

boletimcp

Edição da Direcção de Marca e Comunicação - nº81 - IV série - Setembro/Outubro 2005



**SEMANA
DA MOBILIDADE**

e dia sem carros

PRÓXIMA PARAGEM:
MUDAR A SUA VIDA.

03. Editorial

08 e 09. Polivalência é palavra de ordem da equipa comercial do Oriente

04. 1º Barómetro de 2005 sobre a Qualidade Percebida na CP Lisboa

10 e 11. Presidente viajou num comboio de mercadorias entre Bobadela e Sines

12 e 13. Uma viagem pelos bastidores do comboio a vapor

05. Campanha na CP Porto com boa adesão. Defensores do comboio viajaram entre Lousã e o Pocinho. Aniversário do CEC comemorado em viagem.

14. Apresentado o segundo volume de "Os Comboios em Portugal"

06. Novo site: Vendas on-line já arrancaram

15. CEC expõe sobre a história da linha de Cascais

07. Campanha do papel reciclado está a ser um sucesso

16. Semana Europeia da Mobilidade

boletim Cp

EDIÇÃO E COORDENAÇÃO: CP – Direcção de Marca e Comunicação . Cç do Duque, 20 - 1249-109 LISBOA
Tel: +(351) 21 102 38 19 . boletimcp@mail.cp.pt . Concepção gráfica e paginação: dna_red cell
Fotografia: Manuel Ribeiro e Víriato Passarinho . Impressão e Acabamento: Fergráfica, Artes Gráficas, S.A.
Tiragem: 5500 exemplares . Distribuição gratuita Dep. Legal nº 117517/97 . Membro da Associação Portuguesa de Comunicação de Empresas



António Ramalho, Presidente

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

Pela quarta vez consecutiva, decorreu no mês de Setembro a Semana Europeia da Mobilidade, na qual se insere o Dia Europeu sem Carros. Um pouco por toda a Europa, 670 cidades assinalaram esta iniciativa da Comissão Europeia com acções destinadas a promover uma mobilidade sustentável dos seus cidadãos, com enfoque no Transporte Público e na Intermodalidade.

A CP, como habitualmente, apoiou estas iniciativas, colaborando com o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, e com as Autarquias nos seus programas que, este ano, decorreram sob o lema "Ir e Voltar de Outro Modo".

Mas a Mobilidade dos cidadãos só é efectiva se, a suportá-la, estiverem as melhores condições de acessibilidade. No nosso caso, não basta operar comboios que transportam pessoas, se ao Cliente não forem providenciadas condições efectivas de acesso ao nosso serviço.

Por acessibilidade entendemos o acesso fácil, rápido e sem barreiras aos nossos serviços em todo o ciclo da viagem: antes, durante e depois. Aqui, a nossa missão desdobra-se em várias vertentes desde a informação, à venda e à própria utilização, funções que são suportados tanto pelos nossos Colaboradores, como pelos nossos meios físicos e tecnológicos.

Uma boa acessibilidade deve permitir a fácil utilização de um serviço, independentemente da condição motora ou sensorial do Cliente, ou da situação geográfica e social.

A CP tem caminhado neste sentido, integrando na sua noção de serviço os requisitos de uma acessibilidade universal, tanto a nível da vertente física como da informativa e transaccional, atendendo às necessidades da população em geral, e às específicas dos clientes com necessidades especiais. Ao longo dos últimos anos a CP tem desenvolvido esforços significativos na melhoria das suas condições de ergonomia e de acesso ao transporte e à informação.

O exemplo mais recente é o do novo site da Empresa, que através de uma interface totalmente remodelada e mais amigável, se traduz para o Cliente num reforço efectivo da qualidade da informação prestada e numa melhoria da facilidade de acesso ao transporte, nomeadamente através da compra de bilhetes on-line.

Efectivamente através de cp.pt já é possível concretizar a compra de bilhetes para um conjunto relevante de serviços. Esta simples alteração do paradigma tradicional de acesso ao transporte público, constitui um forte sinal de mudança da nossa empresa. Uma mudança que vai no sentido de transformar os tradicionais "Passageiros de Transporte Ferroviário" em verdadeiros "Clientes de Mobilidade".

O site cp.pt promove o transporte ferroviário através de soluções integradas de mobilidade, que respondem às necessidades concretas de deslocações de lazer ou trabalho, permitindo que o transporte ferroviário seja posicionado como um meio para facilitar a mobilidade e não como um fim em si mesmo.

Este projecto constitui uma evidência concreta da preocupação da CP em melhorar a sua ligação ao Cliente e em utilizar a tecnologia como factor potenciador, muito em particular para os clientes invisuais, cuja acessibilidade passa a estar assegurada.

Em suma, Mobilidade e Acessibilidade andam de mãos juntas, sendo que a segunda suporta a primeira e não se esgota em meras questões infra-estruturais. A melhoria destes factores constitui um avanço claro na transformação que se está a operar na CP, e na satisfação cabal das necessidades dos nossos Clientes.

