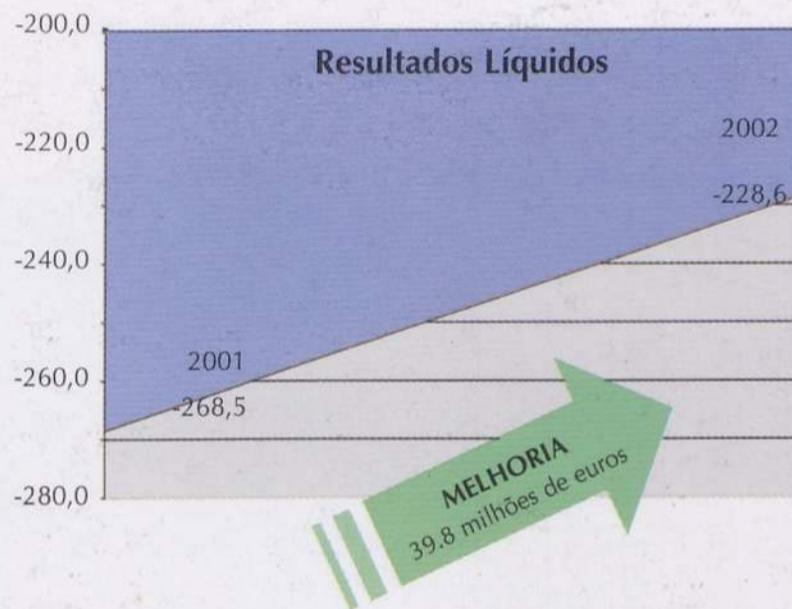


## Redução do défice em 2002

Em 2002, o défice da CP foi de 228,6 milhões de euros, inferior ao ano anterior em 39,9 milhões de euros, o que corresponde a uma redução de cerca de 15 %. Esta melhoria deve-se, sobretudo, à evolução favorável dos proveitos e ganhos e à redução de alguns dos principais itens da rubrica dos custos operacionais.

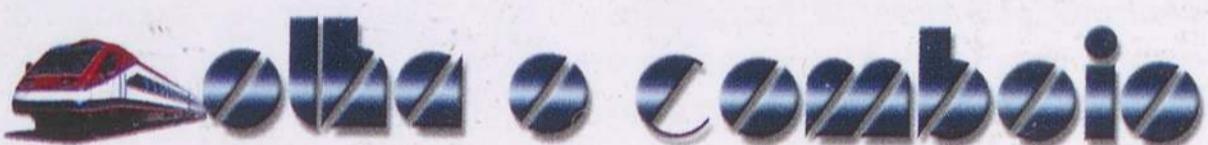
Pág. 2 e 3



## 4º Congresso Nacional do Transporte Ferroviário

Numa iniciativa da ADFER-Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário, realizou-se em Março, na Fundação Calouste Gulbenkian, em Lisboa, o 4º Congresso Nacional do Transporte Ferroviário, onde foram analisados os vários modos de transporte, públicos e privados, com especial ênfase na temática da intermodalidade.

Pág. 12



O 1º Concurso Fotográfico CP, sob a temática ferroviária "Olha o Comboio", já tem vencedores. Aberto aos nossos colaboradores e a toda a população em geral, fotógrafos amadores ou profissionais, teve uma elevada adesão.

Pág. 25

## DÉFICE DA CP

Por comparação com 2001

## INFERIOR EM 40 MILHÕES DE EUROS



Devido a um efeito conjugado do aumento das receitas com uma adequada redução de custos e até, com o reforço do investimento, em 2002, o défice da CP foi de 228,6 milhões de euros, 39,9 milhões de euros inferior ao ano transacto, o que corresponde a uma redução em cerca de 15 por cento, relativamente aos resultados do ano precedente, que se cifraram em 268,5 milhões de euros. De acordo com o Relatório e Contas da empresa referente ao ano passado, a melhoria comparativa dos resultados fica sobretudo a dever-se à evolução favorável dos proveitos e ganhos operacionais (237,5 milhões de euros, contra 229,6 milhões de

euros, em 2001) e à redução de alguns dos principais itens da rubrica dos custos operacionais (despesas com o pessoal, fornecimento de serviços externos e outras rubricas).

A receita referente à prestação de serviços foi de 211,7 milhões de euros, ou seja, 3,4 por cento mais do que em 2001 (204,7 milhões de euros). Também os subsídios à exploração, da responsabilidade do Estado, depois de uma redução desde há vários anos, aumentaram para 10,9 milhões de euros (8,7 milhões de euros, em 2001). No entanto, os proveitos suplementares registaram, no ano passado, um decréscimo de um milhão de euros, situando-se em 14,7 milhões de euros.

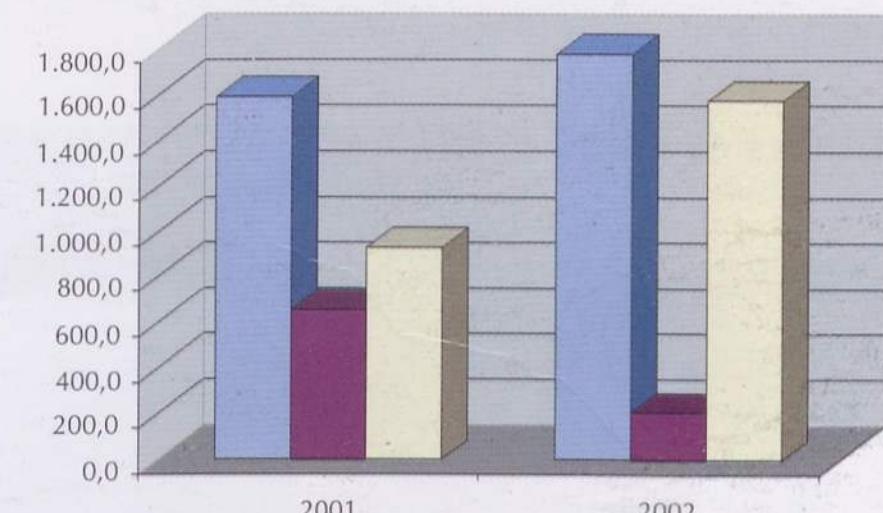
Na rubrica dos custos operacionais, há a assinalar os decréscimos com os fornecimentos de serviços externos (94,0 milhões de euros, contra 112,1 milhões de euros, em 2001), bem como nas despesas com o pessoal (160,2 milhões de euros, para 157,5 milhões de euros) e nos custos dos bens consumidos (de 15,2 milhões de euros para 12,2 milhões de euros). A rubrica de outros custos e perdas operacionais aumentou para 62,9 milhões de euros (26,1 milhões de contos), tendo o mesmo acontecido com as amortizações e provisões, que cresceram de 74,6 para 76,5 milhões de euros.

Na estrutura dos custos operacionais, as despesas com o pessoal situaram-se nos 39 por cento (41 por cento, em 2001), seguindo-se o fornecimento de serviços externos, com 23 por cento (29 por cento, no ano anterior), amortizações e provisões, com 19 por cento (igual a 2001) e outros custos e perdas operacionais, com 16 por cento (sete por cento em 2001).

Em consequência, conjugando a redução dos custos operacionais com a evolução favorável dos proveitos, registou-se, em 2002, um acréscimo da produtividade da empresa.

## Dívida reconvertida

Apesar da renegociação e da reconversão da dívida financeira para condições mais vantajosas, a empresa continua a debater-se com elevados encargos decorrentes de empréstimos bancários para o cumprimento de investimentos e gestão corrente de tesouraria. Em 2002, os resultados financeiros atingiram os 78,2 milhões de euros.



	2001	2002
■	1.587,2	1.777,8
■	655,1	204,9
■	932,1	1.572,9

A dívida financeira total da empresa aumentou, no ano passado, em 190,6 milhões de euros, situando-se agora em 1777,8 milhões de euros. Estes resultados reflectem o processo de reconversão da dívida de curto prazo em dívida de médio e longo prazo. Os custos financeiros evoluíram favoravelmente, em 2002, para 90,8 milhões de euros (92 milhões de euros, em 2001), representando, contudo, cerca de 39,7 por cento do défice total desse ano.

#### Investimentos de 115 milhões

De modo a prosseguir o plano de modernização delineado, a CP procedeu, em 2002, a investimentos no montante de 115,2 milhões de euros (76,5 milhões de euros, em 2001).

A maioria desse montante – 92,5 por cento – foi investida na aquisição e modernização de comboios.

A compra de composições novas, com 68,6 milhões de euros (60 por cento do total), registou a maior fatia do investimento, seguindo-se o programa de modernização do material circulante, com 37,1 milhões de euros (32 por cento do total) e a rubrica de outros investimentos, com 6,1 milhões de euros (cinco por cento do total).

O programa de investimentos incluiu ainda os equipamentos de venda de

bilhetes, com 2,4 milhões de euros (dois por cento) e os terminais de mercadorias e oficinas, com 1,3 milhões de euros (cerca de um por cento do investimento total).

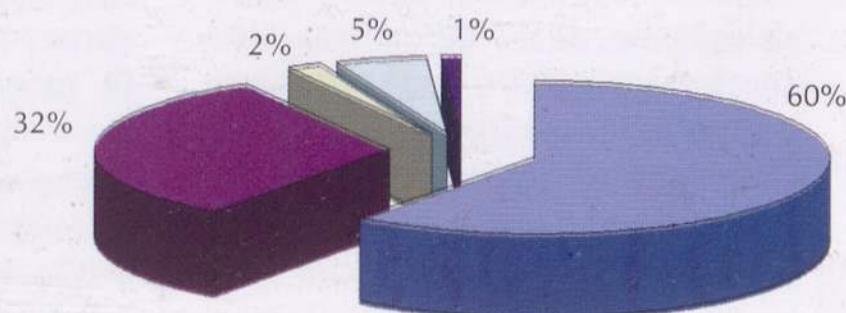
#### Perspectivas para 2003

Para 2003, a CP perspectiva, em paralelo com a melhoria do serviço prestado aos clientes, uma política de contenção de custos, aumento dos proveitos e incremento da procura.

Em termos de contenção de custos, serão empreendidas acções no âmbito da racionalização dos processos de exploração, no redimensionamento da oferta e transferência de alguns serviços (outsourcing).

O aumento dos proveitos será obtido, de acordo com as suas grandes linhas de força, através da reestruturação tarifária nos serviços suburbanos, na contratualização com o Estado do serviço público, na agilização dos sistemas de vendas nos comboios suburbanos e com a prevista obtenção de compensações com os custos externos. Relativamente ao aumento da procura, a CP está apostada no sucesso da intermodalidade e também na constituição de diversas parcerias. Perante este cenário, são objectivos da CP, para 2003, uma melhoria de nove por cento nos seus proveitos operacionais, com os resultados operacionais a evoluírem para oito ou cinco por cento, consoante se inclua ou não, respectivamente, a taxa de uso. Também o aumento dos custos operacionais da empresa, considerando ou não a taxa de uso, estão estimados em quatro e três por cento, respectivamente.

■	Aquisição de Material Circulante	68,6
■	Modernização de Material Circulante	37,1
■	Equipamento de venda	2,4
■	Outros investimentos	6,1
■	Terminais de Mercadorias e Oficinas	1,3
<hr/>		
Total de Investimentos em 2002		115,5





No valor de 17 milhões de euros

# MODERNIZAÇÃO DE LOCOMOTIVAS E CARRUAGENS ADJUDICADA À EMEF



A modernização das locomotivas, que engloba fornecimento e beneficiamento de peças, está orçada em cerca de 5,6 milhões de euros, enquanto que o valor da renovação das 57 carruagens atinge quase 11 milhões e 300 mil euros.

