



Linhas do Douro e Corgo

Regressam os comboios históricos

De Março a Outubro, em parceria com a SPIDOURO, a CP vai organizar vários comboios a vapor e a diesel, na linha do Corgo (via estreita), com tracção diesel e na linha do Douro, com tracção a vapor, deixando assim beber um pouco da nostalgia de outros tempos. (pág. 2)

Linha de Cascais com mais composições

Reajustamentos na oferta

Mais quatro comboios passaram a circular fora da chamada hora de ponta, em consonância com o inquérito efectuado aos clientes da linha de Cascais, elevando para dez o número de ligações lançadas após a entrada em vigor do horário de Inverno.

(págs. 4 e 5)



Associada a nova imagem da CP

Roupa com visual moderno

No interior dos comboios, nas bilheteiras ou nas manobras já se começa a notar uma forte mudança de visual nos trabalhadores da CP. As novas roupas são já uma realidade, fortalecendo a imagem da empresa e reforçando a auto-estima de todos quantos, no dia a dia, ajudam a movimentar multidões.

(pág. 7)

Comboios históricos voltam às linhas do Douro e do Corgo

Para a campanha de 2002 dos Comboios Históricos do Douro, a CP disponibiliza duas locomotivas a vapor, outras duas a diesel e cinco carroagens históricas.

As locomotivas a vapor foram produzidas em 1923 e 1925 pelo construtor alemão Henschel & Shon, enquanto as máquinas a diesel, das séries 1424 e 9004, foram fabricadas em 1967 e 1975 pela English-Electric e Alsthom, respectivamente.

Na formação das composições são utilizadas carroagens históricas construídas no período de 1908 a 1934. Este material circulante foi recuperado na sua traça original, o que permite recriar um ambiente a lembrar as viagens dos inícios do século XX.



As viagens em comboios históricos a vapor e a diesel nas linhas do Douro e do Corgo vão realizar-se, de Março a Outubro, em resultado de novo protocolo assinado entre a CP e a SPIDOURO. As viagens vão realizar-se aos fins-de-semana, com principal incidência aos sábados.

Na campanha que agora se inicia, a CP disponibiliza duas locomotivas a vapor, duas a diesel e cinco carruagens históricas. Por seu lado, a Sociedade de Promoção de Empresas e Investimentos do Douro e Trás-os-Montes assume a vertente comercial deste produto turístico.

A campanha tem como destinatários as agências de viagens, operadores turísticos e empresas ou outras entidades públicas e privadas que pretendam organizar viagens turísticas ou de cariz sócio-recreativo.

Encontra-se entretanto em estudo o lançamento da "Comboios Históricos do Douro", cuja entidade gestora, com o estatuto de Fundação, poderá vir a integrar todo o material histórico agora disponível.