António Ramalho
[Presidente do Conselho de Gerência]

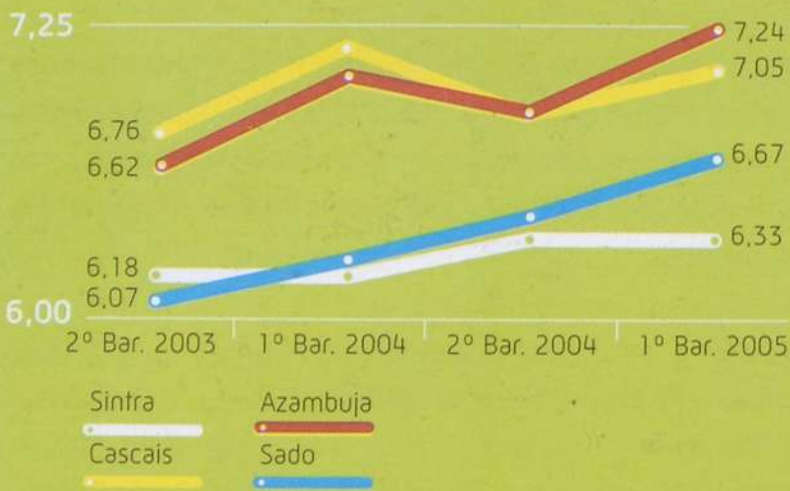
QUALIDADE PERCEBIDA NA CP LISBOA MELHOROU NO PRIMEIRO SEMESTRE DO ANO

O Barómetro à Qualidade Percebida realizado semestralmente na CP Lisboa, permite-nos perceber a forma como os Clientes avaliam a qualidade do serviço prestado nas linhas de Sintra, Cascais, Azambuja e do Sado.

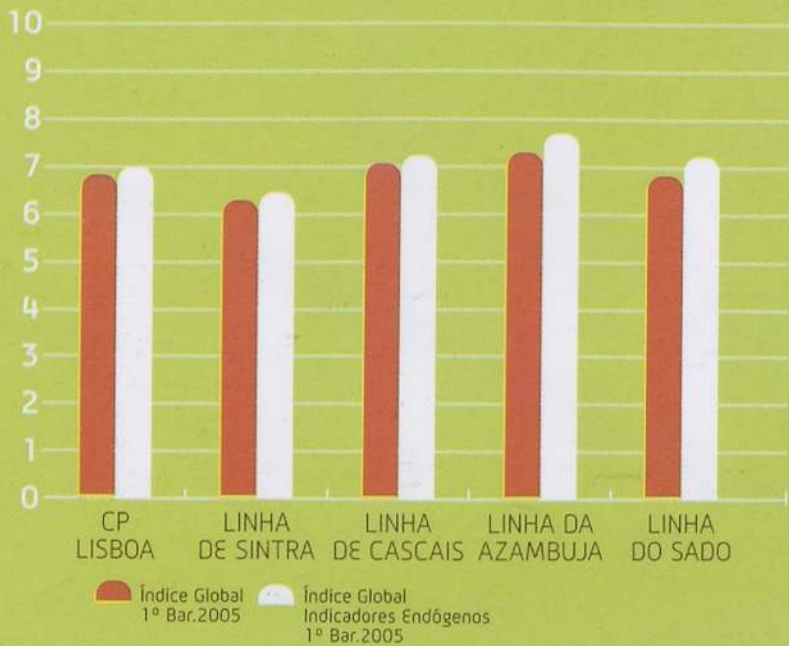
Os indicadores sobre os quais incide a análise dos Clientes são, nomeadamente, “Segurança de pessoas e bens”; “Ligação com outros meios de transporte”; “Oferta de comboios”; “Limpeza e estado de Conservação”; “Atendimento e Apoio prestado”, numa escala de avaliação de 0 a 10 valores.

No que diz respeito ao Índice Global de Qualidade Percebida, neste 1º Barómetro de 2005, de uma forma geral, verifica-se que a satisfação dos Clientes da CP Lisboa aumentou em todas as linhas, com excepção da de Sintra, que registou uma ligeira descida (conforme os resultados no quadro anexo), provavelmente em consequência da redução da pontualidade e do conforto impostos pela concentração de todos os comboios da linha de Sintra em direcção à linha de Cintura.

ÍNDICE GLOBAL DE QUALIDADE



Uma vez que nem todos os indicadores avaliados dependem exclusivamente da CP Lisboa, como são exemplo as questões relacionadas com as infra-estruturas, foram avaliados um conjunto de indicadores sobre os quais a CP detém uma influência directa e que resultam no Índice Global-Indicadores Endógenos CP Lisboa, cujos resultados apresentados em gráfico revelam valores substancialmente mais elevados.



Conforme se pode verificar, os valores obtidos desde o segundo semestre de 2003 apresentam uma subida nos quatro eixos, com especial destaque para as linhas da Azambuja (sobe de 7,24 para 7,70) e do Sado (evolui de 6,67 para 7,21).

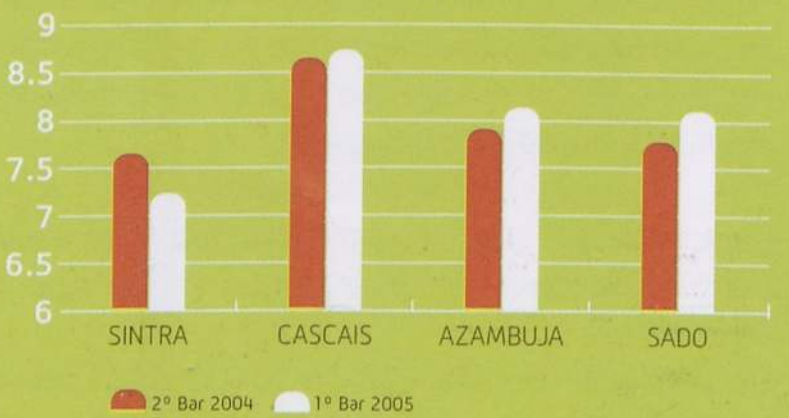
De notar, por outro lado, que um dos indicadores mais valorizados pelos Clientes é o “Atendimento e Apoio Prestado aos Clientes” onde podemos verificar um crescimento de 7,25 para 7,65 na linha de Azambuja e de 7,14 para 7,54 na linha de Cascais.