O preço unitário médio de recuperação de cada locomotiva é de 416,9 milhares de euros, enquanto o investimento total na aquisição e beneficiamento de peças de parque para este material ascende a 323,4 mil euros. Para as carruagens o preço unitário das intervenções é de 210,5 mil euros para as carruagens de 2ª classe, 191,7 mil euros para as carruagens de 1ª classe e de 206,2 mil euros para as carruagens-bar.

O programa de remodelação das locomotivas engloba a reabilitação dos bogies e redutores, substituição da mesa de comando, reparação e reabilitação da caixa visando a melhoria do comportamento técnico, isolamento

térmico e acústico e montagem de ar condicionado.

A intervenção permitirá prolongar o tempo útil desta série de locomotivas por mais 15 anos.

Além da remodelação, a EMEF obriga-se a prestar a necessária formação às tripulações das locomotivas.

O programa de renovação das 57 carruagens do Serviço Intercidades engloba, para além de outras intervenções, a montagem de ABS e amortecedores, bem como a remodelação de interiores (introdução de novos bancos e de profundas alterações nos bares). As melhorias introduzidas habilitam este material a circular à velocidade máxima de 200 quilómetros hora.

Com estes trabalhos, a CP passa a oferecer melhor segurança, funcionalidade e fiabilidade, além de maior conforto aos passageiros dos comboios Intercidades e às tripulações das locomotivas 2600.



A CP-Caminhos de Ferro Portugueses assinou com a EMEF-Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário dois contratos para a remodelação de doze locomotivas elétricas da série 2600 e de 57 carruagens do Serviço Intercidades.

O contrato estabelece que o programa de remodelação das locomotivas e das carruagens deverá estar concluído em 2005.

Em estações da linha de Sintra



# CLIENTES BENEFICIAM DE ESTACIONAMENTO MAIS ECONÓMICO

- Bilhete dia/50 cêntimos
- Passe mensal/10 euros para três estações

Os clientes da linha de Sintra vão poder usufruir, de imediato, de condições económicas mais vantajosas na utilização dos parques de estacionamento das estações de Santa Cruz-Damaia, Reboleira, Queluz-Belas, Queluz-Massamá, Rio de Mouro e Mercês.

De acordo com o protocolo assinado entre a CP/USGL, a REFER e a Emparques, os clientes da empresa ferroviária passam a poder utilizar, mediante a prova de compra do

respectivo título de transporte — bilhete simples zonal, assinatura mensal, passes intermodais e passes combinados com outros operadores — os parques de estacionamento automóvel das referidas estações, ao preço de um euro por um dia de calendário, ou de 17,80 euros na modalidade de passe mensal.

A título promocional, abrangendo exclusivamente as estações de Queluz-Massamá, Rio de Mouro e Mercês, o preço praticado será, até

final do corrente ano, de 50 cêntimos, na utilização do parque por um dia e de 10 euros na assinatura mensal.

O protocolo reflecte o interesse das três entidades na crescente dinamização da procura do transporte público, particularmente, do ferroviário, no corredor de Sintra e no incremento da utilização dos comboios suburbanos deste eixo, enquanto interfaces com outros modos de transporte.

Pretendem também as três empresas, com o estacionamento junto às estações, contribuir para a eliminação de barreiras e dificuldades na articulação entre o transporte ferroviário e o transporte individual, no respeito pela valorização do ambiente e incentivando o transporte público. Nos parques de estacionamento da linha de Sintra existem, presentemente, 2.580 lugares, distribuídos pelas estações de Campolide, Santa Cruz-Damaia, Reboleira, Queluz-Belas, Rio de Mouro, Mercês e Portela de Sintra.

Durante o período de Verão



# COMBOIOS DA GRANDE LISBOA AINDA MAIS SEGUROS

Este Verão o policiamento e a fiscalização encontram-se reforçados nos Transportes Ferroviários da Grande Lisboa. O patrulhamento nas estações e comboios tem a participação de elementos do Corpo de Intervenção e de outras Divisões da PSP.

Partindo de estudo da realidade de cada linha, a Divisão de Segurança CP/Metro criou um sistema de posicionamento de efectivos – em locais estratégicos dos percursos ferroviários – por forma a facilitar a coordenação, nomeadamente com a CP, e a intervenção das patrulhas.

Por outro lado, a fiscalização no interior dos comboios foi reforçada com brigadas, da CP, constituídas por 4 pessoas, lideradas por um inspector, que receberam formação adequada.

A Divisão da CP/Metro, numa postura de intervenção preventiva, está a desenvolver, igualmente, acções de sensibilização dos clientes no âmbito da auto-protecção.

Todo este conjunto de medidas vem juntar-se a outras já existentes no meio ferroviário.

Neste contexto, é de referir as esquadras da PSP, para o policiamento de comboios e estações, instaladas nas estações de Oeiras; Queluz/Massamá e do Oriente. Na estação do Rossio localizam-se o Comando da Divisão da PSP CP/Metro e a Brigada de Investigação Criminal.

Nas linhas da Azambuja e do Sado, o patrulhamento é assegurado igualmente pela GNR.

A Divisão da CP/Metro tem vindo, também, a colaborar com a CP/USGL na formação do pessoal de contacto directo com o público.

Dentro da função de atendimento e segurança passiva, os revisores e maquinistas dispõem de telemóveis para estabelecer comunicações rápidas com os centros de serviço, forças de segurança e serviços de atendimento médico.

É com todos estes e outros recursos, desde os meios humanos às tecnologias mais sofisticadas, enquadradas com os conhecimentos dos responsáveis desta área, que a CP procura contribuir, dentro das suas possibilidades, para prevenir e dissuadir os comportamentos anti-sociais que podem afectar o público e o próprio património ferroviário.



# INTERCIDADES AO FIM DE SEMANA NA LINHA DO OESTE



A CP/UVIR iniciou o Serviço Intercidades de Leiria, no passado dia 15 de Dezembro, com a realização de dois comboios, um em cada sentido, ao fim de semana. Às sextas-feiras, o mesmo Intercidades faz a ligação Lisboa-Leiria, enquanto que ao domingo efectua o percurso inverso.

De cariz marcadamente turístico, o mais recente serviço está vocacionado, sobretudo, para os passageiros que desejam passar o fim-de-semana na Região Oeste.

O Serviço Intercidades de Leiria foi objecto de apresentação, que englobou uma viagem no percurso Leiria/Lisboa e volta e uma conferência de imprensa durante a deslocação. Foram convidados da empresa, o Governador Civil de Leiria, autarcas deste distrito, representantes de empresas e instituições do sector turístico e meios de comunicação, entre outras individualidades.

Conforme foi revelado na ocasião, a CP espera transportar no novo serviço, durante o corrente ano, 9.260 passageiros, em cerca de 105 circulações, permitindo uma poupança ambiental de 133 mil euros, face ao mesmo número de passageiros transportado por modo rodoviário.

O comboio Intercidades ruma a Leiria, a partir da estação do Oriente, todas as sextas-feiras, às 18.02. Após 2 horas e 28 minutos de viagem os passageiros chegam à cidade do Lis, a fim de usufruírem do magnífico património histórico e cultural, bem como da sua gastronomia.

O regresso efectua-se ao domingo, de Leiria para Lisboa, com partida às 19.18 e chegada à gare do Oriente às 21.35 horas.

Este serviço tem paragens intermédias nas estações de Entrecampos, Cacém, Malveira, Torres Vedras, Bombarral, Caldas da Rainha, São Martinho do Porto e Marinha Grande.

Simultaneamente, a CP/UVIR lançou uma campanha de promoção do novo serviço e de captação de passageiros. As novidades não faltaram como forma de fidelizar os clientes. Realizaram-se várias iniciativas, nomeadamente, ofertas surpresa, concursos e viagem gratuitas na compra de um determinado número de passagens.

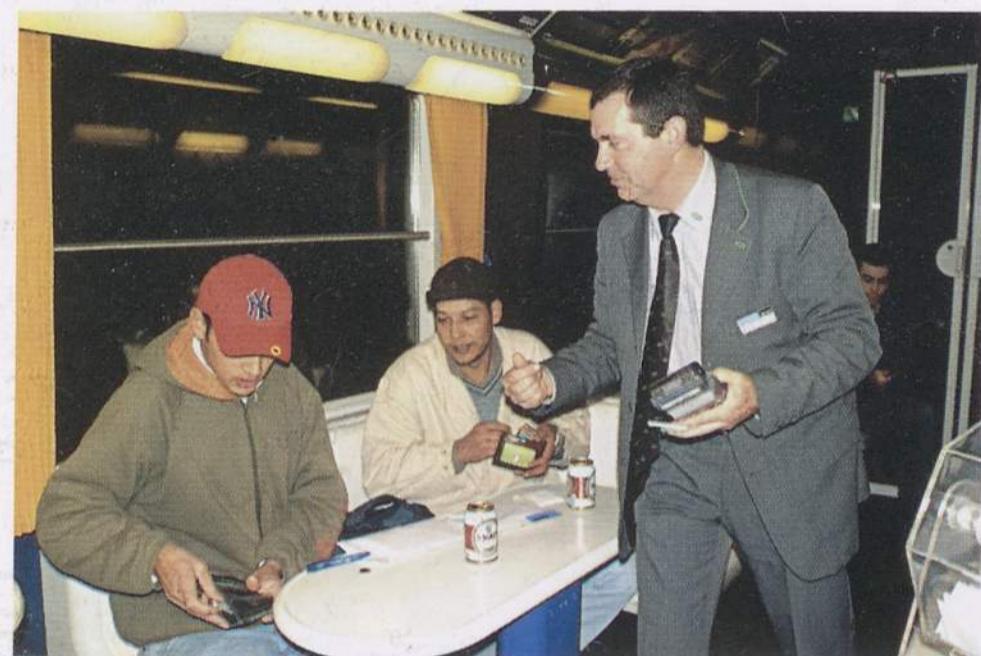
## Material Confortável

Os comboios do novo serviço de Leiria são constituídos por carruagens Corail, de grande comodidade e segurança. Este tipo de material, dotado de ar condicionado e com assentos individuais, faz a sua estreia na linha do Oeste.

Com esta nova ligação, a CP prossegue uma política de gradual introdução de material adequado e mais recente, nos eixos e segmentos onde se verifica procura consentânea. O Intercidades de Leiria dispõe de carruagens de primeira e de segunda classe, bem como do serviço de bar.

## Tarifário Atractivo

O tarifário aplicado no novo serviço oferece condições atractivas, sendo o preço de uma viagem, Lisboa-Oriente/Leiria, em segunda classe, de 9 euros e 11,50 euros, em primeira. Para a modalidade do bilhete de ida e volta foi estabelecido o desconto de 10 por cento, ou seja, os preços são de 16,20 e 20,70 euros, respectivamente, em segunda e primeira classe.



