permite o transbordo de cargas da rodovia para a ferrovia e vice-versa. Manuseamento mais rápido, mais económico, mais seguro, um passo em frente na modernização da CP. (Vide pág. 2)



DR. TERÊNCIO  
ANAHORY:

REDIMENSIONAMENTO  
DA CP  
POLÍTICA DE SUCESSO

centrais

LINHA SINES-PEGO:  
O ITINERÁRIO DO CARVÃO

pág. 3



Beirolas recebeu **TRANSTRAILER**

# MODERNIZAÇÃO DO TERMINAL GERA MAIS TRÁFEGO

• Nova tecnologia no transbordo de cargas

Beirolas é o terminal de carga internacional de Lisboa. Integrado na rede básica para o transporte de mercadorias, a CP procede à sua modernização, com vista a rentabilizar-lhe a capacidade de transbordo da carga rodo-ferroviária internacional.

Os investimentos já aqui realizados pela CP orçam a meio milhão de contos. Em consequência, assiste-se a significativo acréscimo do volume de tráfego: sete milhões de toneladas em 1991, mais 13 por cento do que em 1990.

Recentemente, foi apetrechado com um novo pórtico para movimentação de contentores, com capacidade de elevação até 40 toneladas.

Foto de Manuel Ribeiro



Beirolas: centro nevrálgico na passagem de mercadorias em trânsito para a Espanha e o resto da Europa, das que se destinam a Lisboa (principalmente automóveis e carga importada), além da sua importância específica no tráfego ferroviário entre Lisboa e Porto. Beirolas foi palco de demonstração de um novo sistema de manuseamento de cargas — o Transtrailer. Aconteceu no passado dia 6.

O sistema “transtrailer” procura combinar (com evidentes ganhos em termos energéticos, de tempo de operação, de segurança e de custos) os meios de transporte rodoviário e ferroviário.

O processo consiste essencialmente no manuseamento da carga apenas através de pórticos. Estes movimentam os contentores ou caixas móveis dos veículos rodoviários para os comboios, apoiados com a colocação de rodas ferroviárias (bogies) nas viaturas semi-reboque. O “transtrailer” permite facilitar o transporte de mercadorias da estrada para os carris e vice-versa.

O novo sistema, implantado em Portugal com o apoio da empresa espanhola

Tafesa, uma associada da Renfe, representa uma tecnologia evoluída para o transporte de carga. Tem vantagens ao nível da diminuição de custos e das operações de transbordo, constituindo uma nova forma de transporte combinado, com inegável êxito em diversos países europeus.

Quais as vantagens deste sistema de transporte? Podem sintetizar-se deste modo:

- menor custo do transporte;
- ganhos energéticos, porquanto utiliza um meio de transporte com consumo de energia equivalente à da utilizada pelo modo rodoviário;
- melhor qualidade do ambiente, devido à eliminação de gases nocivos emitidos para a atmosfera;
- redução do tráfego rodoviário, com inerentes ganhos em termos de menor saturação da estrada, menores perdas de tempo e menor consumo de combustíveis;
- segurança: a ferrovia é o meio de transporte mais seguro.

A introdução e viabilidade do “transtrailer” suscitou o interesse de algumas empresas operadoras de transporte, que se associaram na repartição do investimento necessário às modificações a introduzir nos seus veículos.

Para a CP, este projecto de modernização insere-se na estratégia de criação de uma rede básica de terminais para o transporte de carga. A criação desta rede, envolvendo investimentos na ordem de algumas dezenas de milhões de contos, será gradual. Tem por finalidade a modernização desta área de actividade, através da substituição do atávico sistema de concentração e controlo da carga por cada estação de caminho de ferro.

Como pontos de apoio para o transporte de mercadorias (paragem e concentração), a CP detém cinco terminais ferroviários: Lisboa (Beirolas), Porto (Leixões), Mangualde, Leiria e Loulé. Em fase de conclusão está o terminal do Fundão. Todos eles apetrechados para o transporte combinado (ferroviário e rodoviário) de contentores e caixas móveis.



Começa a funcionar em Agosto

# LINHA DO CARVÃO SINES-PEGO

• Investidos 20 milhões de  
contos num itinerário de 330 km

A solução ferroviária para o abastecimento de carvão à Central Termoeléctrica do Pego constitui opção de grande importância para a economia nacional e a modernização do itinerário que lhe está subjacente é marco significativo na reconversão da CP, por se tratar da primeira modernização integrada de um itinerário feita na Empresa nas últimas décadas.