ATENDIMENTO E APOIO PRESTADO

Destaca-se, ainda, a satisfação dos Clientes relativamente aos atributos “Atendimento prestado pelos Operadores de Revisão” da linha da Azambuja e os elevados valores de satisfação relativos à “Simpatia e apresentação do Pessoal de estação e Operadores de Revisão” da linha de Cascais.

Neste Barómetro, o indicador que apresenta o valor de satisfação mais elevado é a “Oferta de Comboios”, realçando-se o atributo “Pontualidade dos Comboios”, onde se apresenta uma comparação relativamente ao 2º Barómetro de 2004.

AValiação da Pontualidade dos Comboios



Constata-se, por último, que, na linha de Sintra, os níveis de pontualidade têm-se mantido instáveis, com impacto na satisfação dos Clientes. Nas restantes linhas, os níveis de satisfação mantêm-se bastante estáveis, sendo de realçar uma ligeira melhoria de performance da linha do Sado.

A avaliação global que os Clientes fazem do serviço prestado pela CP Lisboa, através deste Barómetro, fornece importantes indicações sobre a evolução da percepção dos Clientes e permite tomar medidas no sentido de melhorar o serviço que a Empresa presta.

MAIS DE 16 MIL ADERIRAM À CAMPANHA DA CP PORTO

Mais de 16 mil pessoas do Grande Porto aderiram à campanha que a CP promoveu em Julho, convidando os Clientes a utilizar os comboios urbanos nas suas deslocações para o trabalho, ensino e lazer.

A campanha consistiu na distribuição gratuita de títulos de transporte em universidades, bares, centros comerciais e praias da região.

Esta acção inovadora de "test drive" inseriu-se na divulgação das 34 modernas Unidades Múltiplas Eléctricas (UME) que presentemente estão ao serviço dos quatro eixos da CP Porto.

16º ANIVERSÁRIO DO CEC EM VIAGEM ATÉ BEJA

O Clube de Entusiastas do Caminho de Ferro (CEC), no âmbito das comemorações do 16º aniversário da sua fundação, realizou uma viagem, em circulação especial, numa automotora Nohab, via linha do Alentejo, entre o Barreiro e Beja.

A opção por este trajecto e legendário material de origem sueca teve em consideração o facto de este ano se comemorar o 140º aniversário da chegada do comboio à capital do Baixo Alentejo e estar prevista para breve a retirada de serviço das últimas quatro Nohab ainda em circulação.

650 VIAJARAM ENTRE A LOUSÃ E POCINHO

Numa iniciativa com características de confraternização, turísticas e de defesa dos valores ferroviários, 650 pessoas viajaram no dia 20 de Agosto, sem transbordos, entre a Lousã e o Pocinho.

Um dos organizadores desta excursão, que se tem realizado duas vezes por ano, é o antigo chefe da estação da Lousã, e actualmente reformado, António Mendes.

Participaram neste comboio especial, composto por seis carruagens e uma com serviço de bar-restaurant e que teve paragens em Campanhã, Régua, Pinhão, Tua e Pocinho, dirigentes de colectividades locais e defensores do ramal da Lousã e da sua modernização.

Note-se que o Governo anunciou em Maio que o anterior projecto do eléctrico rápido para este troço vai ser alterado e que uma nova solução será apresentada em breve.



Associados do CEC na estação de Beja com a automotora Nohab em fundo

CP.pt em linha consigo

NOVO SITE: RESULTADOS PRELIMINARES ESTIMULANTES

Desde 5 de Setembro, ao entrar em www.cp.pt, os Clientes podem ver o novo site da CP, com um design completamente renovado, uma nova abordagem de conteúdos e - além de um conjunto de outras funcionalidades - com a possibilidade de comprarem on-line bilhetes para comboios Alfa Pendular e Intercidades.

ACESSOS CRESCERAM CERCA DE 25%

A análise dos indicadores nos primeiros 18 dias de actividade evidenciam um crescimento médio do número de visualizações na ordem dos 25 por cento, quando comparado com os dados do site "antigo".

Diariamente, estão a registar-se mais de 11 mil visitas ao site, constatando-se um interesse significativo pela funcionalidade de pesquisa de horários, assumindo o netTICKET - a bilheteira on-line para Alfa Pendular e Intercidades - uma importância central nesta nova oferta de internet.