## HORÁRIO HORÁRIO

18.02	Lisboa-Oriente	21.35
18.11	Entrecampos	21.24
18.31	Cacém	21.06
18.52	Malveira	20.50
19.12	Torres Vedras	20.30
19.32	Bombarral	20.12
19.46	Caldas da Rainha	19.59
19.55	S. Martinho do Porto	19.50
20.23	Marinha Grande	19.26
20.30	Leiria	19.18

# TARIFÁRIO

### Bilhetes inteiros (€)

	Lisboa-Oriente Entrecampos	Cacém	Malveira	T.Vedras	Bombarral	C.Rainha	S.M.Porto M.Grande	Leiria
2 <sup>a</sup> Classe	9,00	8,50	7,00	6,00	5,00	4,50	4,00	
1 <sup>a</sup> Classe	11,50	10,50	9,00	8,00	7,00	6,00	6,00	

### Bilhetes de ida e volta (€) - (desconto de 10%)

	Lisboa-Oriente Entrecampos	Cacém	Malveira	T.Vedras	Bombarral	C.Rainha	S.M.Porto M.Grande	Leiria
2 <sup>a</sup> Classe	16,20	15,30	12,60	10,80	-	-	-	
1 <sup>a</sup> Classe	20,70	18,90	16,20	14,40	-	-	-	



Tendo como principais vectores a avaliação das competências de chefia no quadro da actual estrutura organizacional da CP e numa visão prospectiva do seu desenvolvimento, a identificação das motivações e expectativas destes colaboradores e, ainda, o desenvolvimento de acções visando a sua valorização, decidiu o Conselho de Gerência promover o "Projecto de Avaliação/Valorização das Chefias Intermédias", adjudicado à empresa de consultores "Homens & Negócios", cujos resultados e conclusões se sintetizam.

#### DIAGNÓSTICO DE CLIMA E DE CULTURA

- Os resultados revelam um predomínio da cultura de hierarquia, o que significa que os valores nucleares da empresa enfatizam a estabilidade e o controlo no funcionamento interno;
- Assim, na tensão entre a flexibilidade e inovação da cultura adhocrática e o controlo e a estabilidade da cultura de hierarquia a empresa tem privilegiado fortemente esta última;
- Por outro lado, na tensão entre a flexibilidade na gestão e o desenvolvimento dos recursos humanos da cultura de clã e o controlo dos objectivos, a empresa revela indícios de pretender enfatizar a cultura de mercado mas esta não está devidamente sedimentada, pois o esforço de controlo está mais focalizado nas normas de funcionamento interno do que nos objectivos do negócio;

#### Resultados globais do estudo

# PROJECTO DE VALORIZAÇÃO DAS CHEFIAS INTERMÉDIAS

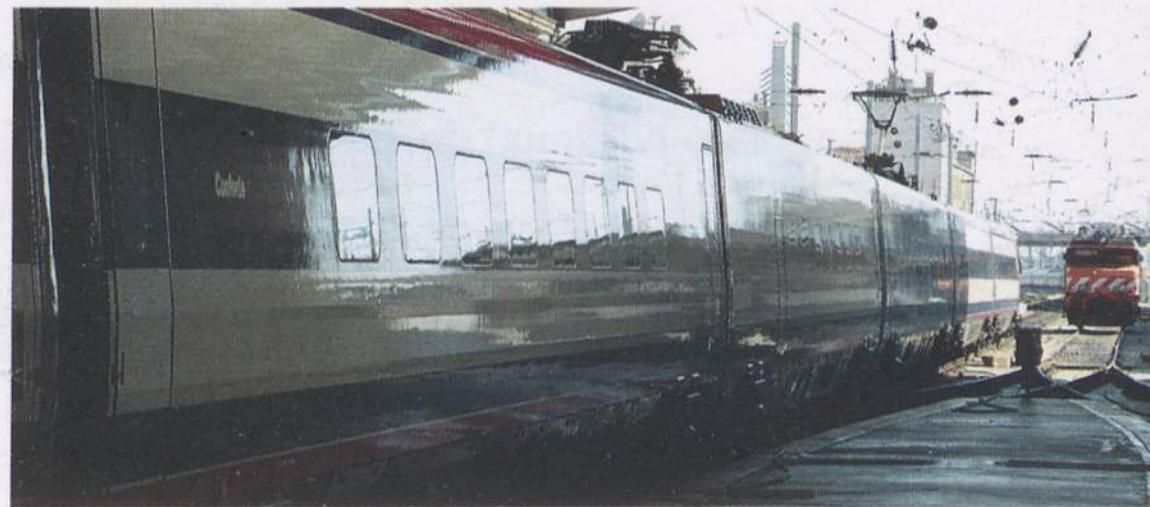
- Para permitir uma comparação do perfil de cultura da CP com outras empresas internacionais (embora não especificamente com a mesma actividade) foram analisados gráficos de grupos de empresas internacionais da área de transportes/electricidade/gás e da administração pública;
- O perfil da CP distingue-se pela elevada saliência da cultura da hierarquia na linha do que sucede em administrações públicas. Ao contrário do que sucede nas empresas de transporte, electricidade e gás, a CP continua a subordinar a orientação para a cultura de mercado à cultura de hierarquia, ou seja, a orientação para a estabilidade e controlo interno é mais privilegiada do que a gestão racional baseada em objectivos e a focalização do mercado.

#### Clima Organizacional

- A opinião geral dos inquiridos da CP sobre o clima organizacional é bastante desfavorável no que diz respeito a eficiência no funcionamento interno, articulação entre serviços, comunicação sobre assuntos que afectam a sua actividade, estrutura organizacional e informação, em que mais de 50 por cento das chefias manifestaram uma opinião negativa;
- Consideram igualmente que a participação nas decisões sobre o seu trabalho, eficácia na definição dos objectivos de trabalho e a abertura por parte da direcção não são adequadas. A confiança na gestão de topo da empresa é igualmente limitada.

## Recursos Humanos

- A maioria dos inquiridos considera que o sistema de avaliação não motiva os trabalhadores a serem mais eficazes;
- Do mesmo modo, mais de dois terços consideram que o sistema de promoções existente não permite premiar os melhores;
- Mais de metade dos inquiridos considera que a quantidade de acções não tem sido suficiente, não sendo as necessidades de formação devidamente atendidas.



## Implicação Organizacional

- A grande maioria dos inquiridos considera que o nível de justiça procedural na CP é positivo, o que significa que apreciam favoravelmente o modo como são tomadas as decisões técnicas e operacionais na empresa;
- Pelo contrário, um pouco mais de metade dos inquiridos consideram que existe pouca justiça distributiva na empresa;
- Por sua vez, a quase totalidade dos inquiridos manifesta uma implicação afectiva elevada, sentindo-se, por conseguinte, emocionalmente vinculados à empresa;

## Satisfação Organizacional

- Os resultados mostram que a maioria dos inquiridos estão satisfeitos com o relacionamento entre colegas e o relacionamento com a chefia directa. Além disso, grande parte dos respondentes está também satisfeita com o trabalho que realiza e com o modo como a sua chefia comunica com eles;
- Contudo, manifestam insatisfação com o sistema de avaliação e desempenho, a remuneração que recebe no fim do mês, o modo como o trabalho está organizado na CP, a circulação da informação na CP, os benefícios sociais da empresa e as perspectivas da sua carreira profissional na CP;
- Além disso, 54,3 por cento dos inquiridos estão ainda muito insatisfeitos a nível geral com a CP.

## AVALIAÇÃO DAS COMPETÊNCIAS

- As chefias intermédias foram avaliadas de forma positiva: 73 por cento;
- Avaliações negativas: 8,4 por cento;
- Resposta mais utilizada: "Concordo", com 50 por cento;
- Uma em cada cinco respostas: Neutro
- Em 88 por cento dos casos, os avaliadores utilizaram os cinco níveis básicos da escala de avaliação;
- As chefias +1 hesitam mais quanto ao comportamento do avaliado;

- As chefias directas estão mais seguras para fazer avaliações mais contundentes, tanto positivas quanto negativas.
- Não há diferenças significativas entre chefias directas e chefias +1, mas existem diferenças importantes entre as Unidades de Negócio;
- Três Unidades obtiveram pontuação global média superior à média global de 32,2 valores: USGL 42 valores, USGP 40 valores e UMAT (33 valores), enquanto a UVIR ficou ligeiramente abaixo da média, com 32 valores. Outras duas Unidades obtiveram pontuação global média inferior: UTML 25 valores e Órgãos Centrais 28 valores.

## PERCURSO DE FORMAÇÃO

Como corolário do estudo e tendo como objectivos

- Aumentar o grau de rigor e profissionalismo;
- Desenvolver as competências das chefias intermédias para liderar, comunicar, motivar, formar, construir e mobilizar a equipa e identificar e resolver problemas em grupo;
- Flexibilizar comportamentos para favorecer a adaptação a evoluções futuras;
- Fomentar um espírito criativo e inovador

foi delineado um percurso de formação assentes em quatro alavancas: Reflexão (trabalho pessoal e procura de soluções para problemas do quotidiano), Ação (definição de objectivos individuais de progressão e transposição para a realidade profissional), Formação (aquisição e experimentação de ferramentas de gestão) e Comunicação (partilha das soluções e saber-fazer e apelo à experiência de cada um).

Nessas acções de formação, com a duração de 30 semanas e desdobrando-se em dez ciclos, serão abordados os temas:

- A CP e os transportes em Portugal;
- A política social da empresa;
- A política de recursos humanos;
- Metodologia de actuação das chefias intermédias;
- Informações úteis;
- Fichas de consulta rápida;
- Espaço dedicado a cada uma das Unidades.

## 4º Congresso Nacional do Transporte Ferroviário

## INTERMODALIDADE É A SOLUÇÃO



Numa iniciativa da ADFER-Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário, realizou-se em Março, na Fundação Calouste Gulbenkian, em Lisboa, o 4º Congresso Nacional do Transporte Ferroviário.

Durante o encontro, que contou com a presença de mais de 700 participantes, foram analisados os vários modos de transporte, públicos e privados, com especial ênfase na temática da intermodalidade.

Foram apresentadas, durante os trabalhos do congresso, meia centena de comunicações, tratando temas gerais como o transporte metropolitano e regional, transporte de mercadorias e o transporte interurbano.

O congresso, cuja sessão de encerramento foi presidida pelo Sr. Ministro dos Transportes, contou ao longo dos trabalhos com a participação do Sr. Ministro do Ambiente e do Prof. Vital Moreira, além do Prof. Hernâni Lopes, que presidiu aos trabalhos.

A jornada contou ainda com sessões temáticas nas quais foram abordadas as novas políticas e novas organizações do transporte metropolitano e regional, a responsabilidade da administração pública, as infraestruturas, a regulação da circulação, a organização e a oferta de serviços. De acordo com as conclusões do congresso, a questão da intermodalidade foi apontada como um assunto premente a resolver pelos vários operadores de transportes.

A criação do cartão "Lisboa Viva e Andante", uma solução inovadora, bem como a criação das Autoridades Metropolitanas de Transporte de Lisboa e do Porto, foram apontados como os primeiros passos para uma política de integração dos vários modos de transporte.

Tais medidas, em paralelo com outras, são encaradas como a única forma eficiente de fazer frente ao excessivo recurso ao transporte privado individual e atrair novos passageiros, através de serviços integrados que garantam rentabilização do tempo com o menor transitar para o cliente, melhoria do ordenamento do território e o recurso a novas tecnologias, tudo em prol do fácil acesso às grandes cidades.