Com o objectivo de captar para o caminho de ferro tráfegos que lhe pertencem no contexto de uma economia competitiva e racional, em que cada meio de transporte opera no âmbito das suas áreas vocacionais, de acordo com as características específicas que os distinguem, e de minimizar os custos do transporte, a CP e a EDP acordaram na solução ferroviária do transporte de carvão do Porto de Sines para a Central Termoeléctrica em construção no Pego (Abrantes), contribuindo para uma solução de grande interesse para a economia do País.

Este transporte de carvão perfila-se como opção vocacional integrada na política comercial da empresa, podendo vir a representar 20 a 30% do seu tráfego global de mercadorias.

O seu início: Agosto próximo, para constituição da reserva legal de carvão da central — 240 000 ton.

Com a entrada em funcionamento operacional do primeiro grupo gerador em

1993, o transporte anual será de 750 000 ton/ano, passando para 1 500 000 ton/ano em 1995 com a entrada em funcionamento do 2.º grupo, e para 3 000 000 ton/ano após a entrada sucessiva ao serviço dos 3.º e 4.º grupos.

Para além do transporte de carvão, a central gera um tráfego de 400 000 ton/ano de cinzas do Pego para as cimenteiras.

De acordo com o programa de exploração elaborado, a composição base será constituído por 2 locomotivas da Série 1960, rebocando 25 vagões de bogies de 90 ton brutas com um total de 1650 ton de carga líquida e um ciclo de rotação da ordem das 20 horas.

O transporte prevê uma operacionalidade de 360 dias/ano durante as 24 horas do dia e será assegurado por um comboio/dia para abastecimento do 1.º grupo, número que subirá sucessivamente até 5, com a entrada ao serviço dos restantes grupos.

Para assegurar a exequibilidade deste transporte e para além da construção dos ramais terminais de ligação do Porto de Sines e da Central do Pego à rede ferroviária nacional, com a extensão de 9 e 7 km, respectivamente, houve que promover vasto programa de modernização do itinerário existente com a extensão de aproximadamente 330 km. Contemplou designadamente:

- o prolongamento, renovação e drenagem das linhas de 30 estações, para permitir criar as condições de circulação e cruzamento dos comboios de carvão com 2 250 ton brutas rebocadas, e 450 m de comprimento.
- reforço e substituição das pontes, por forma a eliminar restrições de carga e velocidade e a assegurar a classificação D4 da UIC — 22,5 ton/eixo e 8 ton/m.
- a modernização dos sistemas de telecomunicações, de sinalização,