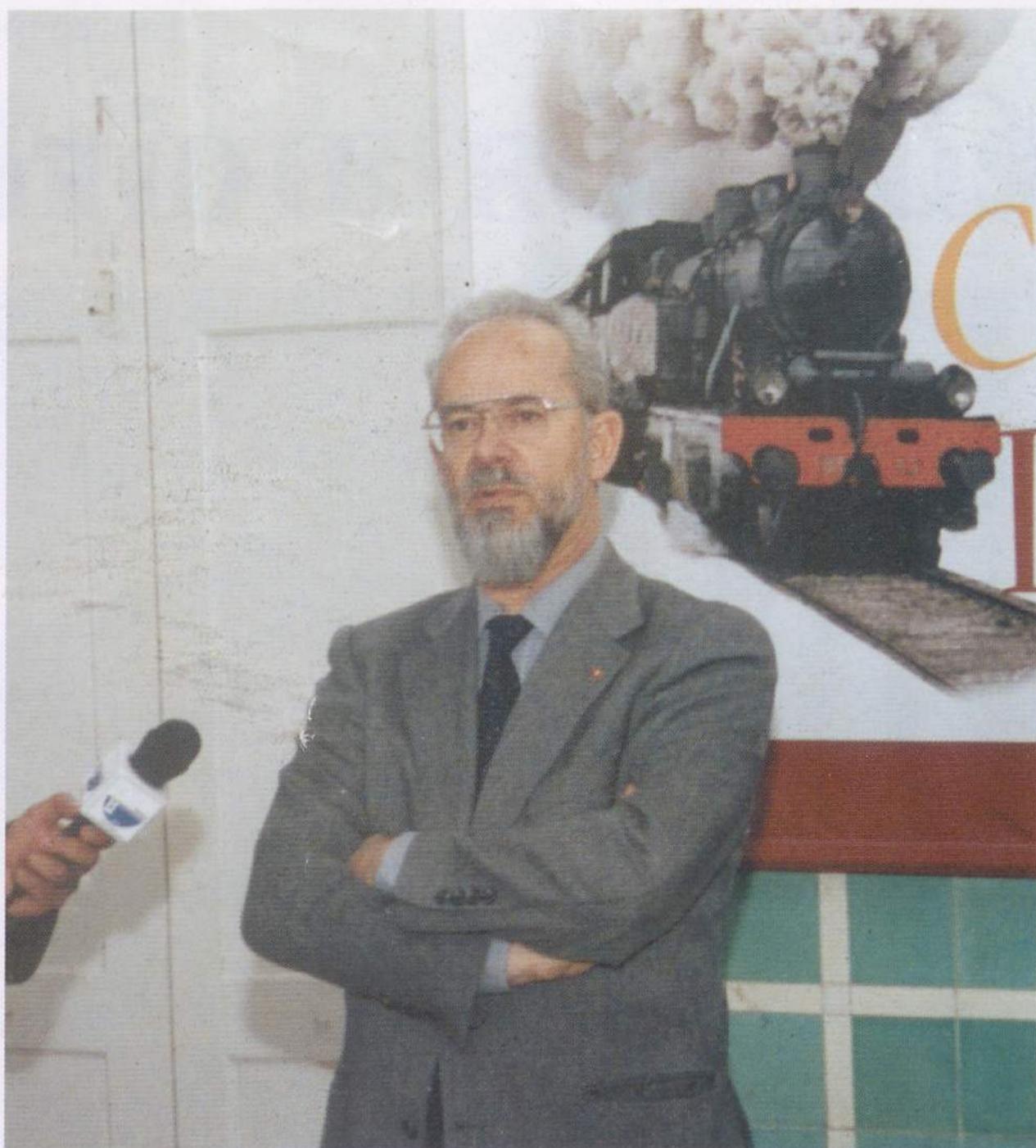
Viagens a vapor e a diesel

As viagens na linha do Douro admitem várias tipologias de percurso, entre a Régua e o Tua ou entre a Régua e Vila Real. Nas primeiras é utilizada a tracção a vapor e nas secundas o diesel. No entanto, a pedido ou por opção do operador turístico, poderá ser trocada a tracção a vapor por locomotivas a diesel.

Além dos itinerários/percursos referidos podem ser realizados outros, sob reserva, tendo em conta, contudo, que devido às características do material, não será possível oferecer mais do que duas viagens por semana e em troços não muito longos. Daí o facto de se limitar a circulação, no Douro, ao troço Régua/Tua e, no Corgo, ao eixo Régua/Vila Real.

O programa pode incluir animação e balcões de venda de produtos regionais.

Os preços praticados obedecem a margens reduzidas para este tipo de produtos.



Presidente da CP apresenta o programa "Comboios Históricos do Douro".

Em 2001

4.500 passageiros nos "Comboios Históricos"

Em 2001, os comboios históricos realizaram 28 viagens, seis das quais na via estreita (linha do Corgo), correspondendo a cerca de 4 mil e 500 passageiros transportados. Em 2000, nas duas linhas, realizaram-se igualmente 28 viagens, tendo o número de passageiros sido de 2 mil e 600.

De acordo com os dados estatísticos referentes a 2001 constata-se que a maior concentração da procura se registou nos meses de Agosto e de Setembro (59 por cento do total), sendo de nacionalidade portuguesa, 95 por cento, a maioria dos passageiros que procura este serviço. O escalão etário dos clientes situa-se principalmente entre os 25 e os 64 anos, 77 por cento do total, prevalecendo o sexo feminino, 56 por cento. Em termos de actividade destacam-se, com doze por cento, os profissionais da área executiva e financeira.