## COMBOIOS DO CACÉM ATÉ À ESTAÇÃO DE ROMA/AREEIRO



A entrada em funcionamento, a 16 de Dezembro passado, da primeira fase da estação de comboios de Roma-Areeiro e do terminal técnico de Chelas, infraestruturas da responsabilidade da Refer, permitiu a introdução de melhorias nos serviços das linhas de Sintra, de Cintura e do Oeste. Assim, desde aquela data, os comboios da "família" de Cacém viram o seu percurso prolongado até à estação de Roma-Areeiro, deixando de parar e de terminar a sua marcha em Entrecampos-Poente.

As circulações do Cacém passaram a servir a estação de Entrecampos, que tem ligação directa ao Metro e que fica mais próxima das Avenidas 5 de Outubro e da República, destino da maioria dos passageiros que saía, até aqui, na estação de Entrecampos-Poente.

A alteração permitiu, por outro lado, introduzir melhorias no serviço da linha do Oeste. Dois comboios regionais da Figueira da Foz, que iniciavam e terminavam as suas viagens no Cacém, passaram a ter como origem e destino a estação de Entrecampos-Poente.

Desta forma, os comboios do serviço regional das 08.05 horas, de Figueira da Foz para Lisboa, e das 13.34, no sentido inverso, têm os respectivos percursos aumentados.

## O SEU A SEU DONO

Por lapso de uma empresa nossa colaboradora externa, foi publicado no Boletim CP de Agosto/Setembro de 2002, página 14, uma imagem da autoria de Dario Silva, como se tratasse de um trabalho pertencente à CP.

Tal foi devido ao facto de a referida fotografia ter sido detectada e indevidamente recolhida no site [www.comboio.em.pt](http://www.comboio.em.pt), o que induziu ao erro, que se lamenta e pelo qual o autor foi entretanto resarcido.

Ao fim-de-semana

## REFORÇO DO SERVIÇO REGIONAL DO DOURO

O Serviço Regional do Douro – entre o Porto, a Régua e o Pocinho – está a ser reforçado durante os fins de semana e feriados oficiais, até 26 de Outubro, por forma a corresponder a uma maior procura no período Primavera/Verão. Ao todo, são quatro os comboios que passam a oferecer maior número de lugares e melhores condições de comodidade na viagem.

Com o reforço da oferta, foram introduzidos alguns acertos nos horários dessas circulações. O comboio das 12.50, de Porto/São Bento para a Régua, foi antecipado para as 12.35, enquanto que a composição das 15.06, da Régua para o Pocinho, passou a sair às 15.14 horas.

A ligação das 19.38, do Pocinho para a Régua, manteve a saída às 19.38, chegando ao destino às 21.06. O comboio das 21.16, da Régua para Porto, que antes terminava a viagem na estação de Campanhã, tem prolongamento até São Bento.

## “O PACOTE DE BOLACHAS”

O “Pacote de Bolachas” é uma curta metragem realizada por alunos do curso de cinema do Instituto de Ensino e Investigação em Audiovisuais e Tecnologias da Comunicação. O filme contou com a presença dos actores António Feio e São José Correia, teve a realização de Tânia Martins e a produção de Miguel Rebelo.

A acção decorre dentro de um comboio em circulação e no interior de uma estação entre o quiosque dos jornais e o embarque no comboio. O filme foi rodado numa viagem de Lisboa-Porto-Lisboa num comboio regional.



## Indicadores de Performance da CP

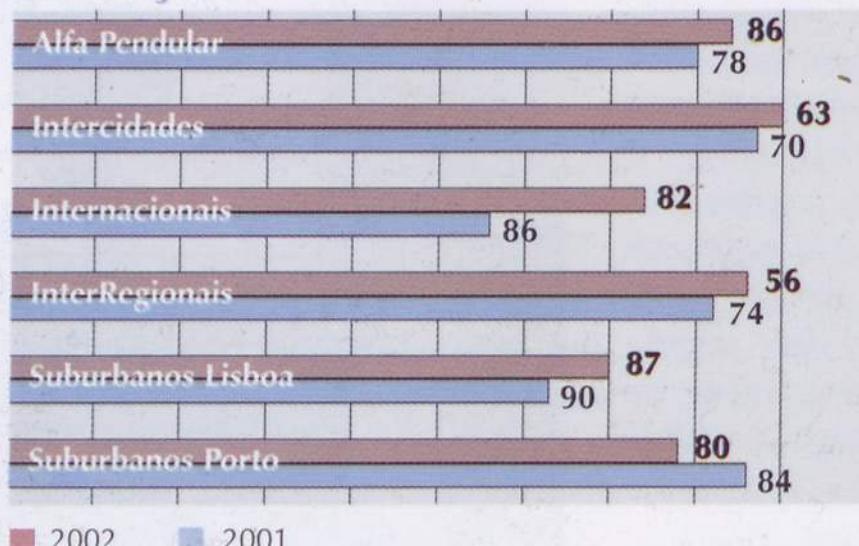
# NÍVEIS DE PONTUALIDADE E DE REGULARIDADE MELHORARAM EM 2002



Em 2002, o índice de pontualidade dos comboios da CP teve, em comparação com o ano anterior, uma evolução favorável apesar das obras na rede ferroviária e de modernização da material motor.

Mesmo sob estes efeitos, aos quais se juntou o mau tempo no princípio do ano, apenas o Serviço Alfa Pendular não acompanhou a evolução positiva registada nos Serviços da Grande Lisboa, do Grande Porto, Internacionais, Intercidades, InterRegionais e de Mercadorias, como se verifica no quadro "Pontualidade dos Comboios".

## PONTUALIDADE DOS COMBOIOS/ SERVIÇOS



## AS CAUSAS DOS ATRASOS

As dificuldades no cumprimento dos horários dos comboios são devidas, sobretudo, a factores externos à empresa, nomeadamente obras de modernização das linhas férreas e outras intervenções na infra-estrutura.

De acordo com a análise dos indicadores de performance respeitantes a 2002, extraídos das estatísticas de pontualidade e regularidade dos comboios, em toda a rede nacional e nas ligações internacionais, constata-se que a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária (REFER) é a responsável, em média, por 66% das causas que contribuem directamente para as perturbações de tráfego. No âmbito desta classificação seguem-se a CP (com 31%), causas diversas (2%) e acidentes (1%).

Foram ainda identificadas como outras causas, as razões de ordem climática (inverno rigoroso), actos de vandalismo, incêndios, RENFE (nossa congénere espanhola) e terceiros. A pontualidade dos comboios é medida, de acordo com parâmetros das instâncias internacionais ferroviárias, pelo atraso à chegada superior a três minutos nos comboios suburbanos e de cinco minutos nos serviços de longo curso.

## COMBOIOS DA GRANDE LISBOA MAIS PONTUAIS

Numa análise mais detalhada, por eixos e serviços, dos indicadores de pontualidade, verifica-se que o serviço de comboios da Grande Lisboa é o mais pontual, registando a média de 90% (87% em 2001).

Na linha da Azambuja, com uma pontualidade média global de 88% em 2002 (81% em 2001), os atrasos verificados, nos períodos de ponta, são da responsabilidade da CP em 18,4% e da REFER em 16,3 %.

Na linha de Sintra, igualmente nos períodos de ponta, para uma pontualidade média de 94% em 2002, as causas dos atrasos são atribuídas à CP em 22,1% e à REFER 17,6 %.

Na linha de Cascais, com uma pontualidade média de 95 % em 2002, os atrasos ocorridos, nas horas de ponta, são imputados à CP em 1,6% e à REFER em 1,5 %.

Na linha do Sado, que registou em 2002 a pontualidade média de 75%, a responsabilidade dos atrasos, igualmente

nos períodos de ponta, são da REFER em 15,4% e da CP em 5,5% das situações.

#### PONTUALIDADE MELHOROU NO GRANDE PORTO

No serviço do Grande Porto – eixos de Aveiro, Marco de Canaveses e Braga – a pontualidade média, em 2002, nas horas de ponta, evoluiu positivamente, fixando-se em 84% (80% em 2001).

Na linha de Aveiro, naqueles períodos, a REFER teve responsabilidade em 25,3% dos atrasos e a CP em 12,5%, enquanto no eixo de Marco de Canaveses, as ocorrências foram, pela mesma ordem, de 11,1% e 27,8%. Por último, na linha de Braga, a responsabilidade dos atrasos, nos períodos de ponta, são imputados em 7,1% à CP e em 14,6% à entidade gestora da infra-estrutura.

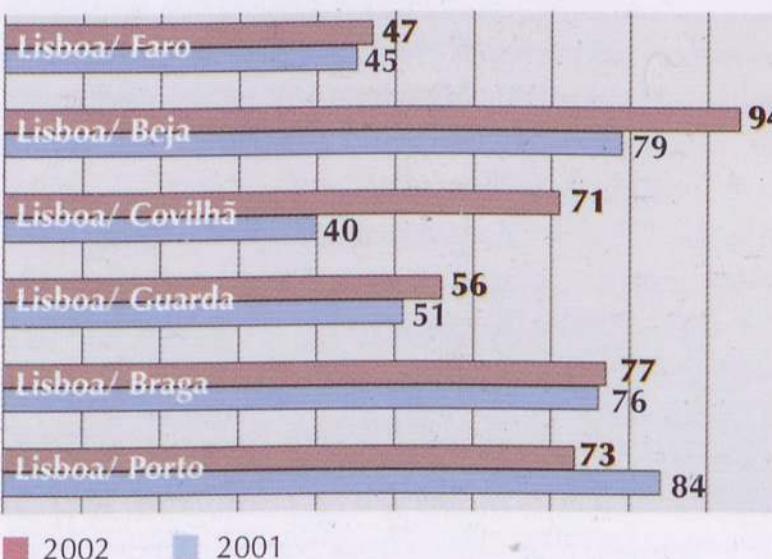
#### PONTUALIDADE EM MÉDIO E LONGO CURSO

No longo curso, foram os comboios Alfa Pendular (pontualidade de 78%) particularmente penalizados, em 2002 com as obras de modernização da linha do Norte. De causas REFER derivam 79,7% dos atrasos (82% em 2001), enquanto a CP é responsável por 16,1% (12% em 2001).

No segmento dos comboios Intercidades – com seis eixos: Porto, Braga, Guarda, Covilhã, Beja e Faro – as performances alcançadas ao nível da pontualidade encontram-se fortemente condicionadas pelas intervenções ao nível da infra-estrutura. Contudo, em 2002, relativamente ao ano anterior, houve melhorias na pontualidade média nos comboios Intercidades de cinco eixos, sendo a excepção no serviço de Lisboa/Porto, resultado das obras de modernização da via.

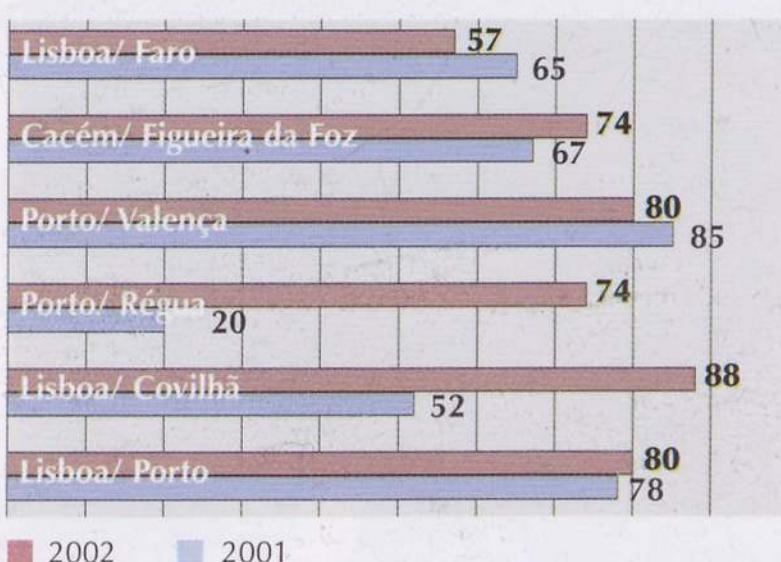
Quanto aos indicadores de pontualidade média dos Serviços InterRegionais, a evolução por eixos foi heterogénea, em 2002: melhorias nos eixos do Porto, Covilhã, Régua e Figueira da Foz e comportamentos negativos nas restantes linhas:

#### PONTUALIDADE/INTERCIDADES



No eixo Lisboa/Porto, em 2002, a REFER é responsável por 77,5% dos atrasos (73% em 2001), cabendo à CP 18,6% (17% em 2001).