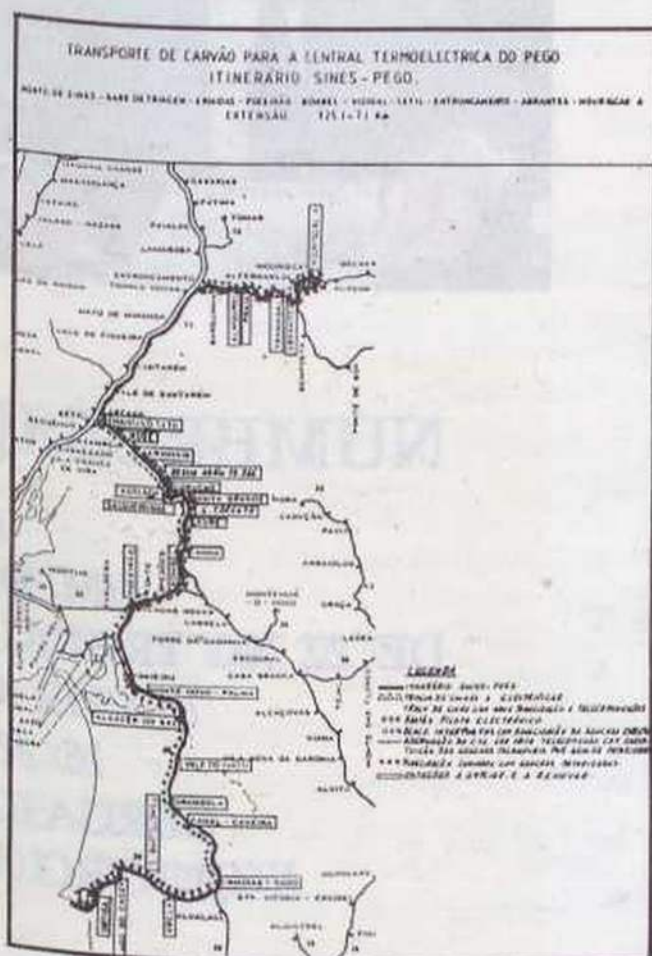


de comando e de controlo das circulações, com a introdução de bloco interpostos, com encravamento do sentido e detecção de comboios em plena via com telecomando/telecontrolo.

- a electrificação do troço Entrocamento-Mouriscas-Pego, como primeira fase da electrificação do itinerário a partir do Poceirão.

Este vasto programa de modernização implica um investimento da ordem dos 20 milhões de contos correspondendo à CP cerca de 17,5 milhões — ramal de ligação ao Porto de Sines e modernização do itinerário existente — e 3,5 milhões à EDP — ramal de ligação da estação de Mouriscas à Central.

Este trabalho foi possível graças ao esforço da Equipa de Modernização dos Itinerários de Granéis, dirigido pelo eng.º Brito Neto, no qual se integram elementos do Departamento de Sinalização, Divisões de Telecomunicações e Catenária da Direcção de Engenharia, e da Divisão de Pontes da Direcção de Conservação. Equipa que interveio também na coordenação das obras do Ramal de Neves Corvo, aqui com a colaboração de D. Maria do Céu Pernas, da Direcção de Meio.







**E**volução positiva, a da progressiva adequação dos meios humanos da CP às necessidades das empresas e às perspectivas de futuro — esta a conclusão que se retira das palavras do dr. Terêncio Anahory, administrador da CP, em entrevista concedida ao Boletim Informativo.

“O que era a CP em Julho de 1990?” O dr. Terêncio Anahory interroga e responde: “Em Julho de 90, a CP contava com cerca de 22 300 trabalhadores, um

• “acentuou-se o processo de redução de admissões e de aceleração de saídas, sem rupturas no funcionamento dos serviços”;

• “esvaziou-se o clima de conflitualidade, com a negociação (em Fevereiro de 1991), a primeira que então se fechou, sem conflitos, na área dos transportes. O mesmo se verificou também em 1992”.

Em contrapartida, o administrador da CP faz questão de sublinhar que o tempo de trabalho suplementar se reduziu (menos quatro por cento ao número de horas realizadas em 1991, relativamente ao ano anterior). Tal significa que a adequação dos meios humanos está a ser feita sem sobrecargas de trabalho.

Uma entrevista oportuna

## ATÉ 1995 A CP VAI ADEQUAR OS SEUS MEIOS HUMANOS

clima bastante conflitual (com uma sucessão de greves de maquinistas que se prolongou por dez meses). Era voz corrente a existência de elevadíssimo número de excedentários, falava-se de cinco mil. Quando à média etária, rondava os 49/50 anos. Habilitações reduzidas, 63 por cento dos trabalhadores com zero a quatro anos de escolaridade”.

Uma panorâmica nada famosa, que urgia ultrapassar “com uma política de equilíbrio de estruturas, sem criar um clima de instabilidade na empresa”. Assim se enveredou por incentivos à reforma antecipada, adoptada em 1991: 8 meses de indemnização para trabalhadores com idade igual ou superior a 65 anos, 13 meses para os trabalhadores com menos de 65 anos.

Verificou-se grande adesão a esta política de incentivos, como os números comprovam: em dois anos e meio passou-se de 22.300 trabalhadores para 20.391.

No entanto, necessita-se de um programa mais ambicioso de reformas, sublinha o dr. Terêncio Anahory que fixa para 1995 a meta de uma “CP com quadro de efectivos correctamente adequados”.

Para já, os dados ainda estão longe de corresponder ao que se estima fundamental. Basta reparar que a CP continua a ter uma média etária elevada (49/50 anos), um terço dos trabalhadores com mais de 50 anos, trabalhadores com habilitações mínimas (63 por cento com zero a quatro anos de escolaridade), 70 por cento dos seus trabalhadores com mais de 15 anos de serviço.