Na segmentação da tipologia da viagem adquirida, 63 por cento dos passageiros adquiriram somente a viagem de comboio e 35 por cento optaram pelo serviço barco+comboio.

Em resposta aos resultados do inquérito aos clientes da linha de Cascais

CP pôs a circular mais quatro comboios



Em função dos resultados do inquérito aos clientes da linha de Cascais, lançado para apurar o impacto dos novos horários e realizado por empresa independente, a CP decidiu criar mais quatro comboios nos dias úteis, desde 11 de Março, elevando assim para dez o número de circulações introduzidas desde 7 de Janeiro.

O reajuste das circulações incide no período horário das 10 às 16 horas, tanto no sentido de Cascais como do Cais do Sodré, bem como no reforço, entre as 20.30 e as 21.30 horas, do número de carruagens de cada comboio, que passam de quatro para sete. Os novos comboios partem de Cais do Sodré

às 10.55 e 15.45 e de Cascais às 10.38 e 15.38 h.

De acordo com o inquérito à qualidade percebida pelos clientes desta linha, numa escala de 0 a 10, o indicador do número de comboios atinge 5.43 e o de lugares sentados 6.31.

Outro dado a reter, no que respeita aos horários, consiste na clara preferência dos clientes por um maior número de comboios entre Cascais e Cais do Sodré, tanto directos como semi-directos.

Este inquérito, cujo trabalho de campo decorreu de 28 de Janeiro a 3 de Fevereiro, abrange 808 passageiros da linha de Cascais, entrevistados durante a viagem de comboio.

A atenção com a oferta de comboios recolhe maior preponderância dos passageiros inquiridos. Assim, 37,1 por cento deseja maior número de circulações, enquanto 11,4 opta pela reposição do horário anterior e 4,6 sugere o reforço da oferta fora das horas de ponta.

O tempo de viagem de comboio, neste inquérito, obtém o melhor indicador de satisfação, 7.38. No entanto, relativamente à duração total da viagem casa-trabalho, observa-se um pior desempenho, 6.54.

O inquérito permite ainda concluir que a avaliação da informação disponível sempre que existem novos horários é negativa, 4.66.

Além do ajustamento da oferta à

procura, relacionado com a redução das ineficiências de produção e tendo em conta o esforço para o reequilíbrio económico-financeiro da empresa, a CP vai realizar o estudo de um novo horário para o próximo Inverno, introduzir melhorias na vertente da informação a prestar aos clientes e procurar maior coordenação de horários com os serviços rodoviários.

Inserem-se neste último contexto,

medidas como a instalação de tele-indicadores electrónicos para difusão de informação (estações da Parede e de Carcavelos), colocação de molduras de informação no interior dos comboios à semelhança das existentes na linha de Sintra, instalação de painéis informativos nas plataformas, disponibilização de informação complementar sobre outros transportadores e, ainda, o aprofundamento da parceria com

a Empresa Água de Cascais para distribuição de informação aos clientes.

Depois da reformulação horária deste eixo, efectuada a 7 de Janeiro, a CP reajustou a oferta com mais seis comboios – três em cada sentido – todos da “família” de Cascais, sendo dois no período da manhã (entre as 10 horas e o meio-dia) e quatro no período da tarde (entre as 15.30 e as 16.30 horas).

Nos últimos 3 anos

Linha de Cascais perdeu dois milhões e meio de passageiros

A redução do número de comboios na linha de Cascais, fora das horas de ponta, resulta do decréscimo de passageiros que se vem verificando desde a década de oitenta. Só nos últimos três anos os comboios da Linha perderam perto de 2 milhões e 500 mil passageiros.

Para esta situação contribuem a elevada taxa de motorização existente em Portugal, o forte investimento na expansão da rede rodoviária, o fraco investimento na modernização da linha e a deslocação das zonas habitacionais para áreas distantes do caminho de ferro.

A CP pretende contrariar a perda de passageiros continuando a apostar na modernização dos comboios da linha de Cascais, na melhoria de todos os serviços e na promoção de comboio como o meio de transporte mais rápido e mais económico para o cidadão e para o País. Por outro lado, a CP defende ainda construção de ligação directa, da

Linha de Cascais (Alcantara-Mar) à Linha de Cintura (Campolide), através de túnel a construir sob a Avenida de Ceuta, esta solução permitiria aumentar não só a mobilidade como também o número de passageiros.