MAIS DE 2300 PASSAGEIROS ON-LINE

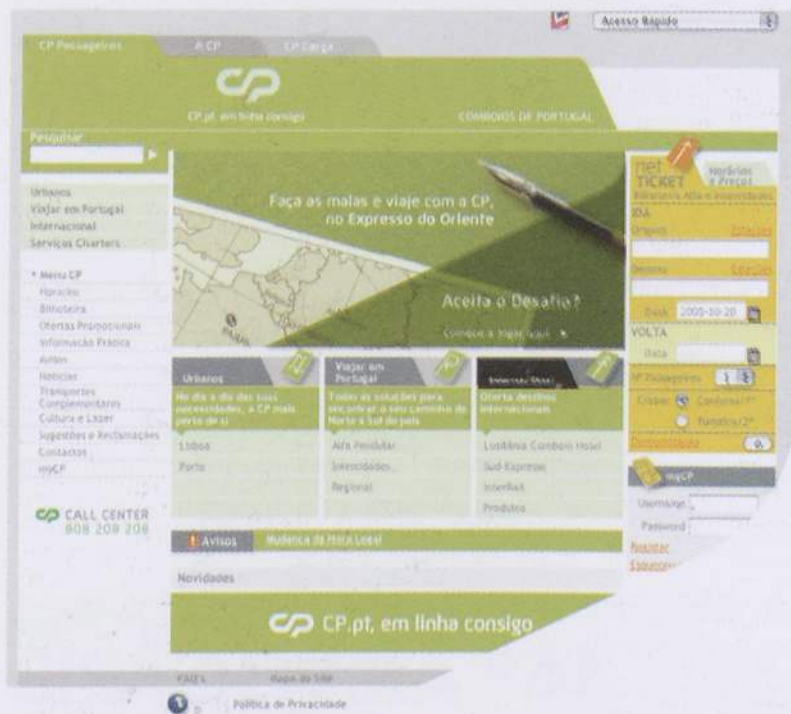
Nos primeiros 18 dias após o arranque a 5 de Setembro, mais de 2300 passageiros compraram bilhetes para Alfas Pendulares e Intercidades através deste novo canal.

As receitas geradas através deste canal de vendas, neste período, atingiram os 41 mil euros, verificando-se, como é natural, um aumento na tendência de recurso a este canal.

A análise dos indicadores permite constatar que, neste período de actividade, a venda na Internet representa, em média, cerca de 2 por cento do total das receitas dos comboios Alfa Pendular e Intercidades.

Um dos objectivos implícitos no estratégia do novo site é a criação de uma base de Clientes, que permita um maior conhecimento dos hábitos de utilização e das preferências de consumo, agilizando os canais de comunicação directa

com cada Cliente. Para isso, foi criada uma ferramenta de registo de Clientes - myCP - sendo o registo obrigatório para aceder a algumas das vantagens do site, nomeadamente a compra on-line. Os números já apurados apontam para cerca de três mil registos durante este período, o que permite criar expectativas positivas quanto à adesão dos Clientes a esta ferramenta.

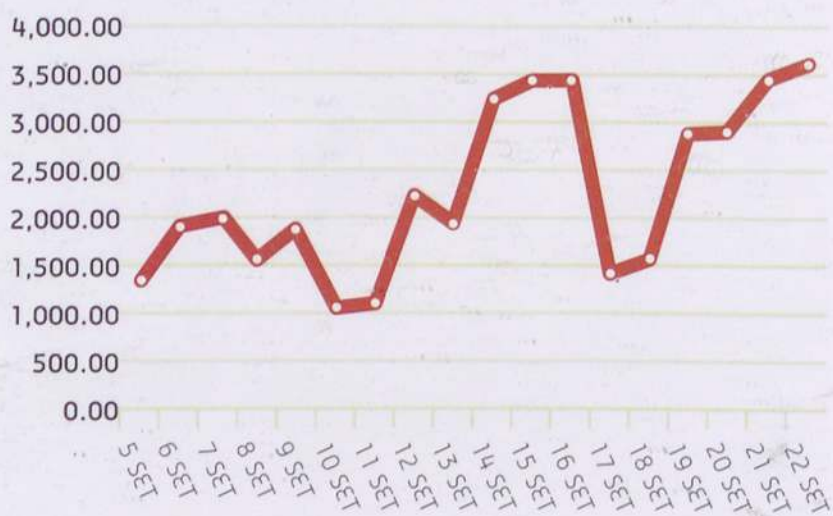


De acordo com os objectivos anunciados na conferência de imprensa de lançamento do novo site, a CP espera atingir 5 % das suas vendas através do canal internet.

BILHETES VENDIDOS ON-LINE



RECEITA ON-LINE



O SUCESSO DO PAPEL RECICLADO

Desde a decisão do Conselho de Gerência de 15 de Julho de 2004, que dinamizou a utilização de papel reciclado em actividades administrativas, o peso deste tipo de papel, comparativamente com o papel standard, passou de 7 por cento no primeiro semestre de 2004 para 23 por cento no segundo semestre do mesmo ano.