Do que já se obteve, o dr. Terêncio Anahory destaca:

### ABSENTISMO E PRODUTIVIDADE: DUAS PREOCUPAÇÕES

Neste processo, o absentismo registou, tal como se previa, um acréscimo. “As reformas, ou a preocupação em conseguirlas, iriam sempre suscitar alguma subida da taxa de absentismo.

Foto de Manuel Ribeiro



Quanto à produtividade, diz o dr. Terêncio Anahory que “é indispensável criar na empresa uma cultura de custos, isto é, impõe-se pensar nos custos de exploração”. Uma regra de ouro: “mais do que pensar em produção de comboios, é necessário pensar em vender comboios”. Acrescenta: “este é o grande desafio que hoje se coloca aos caminhos de ferro”. Para o efeito, descentralizou-se a empresa, com a criação de duas Direcções Gerais que assumem as responsabilidades dos custos das suas áreas.

Outra preocupação: a racionalização das estruturas exige trabalhadores e quadros capazes de responder às exigências das novas tecnologias (sinalização, máquinas, etc). O quadro actual não se coaduna com tais exigências. Há que formar, é certo — essa uma das regras da gestão de excedentários: reclassificar ou dispensar. “São dispensados os que não podem ser reclassificados. Tal significa privilegiar o suficiente em detrimento do bom”.

### NÚMEROS QUE IMPORTA RETER

A CP PASSOU, EM DOIS ANOS E MEIO, DE 22 300 TRABALHADORES A CERCA DE 20.391. 70 POR CENTO TÊM MAIS DE 15 ANOS DE SERVIÇO. CERCA DE 73% TÊM DE ZERO A QUATRO ANOS DE ESCOLARIDADE

### ÁFRICA: UM NOVO HORIZONTE

A presença da CP e suas associadas (Ferbritas e Fernave) em Angola, Argentina e futuramente Moçambique, cria novas perspectivas aos quadros ferroviários: “novos horizontes se podem abrir aos trabalhadores da CP”, nas palavras do dr. Terêncio Anahory. A Fernave já firmou um contrato para formação em Angola, destinada aos desmobilizados das Forças Armadas daquele país. “Partem em breve para Luanda formadores recrutados entre os trabalhadores das associadas da CP, formadores que vão participar nesta acção”.

Há ainda que ter em conta que no recrutamento de quadros a CP se defronta com os condicionamentos de um mercado concorrencial, o que por vezes cria problemas, dado que a empresa ainda não pode oferecer condições em pé de igualdade com as demais.

### ORGANIZAÇÕES SINDICAIS: ATITUDE POSITIVA

As transformações que ocorrem na CP foram entendidas pela maior parte das organizações sindicais que, frisa o dr.

Terêncio Anahory, “entenderam claramente os desafios da entrada na Comunidade Europeia, na área dos transportes”.

É de toda justiça dizê-lo: os sindicatos quase todos têm actuado de maneira consciente, sem perder a sua postura reivindicativa”.

O dr. Terêncio Anahory sublinha também que essas organizações sindicais deram mostras de compreender que a melhoria das condições de trabalho na CP passa essencialmente por este redimensionamento.