Para 2002

✓ CP e SNTSF subscrevem acordo

A CP e o Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Sector Ferroviário chegaram a acordo sobre revisão salarial para 2002. À semelhança do que já se tinha verificado com os restantes sindicatos, os aumentos foram fixados em 3,3%.

Ficou igualmente decidido atribuir mais um dia de férias, a partir de 1 de Janeiro de 2002, implementar um seguro de saúde e actualizar o valor do seguro de acidentes.

Relativamente à implementação do novo vestuário de serviço e sem prejuízo do carácter geral e obrigatório da sua entrada em vigor a 11 de Março passado, ficou acordado que a Empresa terá naturalmente em conta, na sua aplicação, as dificuldades pontuais que possam existir em alguns pontos da rede. Estas dificuldades podem ser decorrentes do reapetrechamento em curso ou da melhoria de instalações.

Susana Félix grava teledisco em comboio

O teledisco de promoção do novo álbum de Susana Félix tem como cenário um comboio do serviço de Sintra e a estação do Rossio.

O vídeo da cantora/compositora, que será editado ainda este mês, "tem passagens asseguradas em vários programas de televisão, nomeadamente nos três canais nacionais, nos internacionais via satélite e TV Cabo". De acordo com os produtores do trabalho "o tema do vídeo é um verdadeiro apelo ao civismo e à boa disposição das pessoas no seu quotidiano".

Barómetros dos comboios suburbanos

Suburbanos Lisboa	SINTRA		CASCAIS		AZAMBUJA		SADO	
	Fevereiro	Março	Fevereiro	Março	Fevereiro	Março	Fevereiro	Março
Qualidade percebida do serviço	6,4	6,4	5,9	5,9	6,5	6,5	6,3	6,3
Comboios por dia	350	350	263	267	163	163	68	68
Pontualidade mensal dos comboios	96%	96%	95%	97%	94%	95%	92%	93%
Regularidade mensal dos comboios	100%	100%	100%	99%	100%	100%	100%	100%

Suburbanos Porto	BRAGA		AVEIRO		GUIMARÃES		MARCO	
	Fevereiro	Março	Fevereiro	Março	Fevereiro	Março	Fevereiro	Março
Qualidade percebida do serviço	6,5	6,5	6	6	nd	nd	6,4	6,4
Comboios por dia	47	47	66	66	21*	21*	61	61
Pontualidade mensal dos comboios	97,28%	96,41%	87,43%	90,96%	94,08%*	93,23%*	82,26%	84,71%
Regularidade mensal dos comboios	100%	99,93%	99,94%	99,94%	100%*	99,64%*	99,87%	99,76%

* Por motivo de obras, neste eixo só efectuam serviços entre Porto S. Bento <-> S. Romão e Porto S. Bento <-> Sto. Tirso.

✓ CP veste-se de novo

Depois do "Desfile de Moda CP", a 8 de Dezembro do ano passado, agora é a vez de, no quotidiano laboral, as pessoas do serviço comercial e de operações de transporte usarem a roupa especialmente concebida para elas.

Nuns casos é, sobretudo, uma questão de imagem, enquanto noutras o uso dos novos fatos é um factor visível de segurança.

Os cinzentos e os beges dominam na roupa do serviço comercial. Para estes trabalhadores o vestuário escolhido, que substitui as fardas usadas há doze anos, assemelha-se ao das hospedeiras e comissários de bordo da aviação civil. A roupa das senhoras, calças ou saia-casaco ou saia-camisola, inclui pequenos chapéus cinzentos, lenços da mesma cor com o emblema da CP, sapatos e malas pretos com pequenos detalhes a verde. Para os homens, em corte mais clássico, destacam-se os fatos cinzento escuro (camisas cinza claro, gravatas com o símbolo da empresa) ou calça e pulôver de riscas verdes nos ombros. Os bonés são cinzentos e os sapatos pretos.

Os cinzas e os verdes (dominantes) com listas reflectoras chamam a atenção no corpo daqueles que trabalham nas operações de transporte. O vestuário destes profissionais inclui pólos e, devido à especificidade das suas funções, impermeáveis, bem como luzes de presença.