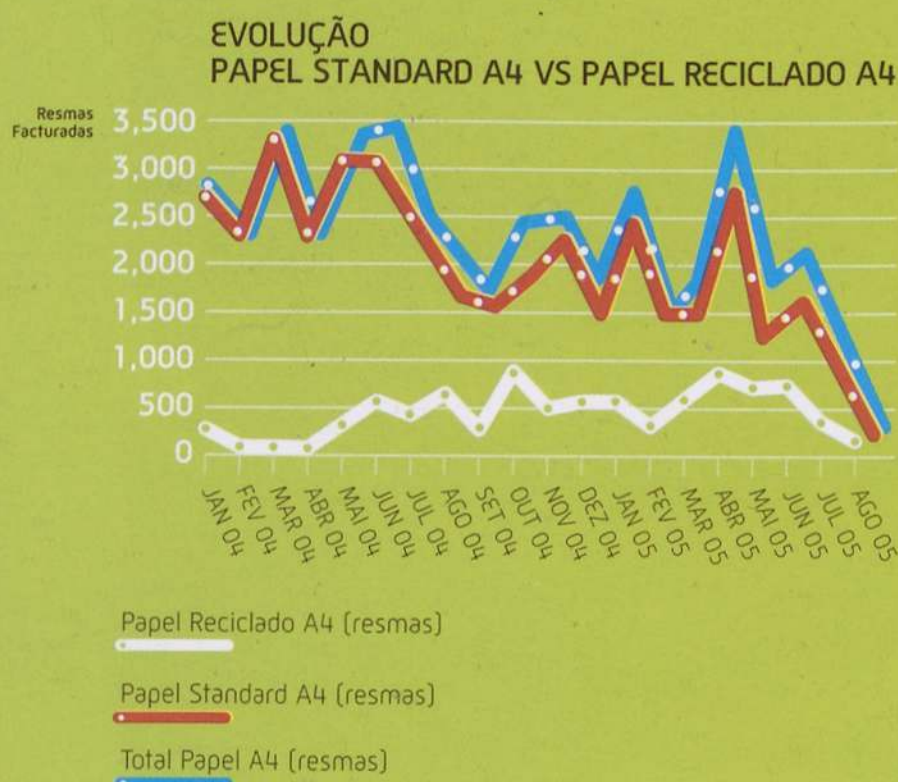
O próprio consumo de papel, seja ele reciclado ou standard, tem vindo a apresentar uma tendência decrescente.

Durante o primeiro semestre de 2005 o peso do papel reciclado foi de 26 por cento, tendo-se conseguido ultrapassar a meta dos 25 por cento a que inicialmente a CP se havia proposto.

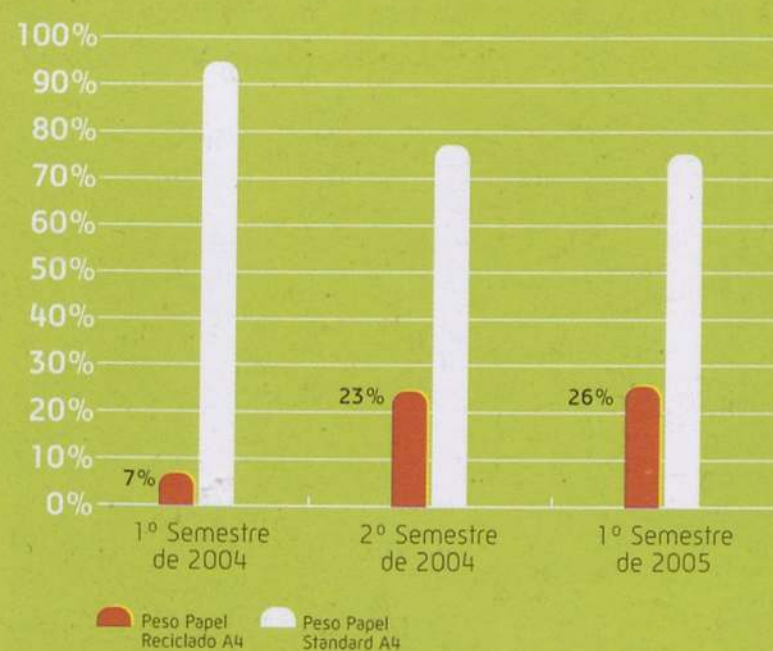
A contribuição de todos surtiu já resultados positivos. No entanto, terá de existir um esforço continuado para conseguirmos atingir a meta dos 30 por cento até ao final deste ano.

O novo número de código do papel A4 reciclado, actualmente disponível no sistema SAP, é o 26620 - utilize-o nas suas requisições de compra.

CONTINUE A COLABORAR, O AMBIENTE E A CP AGRADECEM!



PAPEL STANDARD A4 VS PAPEL RECICLADO A4



"As notáveis realizações da celebrada Revolução Industrial são agora seriamente questionadas, porque não se tomou então o Ambiente em consideração. Pensava-se que os céus eram tão vastos e tão azuis que nada lhes poderia vir a tirar a cor; que os rios eram tão grandes e a água tão abundante que não podia haver actividade humana que lhes tirasse a pureza; que havia tantas árvores e tantas florestas, que nunca poderíamos acabar com elas - até porque elas voltam a crescer. Hoje, já temos obrigação de saber."