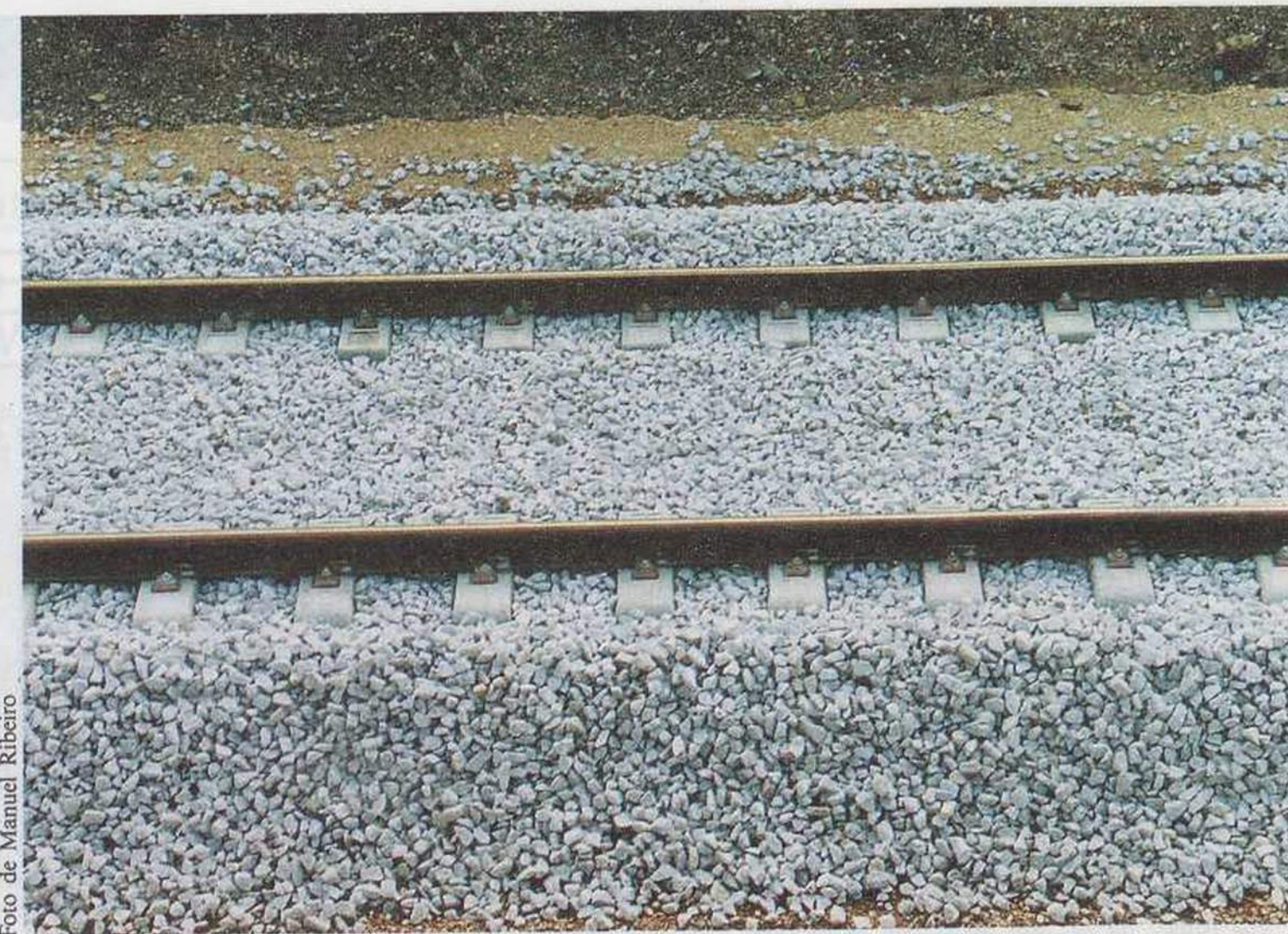
### OS SINDICATOS DA CP

Embora elevada, a taxa de sindicalização dos ferroviários (86,9% em Março último) regista uma ligeira tendência para o decréscimo nos últimos meses: em Janeiro, a taxa cifrava-se em 93,8%.

São 27 os sindicatos representados na CP: Ferroviários do Norte, Ferroviários do Centro, Ferroviários do Sul, Paramédicos, Enfermeiros da Zona Norte, Maquinistas da Marinha Mercante, Técnicos de Desenho, Transportes Fluviais Costeiros, SIFA, SINAFE, SINDEFER, Fogueiros da Marinha Mercante, SIMA, Agrícolas Alimentares e Florestais, Engenheiros Técnicos do Sul, Engenheiros do Sul, Economistas, SINFA, Maquinistas, Psicólogos, Quadros Técnicos de Empresa, Técnicos do Serviço Social, Contabilistas, Engenheiros Técnicos do Norte, SENSIQ e Ferroviários Braçais.

Os sindicatos filiados na CGTP constituem a primeira força sindical — 59,50%. Colocam-se de seguida os filiados na UGT (29,139) e os independentes (11,28%).