#### PONTUALIDADE/INTERREGIONAIS



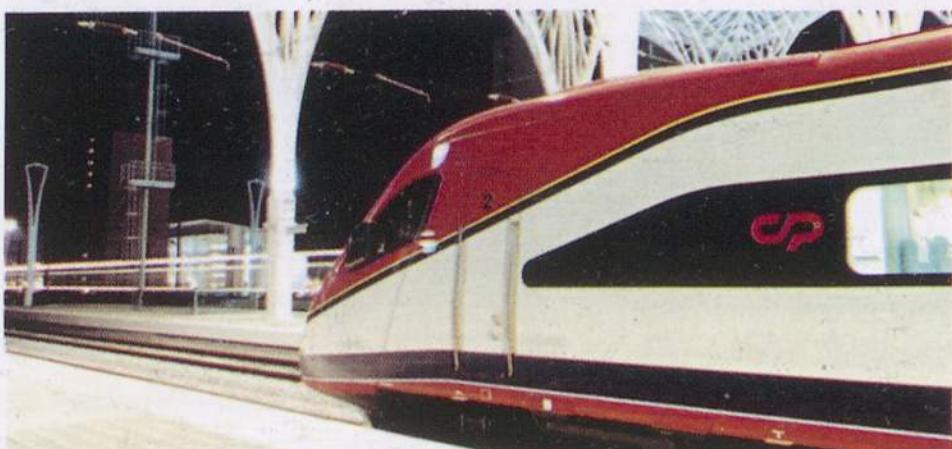
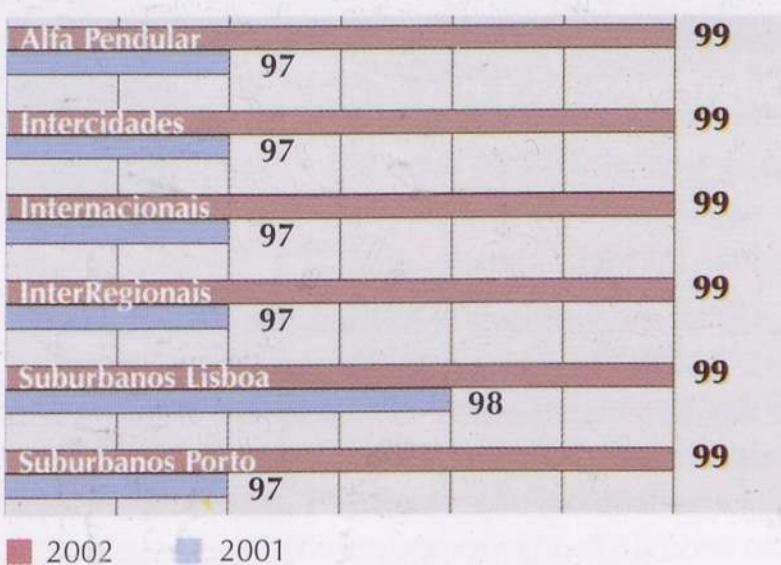
Nos comboios internacionais - Sud Expresso, Lusitânia Comboio Hotel e Porto/Vigo - cabe igualmente salientar os respectivos indicadores e a afectação dos atrasos.

Em 2002, o índice de regularidade média global, em cada um destes três comboios, foi de 99%, correspondendo a melhorias comparativamente ao ano antecedente. O índice de pontualidade foi de 82% no Sud Expresso (87% em 2001), de 82% no Lusitânia e 89% no Porto/Vigo (ambos com 77% em 2001).

#### REGULARIDADE POR SERVIÇOS EM 2002/2001 (EM %)

Verificou-se, em 2002, uma evolução favorável generalizada que, ao situar-se nos 99%, se aproxima do patamar da excelência:

#### REGULARIDADE





Na linha de Sines

## ACIDENTE CAUSOU DOIS MORTOS

Dois comboios de mercadorias colidiram, na madrugada do passado dia 14 de Maio, na linha de Sines, entre as localidades de São Bartolomeu da Serra e Abela, tendo provocado dois mortos e dois feridos.

O sinistro, cujas causas, de origem humana, já foram apuradas em sede de inquérito preliminar, registou-se cerca das quatro horas da madrugada e resultou da colisão frontal de um comboio carregado de carvão, proveniente de Sines, que seguia para a Central do Pego e uma outra composição de mercadorias, vazia, que partira de Souselas em direção àquela vila portuária.

O acidente ocorreu numa linha modernizada em 2002 e dotada de tecnologia de ponta em matéria de segurança. Também o material circulante dispõe de todos estes requisitos, incluindo o dispositivo de homem-morto e o sistema Convel, bem como meios de comunicação.

As composições circulavam a velocidades aproximadas de 90 e 30 quilómetros horários, num eixo que é exclusiva-

mente utilizado para o transporte de mercadorias. De acordo com o inquérito preliminar, a colisão deveu-se ao facto do comboio proveniente de Sines não ter parado ao sinal vermelho, no desvio da estação de São Bartolomeu da Serra, para efectuar o cruzamento programado com a composição procedente de Souselas.

O Presidente da CP, que se deslocou de imediato ao local, manifestou-se atónito perante a ocorrência, considerando "impensável" um acidente deste tipo na linha de Sines. Para o Dr. Crisóstomo Teixeira, apenas uma sucessão de erros "grosseiros" poderia originar o sinistro. O Presidente da CP salientou o facto de as probabilidades de acontecer um acidente naquela via serem muito baixas, porquanto "as taxas de falha por avaria são inferiores a uma por milhão de casos". No local do acidente esteve também o secretário de Estado dos Transportes, Eng.º Francisco Seabra Ferreira. A CP disponibilizou todo o apoio às famílias das vítimas atingidas por esta tragédia que a todos nos enlutou.

# A APLICAÇÃO DAS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO AO TRANSPORTE PÚBLICO DISCUTIDA EM LISBOA



Nos dias de hoje, mais do que escolher o tipo de transporte a utilizar, o cliente tem em conta a melhor oferta, nomeadamente as componentes de tempo, custo, comodidade, cumprimento de horários. Torna-se, assim, premente a existência de sistemas integrados de informação dentro de uma empresa. Por esta razão e no seguimento da conferência realizada em Oslo, em Setembro de 2002, tendo como tema "IT Services in Public Transportation", realizou-se, no dia 26 de Maio, "Aplicações das Tecnologias de Informação ao Transporte Público", na Sala de Congressos da AIP, no Parque das Nações.

No tema a "Informação em tempo real sobre tráfego", a cargo do Eng.º Pedro Jesus, do Gabinete de Inovação e Desenvolvimento - GID, foi sublinhada a importância da implementação de sistemas de informação referentes a partidas, chegadas e atrasos. No âmbito desta intervenção foi apontada a utilização de monitores ou altifalantes nos comboios, bem como nas estações e terminais para informação ao cliente. A chamada de atenção para "O impacto da Internet no transporte público", foi feita pela Eng.ª Cristina Cavalheiro. Esta responsável da DIF transmitiu que "a Internet, cada vez

mais, assume um papel primordial, nos dias de hoje, quer por disponibilizar uma informação mais sofisticada e abrangente, quer pelo facto de ser uma forma de reduzir custos, angariar novos clientes, conhecê-los melhor e fidelizá-los.

Ainda com a intenção de manter e satisfazer os clientes, começam a ser apresentadas soluções de sistemas de bilhética, que permitem reduzir os custos operacionais e administrativos. Esta solução foi já implementada em Estocolmo, conforme expôs o Dr. Vítor Vitorino, ao abordar o tema "Bilhética Electrónica".

Também a "Integração de sistemas de informação", explanada Dr.ª Angélica Dias, mereceu especial atenção. Esta técnica da DTI alertou para o facto de requisitos da informação e sistemas, tais como clareza, actualidade e flexibilidade, não terem sido cumpridos. Com a finalidade de resolver esta situação, foi definido um procedimento relativo à integração de informação no âmbito do Sistema de Gestão da Qualidade.

A parte final da sessão foi reservada para a apresentação das visões da USGL, da USGP e da UVIR, respectivamente. A Dr.ª Cristina Prieto, o Eng.º Nuno Neves e o Eng.º Luís Oliveira tiveram oportunidade de mostrar os sistemas de bilhética actualmente em uso, referindo os problemas que têm tido com os mesmos e dando a conhecer o que pretendem fazer num projecto futuro.

Ligaçāo directa entre Lisboa e Faro arranca em Julho

## MINISTRO DOS TRANSPORTES FEZ VIAGEM TÉCNICA



O Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Eng.º Carmona Rodrigues, participou no dia 20 de Junho, juntamente com membros dos Conselhos de Gerência da CP e da REFER e alguns autarcas algarvios, na viagem técnica experimental directa entre Lisboa-Oriente e Faro.

Este serviço, efectuado através da Ponte 25 de Abril, estará disponível ao público na segunda quinzena de Julho e vem eliminar a secular e incómoda ligação fluvial entre Lisboa-Terreiro do Paço e o Barreiro.

A CP pretende, numa primeira fase, realizar uma circulação diária em cada sentido, através da Ponte 25 de Abril, com o ganho de 15 minutos em relação ao horário anterior.

Os passageiros provenientes da zona do Barreiro passam a ter ligação a este comboio na estação do Pinhal Novo.

A possibilidade deste serviço vir a contemplar a cidade de Setúbal está nesta altura condicionada à conclusão da electrificação do pequeno troço entre Setúbal/Setúbal Mar (Túnel de Quebedo).

Até ao final do ano, dado o prosseguimento dos trabalhos de modernização e electrificação da linha do Sul, as outras duas circulações Intercidades diárias deste eixo, uma em cada sentido, vão manter os respectivos horários.

Com a conclusão das obras, a partir de Janeiro de 2004, a CP passará a

realizar todos os comboios Intercidades deste eixo (dois em cada sentido) com início e termo em Lisboa-Oriente, sendo então possível reduzir o tempo de viagem para três horas e quinze minutos.

De acordo com um estudo de mercado, em fase de ultimação, perspectiva-se a eliminação de parte do serviço inter-regional desta linha, que passará a ser realizado pelos comboios Intercidades. Presentemente realizam-se quatro circulações regionais diárias, duas em cada sentido. Em Maio de 2004, nas vésperas da realização do Campeonato Europeu de Futebol, a CP tem prevista a introdução neste eixo de comboios pendulares, com um tempo de trajecto previsto em torno das duas

horas e quarenta e cinco minutos. Para já, com a ligação directa através da Ponte 25 de Abril, além da redução do tempo de viagem em quinze minutos, elimina-se o incómodo histórico que são os sucessivos transbordos rodoviários e fluviais na ligação entre a capital e o Sul do país. Com a conclusão das obras neste eixo, que ultrapassam o investimento de 200 milhões de euros, será dado mais um passo para a criação do "eixo atlântico", o corredor ferroviário que fará a ligação contínua e directa entre o Minho e Faro.