Vitória Chipeto in

"Guia do Professor da Fundação para a Educação Ambiental"

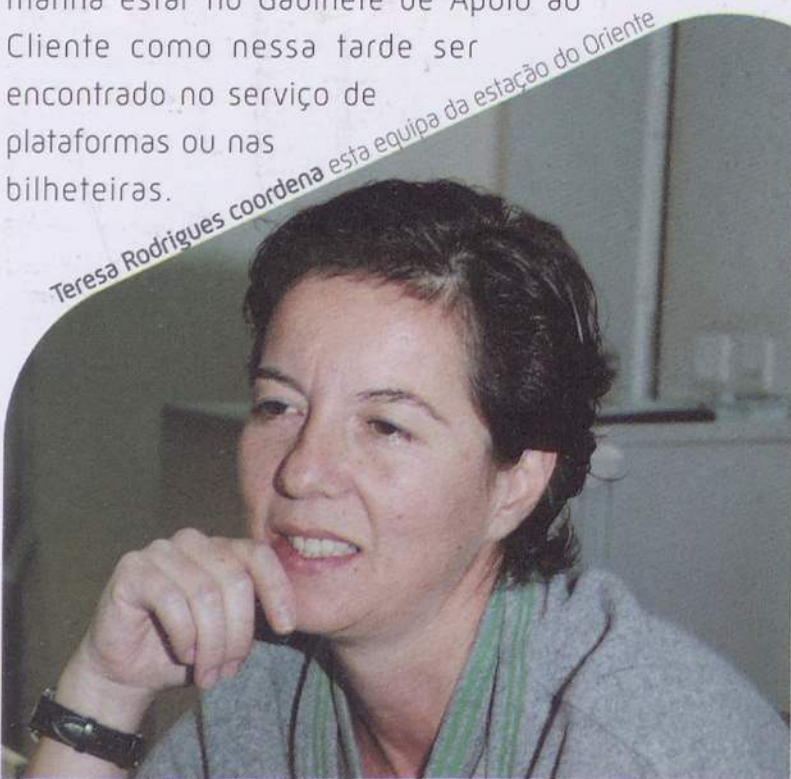
"A administração pública central, incluindo os institutos públicos, nas modalidades de serviços personalizados e de fundos públicos, deverá promover em todos os seus órgãos e serviços o uso do papel reciclado sempre que tal satisfaça as necessidades existentes e não corresponda a opções de custos mais elevados".

Resolução do Conselho de Ministros n.º 2, de 1993

29 PESSOAS FAZEM "MEXER" A ESTAÇÃO DO ORIENTE

São 29, ao todo, os colaboradores que na estação do Oriente - actualmente a mais movimentada do país - asseguram um vasto conjunto de tarefas no âmbito do contacto directo com os Clientes dos comboios de longo curso, desde o serviço de bilheteiras, passando pelo Gabinete de Apoio ao Cliente, pela informação nas plataformas e anúncios sonoros.

Integrada na delegação comercial de Lisboa, esta equipa, coordenada por Teresa Rodrigues, há 24 anos na CP, funciona em total flexibilidade e polivalência, porquanto, sendo o serviço prestado em sistema de escalas, turnos e folgas rotativas, o mesmo colaborador tanto pode numa manhã estar no Gabinete de Apoio ao Cliente como nessa tarde ser encontrado no serviço de plataformas ou nas bilheteiras.



Teresa Rodrigues coordena esta equipa da estação do Oriente

Esta polivalência, aliás, como nos referiu a Isabel Lopes, responsável da estrutura comercial da empresa desde o Algarve até Coimbra - contando ao todo com cerca de 200 colaboradores -, funciona genericamente no mesmo sistema nos principais pontos da rede com valências de atendimento ao público similares, com destaque para Santa Apolónia (32 trabalhadores).

Neste sistema em que todos desempenham as mesmas funções, é imperioso que alguns factores prevaleçam, sendo de salientar a juventude (a média etária ronda os 30 anos) e o ambiente amistoso entre os membros da equipa, sempre disponíveis no apoio mútuo e recíproco ao colega do lado.

GABINETE DE APOIO AO CLIENTE

No Gabinete de Apoio ao Cliente (GAC), que funciona todos os dias entre as 6.30 e as 23.30 horas. É prestado todo o tipo de informações genéricas de cariz ferroviário, entre horários, tarifário, tempos de viagem, serviços integrados (hotel, aluguer de viatura, etc.), ligações a comboios, a Clientes nacionais e estrangeiros, prevalecendo entre estes os diálogos em língua inglesa. Muitos estrangeiros, sobretudo no Verão, solicitam informações sobre assuntos da área do turismo, matéria fora da alçada da CP, as quais são prestadas com o voluntarismo e conhecimentos de cada um...

Carlos Marques, na altura em serviço no GAC, entrara no turno das 6 horas e ia sair às 15 horas. Admitido na CP em 1989, encontra-se neste serviço do Oriente há 18 meses, tendo antes desempenhado funções em Santa Apolónia nas bilheteiras e também no GAC.