Foto de Manuel Ribeiro

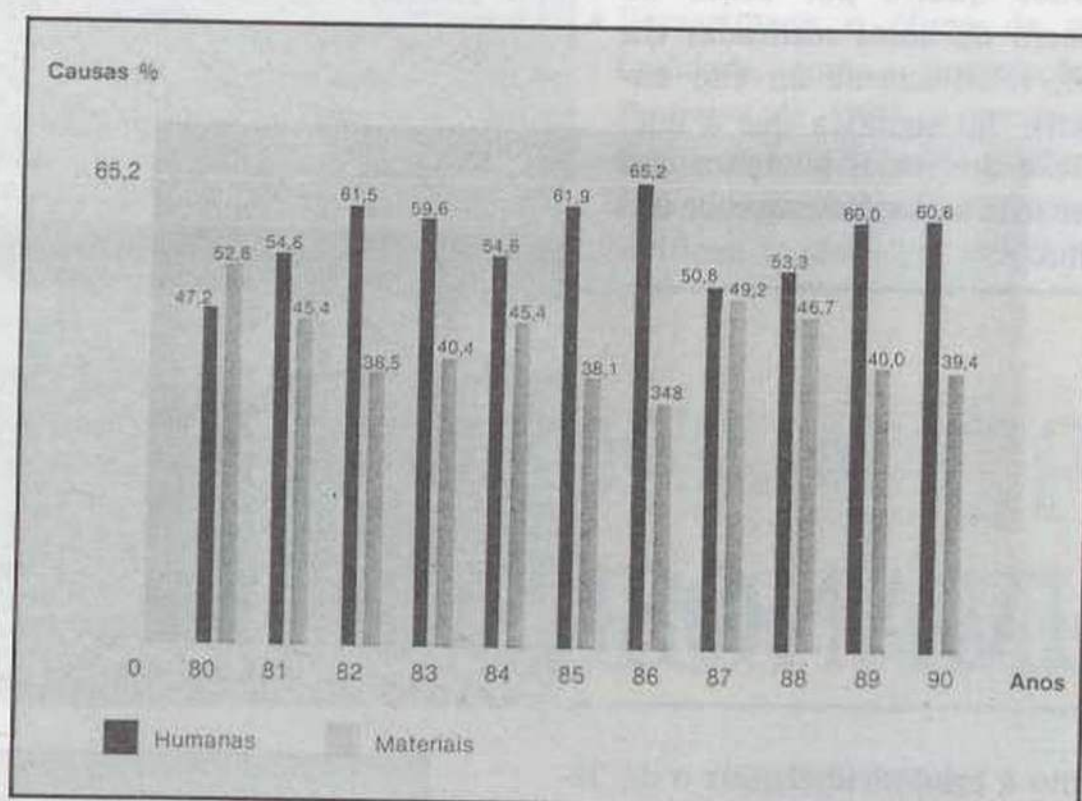




Seja prudente, evite o acidente

## A INCÚRIA ATRAI O PERIGO

Os números relativos a 1990, compendiados na brochura "Segurança e Saúde no Trabalho", edição da CP, são elucidativos — é a adopção de posições pouco seguras que motiva a maior parte dos acidentes. Tal acontece quer entre operários, quer entre operários de via, quer entre manobreadores e auxiliares de estação, quer entre guardas de P.N. Quer isto dizer que na origem de grande número de acidentes está o desrespeito por normas, a incúria, a falta de atenção, o descuido. Os acidentes motivados por causas exteriores — deslocamento de materiais ou objectos, peças partidas, poeiras ou fragmentos, por exemplo — são causas secundárias no acidente. Para quem tiver dúvidas, aqui ficam os números — em 1040 acidentes registados em 1990, 318 tiveram por causa dominante a adopção de posição pouco segura. A maior parcela. A longa distância, 143 casos, está o "deslocamento de material ou objecto". Ao longo da década de 80-90, observa-se esta constância (com excepção única do ano de 1980) — sempre as causas humanas foram e são maioritárias na ocorrência de acidentes.



Causas humanas e materiais dos acidentes na década de 1980.

Se nos empenharmos sempre, em vez de apenas num ano, em evitar o acidente e a doença profissional, teremos um futuro de melhor segurança, higiene e saúde no local de trabalho. Cada um de nós alcançará uma vida mais longa, com a saúde e a energia necessárias para trabalhar com êxito, mas também necessárias para gozar com alegria os tempos livres

A Comissão Nacional  
do Ano Europeu  
da Segurança,  
Higiene  
e Saúde  
no Local de Trabalho

## O RISCO ESPREITA O TRABALHO NA VIA

Esteja atento quando trabalha na via. O perigo está sempre à espreita. Precavenha-se, cumpra as instruções, e sobretudo não deve sair para o local de trabalho sem:

- levar o Avisador Sonoro; sinal "S";
- horário dos comboios regulares e extraordinários;
- sinal de paragem para protecção dos trabalhos.