#### Meio milhão de clientes por ano

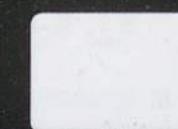
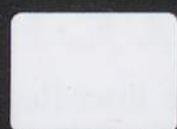
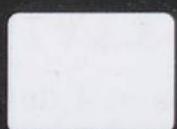
O número de passageiros que utilizam por ano esta ligação — comboios

Intercidades e Inter-Regionais — é de cerca de 500 mil, repartidos em igual percentagem pelos dois serviços.

Como atributos do serviço Intercidades, existe um conjunto de factores que o distinguem, com realce para os seguintes:

- Maior rapidez, em consequência do menor número de paragens;
- Conforto acrescido, devido nomeadamente à climatização das carruagens, nova disposição dos lugares e maior espaço de circulação;
- Garantia de lugar sentado, dado tratar-se de um serviço com reserva;
- Maior variedade e qualidade no serviço de restauração.





# CONCURSO DE IDEIAS SOBRE INFORMAÇÃO ESTÁTICA NAS ESTAÇÕES

A CP promoveu um "Concurso de Ideias" sobre os suportes de afixação de informação nas estações, aberto a estudantes finalistas dos cursos de Design Industrial/Equipamento ou a licenciados nesta área a partir de 2001. O certame distinguirá, através de prémios pecuniários, os três projectos mais inovadores, inéditos e originais, de acordo com um conjunto de especificações técnicas previstas no regulamento do certame.

Os participantes projectaram vários tipos de suporte com o objectivo de permitir a identificação clara, a uma certa distância, da informação exposta. A localização e a identificação da informação por parte dos passageiros deve ser fácil, rápida e eficaz, daí a importância dos suportes da informação estática e, por conseguinte, deste concurso de ideias.

Para o desenvolvimento desta iniciativa a CP contou com a colaboração do Centro Português de Design.

A CP realizou sessões de apresentação e de esclarecimentos sobre o âmbito e objectivos do concurso, a realizar na sede do Centro Português de Design (Pólo Tecnológico de Lisboa, lote 8, Lisboa).

A empresa lançou uma campanha de divulgação em sites da Web, nas estações



e nos comboios, entre Abril e Maio.

Os trabalhos concorrentes, a submeter a avaliação e classificação de uma comissão técnica que informará a decisão do júri, foram apresentados até ao dia 30 de Maio.

A comissão técnica é constituída por especialistas em Design seleccionados pelo Centro Português de Design, competindo-lhe a avaliação dos projectos numa perspectiva técnica.

A classificação final é da responsabilidade de um Júri composto por

representantes do Centro Português de Design e da CP e será apresentada brevemente.

As propostas estão a ser avaliadas de acordo com critérios previamente definidos, como qualidade conceitual/originalidade; qualidade técnica e construtiva das soluções; adequação funcional às especificidades apresentadas e facilidade da solução.

Os três primeiros classificados receberão prémios no valor de cinco mil, três mil e dois mil euros.

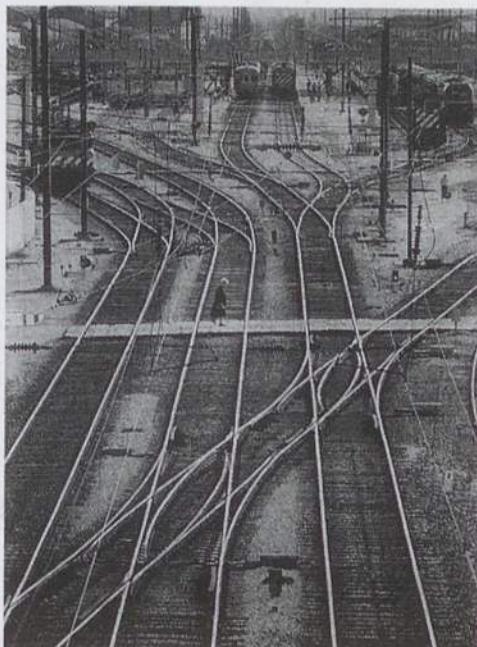


# CONCURSO FOTOGRÁFICO SOBRE TEMÁTICA FERROVIÁRIA

## 1º Prémio

António Manuel Conde Falcão

**Título:** Entroncamento



## 2º Prémio

Dario Alexandre da Sá e Silva

**Título:** Heterotopia



## 3º Prémio

Fernando Pires

Veríssimo de Macedo

**Título:** Esperança



A CP promoveu o 1º Concurso Fotográfico sob a temática ferroviária "Olha o Comboio", aberto aos seus colaboradores e toda a população em geral, fotógrafos amadores ou profissionais.

A adesão à iniciativa foi elevada (foram recebidos mais de mil trabalhos), nomeadamente, entre os utentes da empresa, que responderam a partir de todas as regiões do país. Esta evidência demonstra a ligação afectiva entre as populações e a CP e mostra a grande cobertura do território nacional que aquela assegura.

A temática geral do concurso era ferroviária, em todos os seus aspectos, nomeadamente: suburbano, interurbano, comboios, relação passageiro/comboio e estações.

Um júri competente e idóneo, constituído por individualidades ligadas à fotografia e às artes visuais, seleccionou e classificou os trabalhos.

O 1º prémio foi atribuído a António Manuel Conde Falcão, cujo título da fotografia era "Entroncamento". O 2º prémio pertenceu a "Heterotopia" de Dario Alexandre de Sá e Silva. Em 3º lugar ficou Fernando Pires Veríssimo de Macedo com a fotografia "Esperança".

Os três primeiros classificados do concurso receberam como prémio câmaras fotográficas digitais, sendo uma topo de gama para o vencedor, enquanto os 30 melhores trabalhos vão integrar uma exposição e aos seus autores será entregue um diploma de apuramento final.

Os prémios foram entregues no dia 29 de Maio, em cerimónia que decorreu na Estação de Campolide, em Lisboa.

Os 50 melhores trabalhos ficaram em exposição no local, encontrando-se agora até fins de Setembro na Secção Museológica do Lousado

# CAMPANHA DOS COMBOIOS HISTÓRICOS NAS LINHAS DO DOURO E DO CORGO



Em resultado de protocolo assinado entre a CP-Caminhos de Ferro Portugueses, EP e a SPIDOURO - Sociedade de Promoção de Empresas e Investimentos do Douro e Trás-os-Montes, SA, foi iniciada, em Maio, a Campanha Comboios Históricos do Douro 2003.

Estas viagens vão realizar-se até 31 de Outubro, sobretudo aos fins-de-semana, com principal incidência aos sábados, na linha do Douro, de acordo com um calendário previamente estabelecido.

Através do "Acordo de Gestão e Promoção da Campanha dos Comboios Históricos do Douro 2003", a CP volta a disponibilizar composições ferroviárias a vapor e a diesel para as viagens históricas.

A grande novidade deste ano é que a transportadora ferroviária passa a assumir a vertente comercial de venda directa deste produto turístico.

CP e SPIDOURO responsabilizam-se, solidariamente, pelos aspectos de promoção e montagem deste produto turístico, bem como do acompanhamento das viagens.

Os Comboios Históricos prevêem diversas modalidades, podem ser regulares (as já calendarizadas) ou ocasionais, sendo que, na linha do Douro, os percursos a vapor estão restritos aos troços Régua/Pinhão e Régua/Tua e volta.

As viagens na linha do Corgo, não calendarizadas, são organizadas desde que solicitadas pelo cliente ou agente turístico, com a antecedência de quinze dias.

Nas viagens a vapor previstas para a linha do Douro, a CP assegura um programa de animação a bordo das carruagens, com um grupo regional e figurantes com trajes alusivos à época. As viagens regulares a vapor, já com calendário fixado, realizam-se todos



os sábados, entre Julho e Setembro, compreendendo o percurso Régua/Tua e volta, com partida às 15.35 horas, incluindo animação a bordo.

Os comboios, depois de uma paragem de 13 minutos, no Pinhão, chegam ao Tua às 16.45 horas, onde permanecem durante 70 minutos. O regresso inicia-se às 17.55 e depois de uma paragem no Pinhão, chegam à Régua às 19.05 horas. As viagens ocasionais, que podem ser realizadas num outro dia da semana, obedecem ao mesmo horário e paragens das viagens regulares.

Além dos itinerários/percursos referidos, podem ainda ser realizados outros trajectos, sob reserva, tendo em conta, no entanto, que devido às características do material ferroviário utilizado, não será possível disponibilizar mais do que duas viagens semanais e em troços não muito extensos. Daí o facto de se limitar, no Douro, a circulação ao troço Régua/Tua e Régua/Pinhão e no Corgo, ao eixo Régua/Vila Real.

Para esta campanha, abrangendo as duas linhas, a CP disponibiliza, no conjunto, como equipamento, duas locomotivas a vapor e outras duas a diesel e oito carruagens históricas. Para ambas as linhas são disponibilizadas para as viagens uma locomotiva a vapor e outra a diesel, sendo utilizadas cinco carruagens históricas na linha do Douro e três na linha do Corgo.

#### Locomotivas a vapor datam de 1923 e 1925

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

Na formação das composições serão utilizadas carruagens históricas construídas entre 1908 e 1934, recuperadas na sua traça original, o que permite recriar um ambiente a lembrar as viagens dos primórdios do século XX. Na linha do Corgo, cada carruagem dispõe de 48 lugares, pelo que a capacidade total de cada viagem atinge 144 passageiros. Na linha do

Douro, serão utilizadas carruagens com diferentes capacidades (entre 54 e 60 lugares), sendo a lotação máxima de 280 passageiros.

De acordo com a informação promocional 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.

Trata-se, também, de uma nova oferta turística de reconhecida atracção, nomeadamente, em termos internacionais (entusiastas britânicos), inserindo-se ainda como um projecto de grande relevância regional e nacional.

#### Preços apelativos

Os preços em vigor na comercialização destes produtos, agora disponíveis nos balcões da CP, são muito favoráveis, dada a estreita margem praticada. Os bilhetes podem ser adquiridos, tal

como a obtenção de outras informações, aos balcões das estações de Lisboa-Santa Apolónia, Oriente, Coimbra, Porto-Campanhã, Porto-São Bento, Régua, Pinhão e Tua.

O preço praticado para as viagens regulares é muito acessível, sendo de 25 euros por pessoa, ida e volta, no percurso Régua/Tua, havendo descontos para grupos, que variam entre os 12 por cento (mais de dez pessoas), os 15 por cento (mais de 30 pessoas) e os 18 por cento (acima de 50 clientes).

#### 5.651 turistas em 2002

No âmbito da campanha dos Comboios Históricos, no ano passado, a CP transportou 5.651 passageiros, mais 20 por cento do que em 2001 (4.500). A maioria destes passageiros, 5.326, utilizou os comboios históricos na linha do Douro, enquanto 325 preferiram a linha do Corgo.