SERVIÇO DE BILHETEIRAS



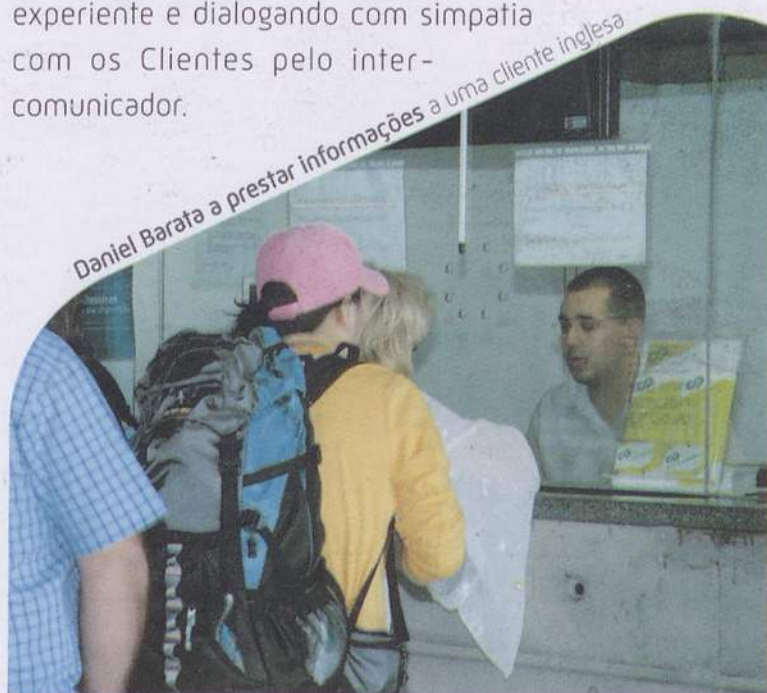
Carlos Marques em serviço no GAC



Lúis dos Santos e Manuela Simões no serviço de bilheteiras

Nas bilheteiras, não obstante a proximidade das máquinas automáticas de venda de bilhetes e das caixas Multibanco (e desde Setembro o netticket), é o local onde geralmente se verificam filas de clientes. É um serviço personalizado, onde é necessário apresentar simpatia e sorrisos.

Na altura o operador de venda e controlo Daniel Barata prestava informações a um casal de ingleses acerca de ligações de comboios, enquanto Henriqueta Faustino, que iria transitar a seguir para o serviço dos anúncios sonoros, estava ao lado a fechar a caixa do dia. Nas outras bilheteiras estavam em serviço outros dois jovens, Luís dos Santos e Manuela Simões, desempenhando-o de modo experiente e dialogando com simpatia com os Clientes pelo inter-comunicador.



Daniel Barata a prestar informações a uma cliente inglesa

NAS PLATAFORMAS

Neste meio do dia com sol de Setembro fomos ao encontro do pessoal de serviço às plataformas da emblemática estação do Oriente. Aqui os colaboradores são mais facilmente reconhecidos pelas braçadeiras amarelas ostentadas no braço esquerdo com **i-informação** a negro. Munidos de rádio, para receber e transmitir informação com a cabina do maquinista, dos inspectores e do PCL (Posto de Comando Local), os colaboradores em serviço nas plataformas orientam os passageiros, que partem e chegam, ajudam o revisor no encaminhamento dos Clientes e estão também habilitados a prestar esclarecimentos sobre horários, localização dos comboios e linhas de chegada e passagem das composições. Sendo hora de almoço, Leonel Sousa estava na altura a ser substituído na função das plataformas por Paulo Mendes, que momentos antes estava de serviço no GAC.

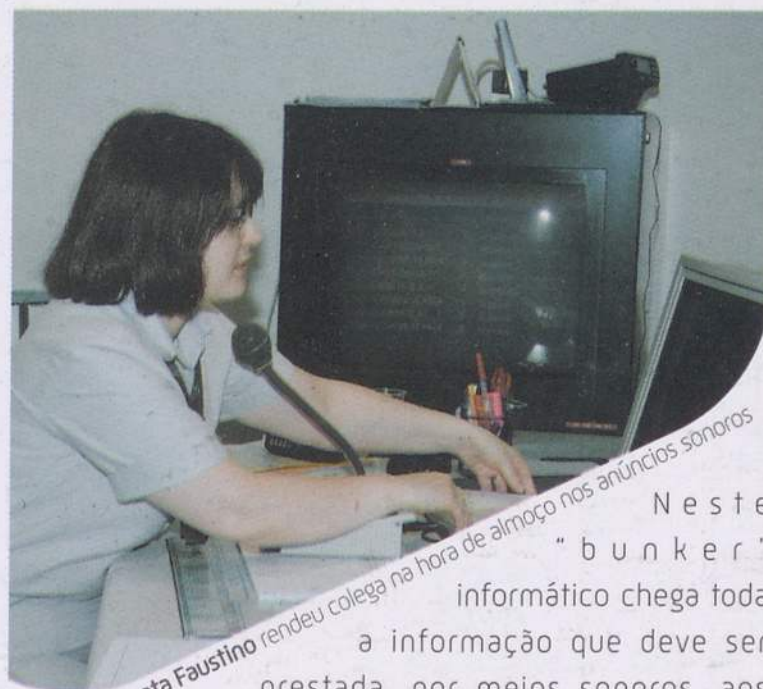


Em serviço nas plataformas, Leonel Sousa

ANÚNCIOS SONOROS

O serviço dos anúncios sonoros é desempenhado num edifício anexo à estação, o Posto de Comando do Oriente, integrado na Refer Telecom. Trata-se de uma ampla sala dominada por cerca de duas dezenas de ecrãs de computadores, olhos atentos nos feixes de linhas e no constante piscar de luzes, enfim, um dos cérebros da segurança da circulação ferroviária.

Num recanto desta sala, entrara há pouco de serviço nos anúncios sonoros a colaboradora Henriqueta Faustino, que pouco antes encontrámos a sair do seu posto numa bilheteira.



Henriqueta Faustino rendeu colega na hora de almoço nos anúncios sonoros

Neste "bunker" informático chega toda a informação que deve ser prestada, por meios sonoros, aos Clientes da estação do Oriente. Proveniente dos vários terminais que se encontram à sua frente, esta funcionária dispõe de toda a informação relevante sobre a marcha dos comboios, desde a mais rotineira relacionada com a hora da partida e da chegada e respectiva linha, eventuais atrasos, até às alterações das circulações e outras de cariz extraordinário como transbordos e via única.