Não deve:

- Dar outras tarefas ao vigilante.
- Deixar utensílios na via que possam ser apanhados pelas circulações.
- Trabalhar sem o sistema de protecção adequado.
- Deixar de reforçar a vigilância em condições anormais de visibilidade reduzida.
- Aguardar muito próximo da via a passagem das circulações.

- Trabalhar sem equipamento individual de protecção.
- Circular ao lado da via no mesmo sentido das circulações, sempre que o possa evitar.
- Em via dupla, sair para a outra via à aproximação dum comboio.
- Utilizar ferramentas não adequadas à tarefa em execução.
- Efectuar trabalhos em túneis e pontes, sem que sejam asseguradas as necessárias condições de protecção individual e da equipa.
- Executar trabalhos em linhas electrificadas, sem que a protecção eléctrica esteja assegurada.
- Circular sozinho com o carro americano.
- Executar trabalhos nas pontes sem redes de segurança, quando a situação o justificar.
- Utilizar o diplory ou vagoneta como meio de transporte de pessoal.



## Os desafios do futuro

# REDIMENSIONAR A EMPRESA É CONDIÇÃO FUNDAMENTAL

**É** este o maior desafio que se coloca aos caminhos de ferro em Portugal: ou passam a vender serviços com qualidade e de acordo com as necessidades dos clientes, sem que estes tenham de pagar preços elevadíssimos ou dezenas de milhões de contos por ano em impostos para tapar o seu défice — ou terão de fechar as portas, substituídos por quem seja capaz de vender melhores serviços e mais baratos.

O que a Empresa está a fazer é dar resposta a este desafio: por um lado, modernizando infraestruturas e equipamentos, adoptando novas tecnologias e novos processos de trabalho; por outro, alterando a configuração da empresa por forma a que seja possível tornar lucrativas todas as actividades que possam sê-lo e equilibrar as despesas com as receitas naquelas actividades em que não seja possível obter lucro.

Só quem defende soluções que já provaram em toda a parte ser desastrosas não entende que esta política nem é o desmem-

bramento, nem a destruição do caminho de ferro, mas antes a transformação indispensável para garantir o seu futuro.

A empresa tem perto de 6 000 trabalhadores com cerca de 55 anos ou mais; tem mais de 13 000 com a quarta classe da instrução primária ou habilitações inferiores; tem perto de 2 000 incapacitados ou com fortes restrições. Situações como estas e outras semelhantes não podem manter-se porque tornam absolutamente impossível a sobrevivência da empresa. Todos nós o compreendemos: para garantirmos a viabilização do caminho de ferro e a sua modernização temos de rejuvenescer o efectivo e melhorar a sua qualificação — tal como temos de rejuvenescer e melhorar a tecnologia das infraestruturas e dos equipamentos.

Mas é preciso que não nos deixemos impressionar pela demagogia ou pela mentira dos que continuam hoje a defender as mesmas soluções que por toda a parte provaram ser erradas. Estes são os mesmos que

desde há três anos vêm atemorizando os trabalhadores com a ameaça de milhares de despedimentos — quando pelo contrário, até hoje, não só as cerca de 2 000 pessoas que saíram não foram despedidas, como foram, na sua grande maioria, apoiadas pela empresa nessa saída.

Os Sindicatos sabem perfeitamente — porque têm reuniões com os primeiros responsáveis da empresa — que não tem havido e continua a não haver intenção de recorrer a despedimentos, embora a lei os preveja e permita. Os Sindicatos sabem perfeitamente que continuam a ser preparadas soluções que permitam apoiar da melhor maneira possível os trabalhadores que terão de deixar a empresa.

O redimensionamento da empresa é condição indispensável para o seu futuro e esse obviamente interessa a todos os ferroviários.

O Director de Pessoal

## ESTANTE

Publicações recebidas na redacção do Boletim Informativo da CP.