Regresso ao passado

# COMBOIO A VAPOR NAS LINHAS DA BEIRA BAIXA E SINTRA



As Linhas da Beira Baixa e de Sintra reviveram, por um dia, o tempo em que o Comboio a Vapor percorria aquelas vias férreas, transportando passageiros e mercadorias. Duas viagens históricas a bordo de carruagens em madeira, para mostrar como se viajava no caminho de ferro há algumas décadas. Não faltaram as espessas colunas de fumo cinzento e branco, os apitos e o cheiro a carvão, a relembrar outros tempos. Duas verdadeiras viagens ao passado.

## Passeio nas margens do Tejo

A viagem na linha da Beira Baixa, organizada pela CP, com o apoio da Região de Turismo de São Mamede, Câmara de Nisa e Associação de Desenvolvimento Local de Amieira do Tejo, realizou-se, no dia 29 de Março, entre as estações do Entroncamento e de Barca da Amieira. O comboio a vapor iniciou a marcha, às 10 horas e 24 minutos, ao som de foguetes e morteiros. Por



minutos, a estação do Entroncamento transformou-se num verdadeiro arraial.

Este ambiente continuou percurso fora, com seis cantadeiras e um acordeonista a animar os convidados, com músicas, canções tradicionais e um pé de dança.

Durante a viagem, como nos velhos tempos, o estômago foi aconchegado com pão e enchidos da região.

O Comboio a Vapor efectuou paragens nas estações de Vila Nova da Barquinha, Abrantes e Belver, para receber mais convidados.

O passeio incluiu um almoço em Amieira do Tejo, com a obrigatória travessia do rio. O tempo é que, ao contrário dos convidados, estava com cara de poucos amigos e acabou mesmo por pregar uma partida. Os barqueiros bem se esforçaram mas, devido ao forte caudal, só puderam efectuar três travessias de barco, insuficientes para passar todos os convidados para a outra margem. Assim, os que não fizeram a travessia fluvial foram de autocarro ou "optaram" por almoçar no comboio. Apesar deste contratempo, a viagem encantou todos os passageiros que não pouparam elogios à organização. Com esta iniciativa, a CP pretendeu chamar a atenção para a importância que o comboio tem, no contexto turístico, na região e aproximar a empresa e as autarquias da zona, por forma a lançar, em breve, à semelhança do que sucede no Douro, os comboios turísticos na Beira Baixa.

### 116 anos do serviço Alcântara/Sintra

Passados 116 anos, desde a primeira viagem do serviço comercial Alcântara-Terra/Sintra, o comboio a vapor voltou a circular, unindo as duas estações, no passado dia 5 de Abril. A viagem, organizada pela CP, com o apoio do Clube de Entusiastas do Caminho de Ferro e das Câmaras da Amadora e de Sintra, assinalou a inauguração, em Abril de 1887, daquela ligação ferroviária.

Às 15 horas e 6 minutos, a histórica composição arrancou da estação de Alcântara-Terra rumo a Sintra, num clima de verdadeira festa. Os muitos convidados que seguiam nas seis carruagens, mostraram-se deslumbrados com a viagem.

No interior das carruagens vivia-se um ambiente de verdadeiro regresso ao passado. Pessoas com trajes da época emprestavam um ar ainda mais

revivalista à viagem. E não faltaram os morangos, que vinham de Sintra, noutros tempos e as nozes de Colares. Durante o percurso foi efectuada uma paragem para inaugurar, na Casa Museu Roque Gameiro, a exposição "Os Caminhos de Ferro na Amadora".

À chegada a Sintra, um grupo de actores esperava os convidados com uma recriação histórica do dia em que, pela primeira vez, um comboio de passageiros chegou àquela estação. Documentos históricos relatam que, no dia 2 de Abril de 1887, o comboio foi recebido pela população com pompa e circunstância, ao som de aplausos e da música de duas bandas filarmónicas. Para assistir ao regresso da máquina a vapor, 116 anos depois, a estação de Sintra voltou a encher-se para a saudar. A viagem terminou num ambiente de autêntica festa, onde não faltaram as queijadas.





No Dia Internacional dos Museus

## ABRIU A SEÇÃO MUSEOLÓGICA DE LOUSADO

Abriu, profundamente renovada, a Secção Museológica Ferroviária de Lousado, mostra importante e expressiva de acervo – existente na CP – de oito companhias de caminhos de ferro, desde os recuados tempos de 1885 até 1977.

O novo espaço museológico ocupa antigas oficinas, existentes no perímetro da estação de Lousado, tornadas desnecessárias após a modernização da actividade ferroviária, em 1977, com a substituição da tracção a vapor por modernas – para o tempo – máquinas a diesel.

O conjunto oficina apresenta secções especializadas, tais como pontes-rolantes, máquinas-ferramentas para fabrico e reparações de peças, forja, carpintaria e serração, bem como o correspondente conjunto de engenhos para fabrico e fornecimento de energia, transmitida aos equipamentos por intermédio de um sistema aéreo e de fosso de eixos e correias.

Ao transformos a porta da Secção Museológica, entramos num ambiente de estação. De seguida, passa-se à serração, do século XIX, um espaço polivalente, destinado a exposições temporárias. O acesso ao seu interior é franqueado por dois tipos distintos de cancelas de Passagem de Nível.

Uma imagem de 1895 envolve um outro conjunto, também secular, de equipamentos de carpintaria, onde a forja e seus acessórios enriquecem a temática ofical.

A segurança retrata-se nos equipamentos de sinalização e no aparelho de comando e controlo de agulhas, construído em 1938, pela Norte, nas oficinas Gerais de Lousado. O Saxby esteve ao serviço, até 2001, na estação da Trindade. As entradas de luz, que deixam passar os raios de Sol, permitem iluminar subtilmente as peças, emprestando, do mesmo modo, um brilho especial ao xisto das paredes.



Equipamentos oficiais convivem, no seu ambiente de origem, com carruagens e locomotivas.

São várias as locomotivas em exposição, todas jóias ferroviárias, como a locomotiva n.º 6 CFPPV, construída em Inglaterra, em 1874, pela firma Black Hawthorn, a mais antiga máquina a vapor de via Estreita existente em Portugal, ou a CFG, baptizada de Soares Velhoso, gerente da Companhia de Caminhos de Ferro de Guimarães.

Estas máquinas de grande porte e complexidade partilham o espaço com três "dresinas" de serviço. A sua função era transportar pessoal superior e de via, em deslocações de trabalho à linha. Curioso é que uma delas terá feito, episodicamente, transporte de peixe, entre Matosinhos e Guimarães.

Precioso é o salão de Luxo da Norte, de origem Italiana. Esta carruagem transportou os Presidentes da República Oscar Carmona e Craveiro Lopes, aquando de comemorações, em Guimarães, do 10 de Junho – Dia de Portugal.

A carruagem Posto Médico, de 1874, é outra das peças patentes na Secção Museológica de Lousado. Exemplo da atenção social da Empresa, resulta da adaptação de uma carruagem de 1874. Este posto, destinado à prestação de cuidados de saúde aos ferroviários das oficinas de Lousado e seus familiares, lembra-nos a figura do Professor Egas

Moniz, médico da CP e Nobel da Medicina em 1949.

Como Auditório, serve a carruagem do Caminho de Ferro do Vale do Vouga – CDEyf 481. Este veículo, que funcionou até ao final dos anos 70, tendo terminado como dormitório, mostra-nos também como se construía uma carruagem. No seu interior, estão instalados meios audiovisuais onde, conforme os públicos, se projectam filmes de temática ferroviária que explicam o papel deste modo de transporte no país e no mundo.

São muitas e belas as peças em exposição. Entre elas, destaca-se a grua rolante 9411001, da Companhia Nacional, construída pela Baume & Marpent, em 1887, ano de abertura da Linha do Tua. Ali esteve ao serviço, afecta ao comboio-socorro, até meados da década de noventa do século passado.

O fascínio do caminho de ferro não se esgota no material ferroviário. Mestre Albino (Albino José Moreira), referência na pintura naif portuguesa, mostra-nos "o comboio a vapor na época áurea em que Portugal estava a par do melhor do mundo ferroviário", através de pinturas das estações de Porto-Boavista, Campanhã, Pedras Rubras e Lousado.

O conjunto é digno de lugar honroso no âmbito dos ícones da arqueologia industrial portuguesa, assumindo-se pela sua grandeza e organização como um verdadeiro museu de empresa.



# CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES DO 4º CONGRESSO NACIONAL DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

## 4º Congresso Nacional do Transporte Ferroviário

LISBOA - Fundação Calouste Gulbenkian

11, 12 e 13 de Março 2003

As grandes aglomerações urbanas cresceram de forma continuada nas últimas décadas, fruto do modelo de desenvolvimento económico da nossa sociedade, originando complexos problemas de ordenamento e de interacção social para as populações que vivem e trabalham em espaços de elevada concentração demográfica e ainda riscos acrescidos para o desenvolvimento

económico sustentado e para o bem estar social das grandes metrópoles. No caso de Portugal as estruturas metropolitanas e outras aglomerações urbanas têm-se desenvolvido com reduzida consistência e insuficiente ordenamento e coerência de políticas de utilização dos solos, levando a uma ocupação difusa e pouco estruturada dos territórios periurbanos, com o alastramento em

mancha de óleo e quase inexistente articulação e harmonização das principais funcionalidades sociais associadas.

Os resultados estão à vista através de uma continuada alteração dos padrões de mobilidade, cada vez mais sustentados, por força das opções entretanto tomadas, na infra-estrutura rodoviária e no transporte individual, implicando uma inci-

dência negativa nas redes de transporte público e na consequente perda de utilizadores.

Parece caminhar-se, assim, rapidamente para o colapso, ou seja, para o congestionamento total das acessibilidades, o bloqueio dos fluxos de deslocação, a degradação irreversível do ambiente e a consequente perda das capacidades e das vantagens económicas das nossas regiões metropolitanas, factor particularmente critico para a competitividade entre os países, no século da globalização.

A estrutura das deslocações urbanas e periurbanas que se complexificou significativamente nos últimos anos não obteve resposta adequada do lado do transporte publico colectivo dada a fragilidade da sua hierarquia e organização, obrigando a um recurso excessivo de modos de transporte, com distancias aumentadas e com as redes dos vários modos pouco preparadas para satisfazer o sistema intermodal, obrigando a penalizantes rupturas com tempos de trajecto agravados.

É neste quadro, que a viatura particular vem exercendo um elevado poder de atracção, proporcionando mais conforto, deslocações directas, por vezes em menor tempo de trajecto e disponibilidade total.