A decisão de dar prioridade a nova indumentária nestas duas carreiras foi uma opção relacionada com a segurança, no caso dos trabalhadores de operações de transporte e no que diz respeito ao



O homem, o novo vestuário e o material.

serviço comercial de serem estes os colaboradores que têm maior contacto com os clientes. Vão seguir-se os restantes trabalhadores da empresa mais expostos ao público, para os quais foram também concebidos os modelos e confeccionados os respectivos protótipos.

As peças, desenvolvidas a partir de um modelo comum e desenhadas de acordo com os modernos

conceitos de moda, estão de acordo com as funções de quem as utiliza e as condições do tempo. A roupa inclui ainda elementos distintivos das várias Unidades de Negócios. Todos os tecidos, onde predomina o algodão, são anti-alérgicos.

Os fatos, concebidos pela estilista Antónia Leite, são peça fundamental na imagem de modernidade e de mudança que a CP está a operar.

Os caminhos ferroviários do Azulejo

A CP acaba de lançar o livro "Aspectos Azulejares na Arquitectura Ferroviária", da autoria do Dr. Rafael Salinas Calado e do arquitecto Pedro Vieira de Almeida. A obra, que teve honras de sessão pública de apresentação no Centro Nacional de Cultura, é uma viagem de palavras e fotografias por muitos dos painéis de azulejos que dão brilho às estações de comboios, de Norte a Sul do País.

Como referiu na apresentação do livro o Dr. José Luís Porfírio, crítico de arte contemporânea e especialista em azulejos, a obra "percorre-se como alguém percorre a memória."

De facto, "Aspectos Azulejares na Arquitectura Portuguesa" é o desfilar, ao longo de quatrocentas páginas e de 252 imagens, de muitas estações e respectivos painéis artísticos de azulejo reproduzindo paisagem, monumentos, figuras típicas, actividades e festas, que já alguma vez observámos em outro lugar, numa viagem de comboio, noutros tempos.

"Ainda hoje, os passageiros do Sud-Expresso podem reconhecer um «Portugal dos anos 40» nos "50 painéis de azulejos da estação fronteiriça de Vilar Formoso".

Esta forma de "dar vida e cor" aos edifícios ferroviários, nomeadamente às estações de Aveiro, Avanca, São Bento, Castelo da Maia, Miranda, Pinhão, Castelo de Vide, Elvas, Marvão, Vila Franca de Xira, Santarém, etc., retratados na obra agora lançada, surge-nos como um filme a azul e branco, em alguns casos picado pelo

tempo e pelas pessoas, de um Portugal passado, mais ou menos longínquo.

"O projecto desta publicação", como explica no livro o Dr. Rafael Salinas Calado, "nasceu em 1987, através de convite" que lhe foi "dirigido pela Fundação Gulbenkian para, em conjunto com o arquitecto Pedro Vieira de Almeida, proceder ao estudo dos edifícios ajuleados das estações de caminho de ferro". "Esse trabalho destinava-se à edição de um livro que", como veio a suceder, "iria ser publicado pela Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses com o patrocínio da Fundação."

O Presidente da CP salienta o facto de a obra ter sido publicada na altura em que "as estações já não integram o património" da empresa. No entanto, como esclarece o Dr. Crisóstomo Teixeira, "permitem-nos concluir um projecto antigo, neste período de transição do sector ferroviário, sem qualquer intuito de regresso ao passado".

Na sessão de apresentação, o Dr. Rafael Salinas Calado destacou "A grande importância do acervo da CP" (agora da REFER) já que "abrange um período muito grande da história azulejar". O autor salientou ainda que "a CP não deixou morrer o azulejo" dado a empresa ter aparecido "como

principal encomendador", numa altura (1940/1950) em que os trabalhos em azulejo se restringiam "a revestimentos interiores, placas topográficas, nomes de quintas e jazigos". Assim, de acordo

**ASPECTOS AZULEJARES
NA
ARQUITECTURA FERROVIÁRIA
PORTUGUESA**



com o Dr. Rafael Salinas Calado, na década de sessenta, a CP "promove o painel decorativo de autor, integrando-o num programa arquitectónico".

O livro dispõe de informações preciosas sobre as fábricas onde se produziram os painéis artísticos e os autores conhecidos que os elaboraram.