**Euromodal - 92**, edição da "Union Internationale des Chemins de Fer" e da "Communauté des Chemins de Fer Européens", 8 de Abril de 1992. Transportes combinados, custos de transportes, preocupações alemãs, austríacas e belgas. Da Bélgica chega a notícia de que a liberalização dos caminhos de ferro gera inquietações. Em França comprova-se que o transporte rodoviário é mais caro que o ferroviário.

**Les Chemins de Fer dans la Presse Internationale**, edição da Union Internationale des Chemins de Fer e da Communauté des Chemins de Fer Européens — n.ºs 68 e 69. Interessante: TGV — os pequenos passos franco-alemães; Política Europeia de Transportes — o "Sim mas" dos caminhos de ferro; a aceleração da reestruturação da indústria ferroviária europeia.

**ABB Sistemas de Transport**, n.º 7, Dezembro de 1991. As novas locomotivas Loc 200. **Notícias Sorefame**, n.º 39 de Março/Abril 92. Encomendas da CP são notícia. Também a constituição da Interfer. Sorefame constrói caruagens para a Califórnia.

CP  
FOI  
LUZ  
NA  
FIMET  
92

Foto de Manuel Ribeiro



**A**s novas locomotivas em alumínio, que reduzem a poluição ambiental e o ruído, garantindo aos passageiros uma maior comodidade, foram atractivos do simpósio FIMET, organizado pelos alunos finalistas de Metalomecânica da Universidade do Minho, Guimarães, no passado mês de Abril.

Subordinado ao tema "Motivação, Qualidade e Tecnologia — Novos Rumos para a Excelência", o simpósio contou com a participação de importantes personalidades e entidades e grupos empresariais.

A presença da CP, com "stand" próprio, foi um dos atractivos deste FIMET.





Trinta dias durante os quais a CP esteve na "berlinda" do Espectáculo, das Artes, do Desporto. Na foto de Manuel Ribeiro, o grupo de Bailado de João Fiadeiro à partida do "Sud", em Santa Apolónia.

A CP "esteve" na Grande Noite do Fado, no Pavilhão Rosa Mota no Porto, oferecendo transporte a muitos artistas que se deslocaram à cidade invicta. Um grupo de artistas em Santa Apolónia, na partida para a maratona fadista.



Rallys de Donas Elvires: apesar da "concorrência" modal, a CP não regateou apoios às "velhas senhoras" de estrada. O charme da ferrovia e a elegância do "sport" de quatro rodas.

Também a regata Colombo contou com o apoio da CP, quer por via de um STAND da empresa, quer por comboios especiais que foram criados, quer pela oferta de viagens a estudantes. Na foto o STAND CP no cais da Alcântara, em Lisboa.



(Fotos de Manuel Ribeiro)

## CP EM BREVES

- O 26.º CONGRESSO Ferroviário Internacional (da AICCF) terá lugar em Lisboa de 6 a 10 de Setembro de 1993. O congresso tem como tema o avaliar de métodos de gestão avançada nos caminhos de ferro e a aplicação de tecnologias de ponta num mercado ferroviário que vem sendo cada vez mais competitivo.

- O SERVIÇO ALFA comemorou, no passado dia 6, cinco anos de actividade. Cinco anos durante os quais foram transportados cinco milhões de passageiros. Outros números que definem este serviço da CP: 24 mil viagens realizadas, 8 milhões de quilómetros percorridos. Quer dizer, em cinco anos os Alfa "fizeram" o equivalente a 20 viagens da Terra à Lua.

- DE 1989 A 1991, foram transportados nos eixos ferroviários internacionais — Lisboa/Madrid, Porto/Vigo e Lisboa/Porto/Paris — 800 mil passageiros por ano. Verificou-se acréscimo nas ligações com Espanha, mas registou-se um decréscimo nas ligações a França.

- CP E EPAL de mãos dadas no combate à seca e aos incêndios. As duas empresas acordaram participar este verão no fornecimento de água às populações e a bombeiros, em caso de necessidade.



## — BOLETIM INFORMATIVO

Edição da Divisão 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: Pentaedro, Publicidade e Artes Gráficas, Lda.

Praceta da República, Loja B • Póvoa Sto. Adrião • 2675 ODIVELAS • Tel. (01) 937 61 80 / 937 80 92 • FAX 937 75 60

Tiragem: 21 000 exemplares • Distribuição Gratuita