Assim sendo e em Portugal, o problema da mobilidade nas aglomerações urbanas de elevada e média dimensão, sendo um imperativo de sustentabilidade para a sociedade de amanhã, exige a tomada de um conjunto de medidas de natureza politico-estratégica, táctica e operacional em matéria de organização, planeamento, financiamento e exploração dos sistemas de

transporte público que se devem rever nas seguintes recomendações:

- Aplicar a política comunitária relativa aos serviços de interesse geral ao transporte público, proporcionando uma maior transparência e precisão sobre a avaliação das necessidades e expectativa dos utilizadores e do mercado em geral, com particular ênfase no acesso não discriminado, no nível de qualidade requerido e no preço socialmente justo do serviço prestado; avaliação que também deverá ser estendida às necessidades colectivas como sejam a protecção ambiental, o apoio aos cidadãos de mobilidade reduzida ou de baixo rendimento e o direito às acessibilidades em zonas de reduzida densidade populacional;
- Aplicar decididamente a política comum de transportes da UE, particularmente na admissibilidade do apoio do Estado para o reembolso de prestações inerentes de serviço público e fixação de preços e outras condições de transporte de acordo com a real situação económica dos operadores; mas condicionando sempre a subsidação à máxima eficiência, de modo a minimizar o esforço financeiro do Estado;
- Actuar na política tarifária, do lado da procura, na convicção, sustentada pela análise do mercado, de que o baixo preço já não é o factor fundamental da percepção de valor do serviço prestado factor esse que se está deslocando para outros atributos tais como a frequência o tempo de trajecto, a continuidade, a disponibilidade, o conforto e a segurança;
- Fomentar e acelerar a criação de condições institucionais para se alcançar uma clara separação de competências e de responsabilidades em matéria de planeamento, regulação, fiscalização, contratualização, financiamento e exploração de serviços de transporte metropolitano e regional;
- Reconhecer e actuar em conformidade com o facto da economia do transporte Público depender de forma muito estreita do ordenamento do território e do modo como as políticas de ocupação do solo se articulam com as redes de infraestruturas de transportes;
- Adoptar políticas de sustentação económica-financeira para o sector através de mecanismos de financiamento que tenham em conta a eficiência global, por via da internalização forçada dos custos externos do transporte individual, nos casos de manifestas desconomias como é patente nos congestionamentos do acesso aos centros urbanos; a face operacional desta medida poderá ser a adopção da portagem urbana nas suas diversas modalidades que acaba de ser adoptada na cidade de Londres com os primeiros resultados muito animadores;
- Reequacionar a política tarifária de transporte público onde a par do reforço da integração intermodal se consagre o princípio da subsidação selectiva e não indiscriminada, segundo a qual só se concede o direito social da mobilidade a quem dispuser de reduzido rendimento disponível para o transporte;

- Desenvolver de forma progressiva mas continuada, de acordo com a orientação política da Comissão Europeia, as acções necessárias para uma efectiva abertura do mercado ao sector privado e à chamada "concorrência controlada", com direitos exclusivos e de duração limitada, na convicção de que neste regime a relação custo-eficácia e a atracitividade do serviço público aumentam, satisfazendo melhor o interesse geral;
- Acelerar as necessárias modificações no direito, no regime jurídico e na prática portuguesa, que se encontram já em muitos casos completamente desajustadas do contexto europeu, na constatação de que o sector do transporte público metropolitano em Portugal se está a atrasar bastante nesta matéria;
- Aprofundar o modelo regulatório do sector, particularmente o seu modo ferroviário, que está muito aquém do desejável; os seus instrumentos orgânicos devam ver reforçadas a independência e a capacidade de intervenção no mercado, para melhor atender os interesses dos utilizadores, do serviço público e, ao mesmo tempo, gerar capacidades de criação e de defesa da concorrência, ajustadas à abertura graduada do mercado;
- Iniciar de imediato a preparação das condições de contratualização das relações entre entidades públicas e operadores como condição necessária para a definição clara e transparente das obrigações de serviço público seja qual for a variante do modelo contratual que vier a ser adoptado em Portugal; o adiamento sistemático da adopção dos processos de contratualização com os operadores públicos impede a definição de objectivos e de compromissos de eficiência e agrava os défices de gestão das empresas;
- Aprofundar continuadamente a ciência da economia dos transportes, tendo como objectivo a sua divulgação junto dos diversos "actores", face à necessidade de incorporar no sector as novas orientações e desenhos que UE está a promover;
- Promover uma política consequente de integração modal global que se torna indispensável para um reposicionamento do TP no mercado, que assegure um conveniente reequilíbrio sustentado com o TI, a requalificação da cadeia de transporte das deslocações oferecendo maior cobertura territorial, menos mudanças de modo, maior conforto e menores tempos de correspondência, maior disponibilidade aplicando o conceito de just-in-time, maior e melhor acesso aos serviços através dos novos canais de distribuição;
- Desenvolver novos conceitos de interoperabilidade e de equipamentos ferroviários de modo a alargar as capacidades intermodais dos sistemas e contribuir para a estruturação da ocupação dos solos urbanos. Um dos novos conceitos mais interessantes com projectos já em operação em vários países da Europa e o designado Tram-Train com interessantes potencialidades de sucesso em determinadas áreas urbanas do país como sejam os casos de Olhão/Faro, Portimão/Lagos, Aveiro/Oliveira de Azeméis/Ovar/Espinho e Coimbra-Lousã;
- Densificar e fechar a malha de transporte público em sitio próprio, através de sistemas periurbanos complementares de tecnologia avançada e de média capacidade, como o metro ligeiro de superfície, que funcionam como alimentadores da rede de configuração radial do modo ferroviário de elevada capacidade e, ao mesmo tempo, como factores de mobilidade entre centros urbanos de proximidade, favorecendo a coesão social de curta distância e a conectividade das redes de TP na região.
- Os estudos preliminares já efectuados sobre a oportunidade e viabilidade técnica da adopção de um sistema complementar de transporte ligeiro em sitio próprio no corredor Carcavelos/Oeiras/Abóboda/R. Mouro, recomendam o aprofundamento do projecto e do seu modelo de concretização, considerando os interessantes indicadores de procura em causa.
- Também a requalificação e modernização do eixo ferroviário Torres Vedras/Malveira/Linha de Sintra poderá ter, se intervencionado em tempo útil, um positivo efeito estruturante na vertente Oeste da AMLisboa, evitando neste corredor erros de inconsistência e de desarmonização territorial que se verificam noutras áreas da região.
- Completar a hierarquia da rede de TP com sistemas de capacidade

intermédia de configuração tangencial fechando os sistemas posados e semi-posados em sitio próprio; para isso torna-se necessário integrar a linha de Cascais na rede ferroviária da margem Norte, através da sua ligação à linha de Cintura;

· Revitalizar o modo eléctrico através dos projectos de circulares já anunciados com os novos traçados nomeadamente o de Algés/Falagueira/Odivelas/Loures, sendo no entanto indispensável estudar cuidadosamente os seus espaços-canais de modo a impedir a sobreposição das áreas naturais de influência modo e de efeito concorrencial que, a não se verificar, compromete a eficiência dos investimentos requeridos e a sustentabilidade económica futura dos respectivos operadores, sem benefícios objectivos para o mercado;

· Aproveitar bem o enorme potencial de desenvolvimento de novos mercados, novos negócios, novas mentalidades e novos protagonistas no sector dos transportes públicos metropolitanos que está emergindo na UE; os Metros Ligeiros e sistemas afins, pela abordagem inovadora que proporcionam, possuem excelentes condições para aproveitar em pleno esse potencial, que em Portugal já está sendo concretizado através da modernidade contida nos projectos do Metro do Porto e do SATU no Concelho de Oeiras.

· Reformular, dinamizar, actualizar e integrar as políticas de marketing do transporte público procurando uma maior eficácia na comunicação com o mercado e um maior domínio no conhecimento das necessidades e percepções do cliente e dos desejos e aspirações da sociedade em geral; uma estratégia de marketing ajustada e moderna para o transporte público passa por um tratamento especial e cuidado dos aspectos emocionais e dos atributos e valores que, hoje em dia, mais marcam o estilo e a qualidade de vida dos cidadãos.

· Reconhecer como factor determinante para a qualidade e atractividade do transporte público a condição de disponibilizar um conjunto de facilidades e de serviços complementares, que vai para além do simples transporte entre origem e destino e inclui níveis de segurança pessoal elevados, informação visual e sonora variada on-line, canais de distribuição diversificados e transações rápidas e seguras; esta circunstância recomenda a oportunidade da criação de programas de incentivos aos operadores que estimulem a adopção e instalação de sistemas integrados de bilhética, de comunicação e de informação de apoio à operação e exploração dos serviços, através do recurso ás novas tecnologias, à telemática, à gestão centralizada da rede e de serviços de telecomunicações, actualmente possíveis através das capacidades da sociedade da informação;

· Continuar a desenvolver sistemas de gestão que contribuam para a implementação sustentada de políticas de qualidade das infra-estruturas e da prestação de serviço dos operadores de transporte público, indo ao encontro das expectativas dos clientes, em termos de conforto, disponibilidade e acessibilidade;

· Promover políticas que garantam a continuidade do desenvolvimento da modernização e expansão do transporte público nas áreas metropolitanas, quebrando os ciclos viciosos de congestionamento das vias de comunicação rodoviária que acarretam os inerentes prejuízos para toda a comunidade;

· Intensificar a investigação e os estudos de engenharia que fundamentem as opções políticas de novos investimentos e também as que permitem incrementar a diversificação e interoperacionalidade dos diversos tipos de veículos ferroviários, não esquecendo a qualidade das infra-estruturas e a sua adaptação ás melhores condições de mobilidade actualmente exigidas pelas populações;

· Continuar a fomentar e a incentivar condições que permitam obter uma gestão eficaz, em tempo real, dos activos, recorrendo a sistemas de apoio á decisão que monitorizem física e financeiramente as diferentes acções ligadas á manutenção das infra-estruturas e do material circulante.

Exposição na Gare do Oriente, até 30 de Setembro

## O PORTO, NA OUTRA MARGEM VIAJA ATÉ LISBOA



Uma retrospectiva fotográfica da cidade do Porto dos últimos 150 anos até aos dias de hoje, com destaque para a temática da mobilidade, é o tema central de uma exposição que a CP promove na Gare do Oriente.

Intitulada "O Porto. Na Outra Margem", a exposição foi inaugurada a 9 de Abril, pelo Presidente do Conselho de Gerência da CP, Dr. Crisóstomo Teixeira, podendo ser visitada até 30 de Setembro.

Sendo a CP uma empresa de serviços de transportes, aproximando terras e gentes, são objectivos centrais desta mostra proporcionar ao público de Lisboa uma viagem pelos olhares do Porto, desde meados do século XIX até aos nossos dias, vertendo uma orientação no sentido da evolução dos equipamentos, do urbanismo e dos mecanismos de mobilidade da Cidade Invicta.

Partindo da experiência de uma exposição promovida no Verão passado, no Porto, pela Fotografia Alvão, por ocasião da passagem do centenário desta distinta casa – alfobre dos primeiros fotógrafos da cidade e do país – e face à beleza e qualidade artística desses "retratos", surgiu a ideia de trazer até Lisboa esta mostra, agora reforçada com imagens seleccionadas do seu espólio ferroviário.

Esta viagem pelo mundo da imagem de há mais de 100 anos, enquadrada no tema da mobilidade e das acessibilidades, sobretudo ferroviárias, terminará assim na Gare do Oriente, hoje, ponto de encontro dos transportes do serviço suburbano (USGL) com os comboios de longo curso que estabelecem as ligações de todas as gentes com o Norte do País (UVIR).

**Boletim CP**

Janeiro 2003 / N° 64 - IV Série

Edição do Gab. Comunicação e Relações Exteriores da CP / Calçada do Duque, nº 20 • 1249-109 Lisboa  
Telf. 21 321 29 18 / 29 94 • Fax 21 342 40 11

**Director:** Carlos Madeira / **Redacção:** Casanova Ferreira / **Secretariado e Coordenação gráfica:** Viriato Passarinho

**Coordenação, Edição, Concepção Gráfica e Paginação:** Média Alta

**Impressão e acabamento:** Ferográfica / **Tiragem:** 7.000 exemplares / **Distribuição gratuita / Dep. Legal nº 117517/97**

Membro da  
Associação Portuguesa de  
Comunicação de Empresas