Além de um tele-indicador idêntico aos colocados na estação, com a informação em tempo real das chegadas e partidas dos comboios, este posto de trabalho conta também com um rádio de comunicação para contacto com o pessoal de serviço às plataformas, do chefe da equipa comercial e dos inspectores.

Henriqueta Faustino, admitida na CP no ano da Expo e da inauguração da estação do Oriente, gosta deste serviço e aponta entre o orgulho e o respeito pelo Cliente que não falha nenhuma informação ao público, por mais ténue que possa ser o atraso de um comboio.

Presidente da CP acompanhou serviço de carga

A BORDO DE UMA 5600 ATÉ SINES

Dia 14 de Julho, quinta-feira, 20.30 horas, ainda com sol de pleno Verão. Na estação da Bobadela, na linha 11, a potente locomotiva da série 5600, número 17, encabeça o comboio 80383, traccionando doze vagões com contentores de carga geral, com destino ao porto de Sines, via Setil, com chegada prevista para as 0.30 horas.

Tanto para o maquinista Rui Vicente Serrabulho e o operador de apoio Carlos Alberto Santos Nunes, e equipa de condução que os rendeu no Poceirão, esta será mais uma marcha na rotina quotidiana de um comboio de mercadorias. O mesmo, contudo, não se poderá dizer do Presidente do Conselho de Gerência da CP, António Ramalho, que, sem se ter feito anunciar, vai ter o seu baptismo na cabina do maquinista em comboio de mercadorias. Não se trata propriamente de uma estreia absoluta, porquanto António Ramalho é "cliente" habitual na cabina do maquinista em comboios de passageiros, sobretudo entre o Porto e Lisboa, nos Alfes e nos Intercidades.



Na cabina da condução, onde não está prevista a presença de "penduras", a tripulação do comboio, depois dos procedimentos regulamentares, do controlo da panóplia dos instrumentos e da leitura do documento da carga transportada, posicionou-se nos seus postos e apenas aguarda pelo horário da saída e do respectivo sinal de partida. Já muito próximo do minuto da partida, quando

se pressentia um atraso, avistamos na cauda da composição, no corredor entre-linhas ("chefe de distrito" na gíria ferroviária), o Presidente da empresa. Com passo apressado, cumpriu o horário com pontualidade britânica. E mais: prevenira "em terra" o reconforto do estômago, transportando um pequeno lanche constituído por sandes e sumos, pois a viagem, embora não muito longa mas seguramente demorada, não previa paragens em locais de possível abastecimento.

A EFICÁCIA DO TRAIN-OFFICE

À entrada de Alverca (cumpridos meia dúzia de quilómetros) em marcha lenta, entre sinais vermelhos e amarelos intermitentes e fixos – pois estamos em hora de "ponta" em dia de semana –, testa-se pela primeira vez, o que viria a acontecer por variadíssimas vezes, a eficácia informativa do Train-Office: o comboio regista um atraso de seis minutos em relação ao horário.

Até ao Setil não há espaço para correrias. Cruzamo-nos com um Pendular e um Intercidades enquanto, na frente, segue um comboio regional para Tomar, que saíra de Santa Apolónia às 18.20 horas, pelo que ao chegar ao Carregado o atraso aumentou para oito minutos e na bifurcação do Setil saltou para nove minutos.

O operador de apoio Carlos Alberto, entre explicações técnicas acerca das suas funções e simbologia da sinalização ferroviária, cedeu entretanto a cadeira a António Ramalho que, na altura, se referia ao objectivo desta aproximação "no terreno": além do exercício de uma cultura de relação com os colaboradores da empresa e assim inteirar-se do trabalho de cada um, deter por essa via uma percepção mais concreta da realidade operacional e até partilhar as suas opiniões, experiências, anseios e perspectivas acerca da CP.

Um pouco mais adiante, por alturas de Coruche (Quinta Grande), já a uma velocidade mais generosa conforme o atestam algumas sacudidelas após uma curva mais apertada, entre alguns silvos da máquina em atravessamentos de passagens de nível, foi puxada para a conversa o ramal construído para o abastecimento de uma fábrica de beterraba, hoje inactivo, continuando a empresa fabril a receber a matéria-prima e a expedir a produção por via rodoviária, em vastas centenas de camiões por ano.

Como em tudo na vida não existem só contratempos e, assim, como anunciou na circunstância o Presidente da empresa, estão em curso negociações com os municípios do Setil, Vendas Novas e Coruche tendo em vista a criação de algumas circulações diárias que vão permitir a ligação ferroviária neste ramal e, por essa via, o acesso por comboio deste último concelho à capital.

O PRAZER DAS BICICLETAS

Ainda antes do Poceirão, estação emblemática, António Ramalho e o maquinista Rui Vicente envolveram-se em animada conversa acerca de um hobby comum: as bicicletas. Ficámos a saber que o nosso Presidente, que desde jovem tem uma particular predilecção por este ecológico meio de transporte, aprecia dar umas passeatas aos domingos pela margem esquerda do estuário do Tejo, mas afinal a sua pedaleira está uns furos abaixo em termos de qualidade da "máquina" de Rui Vicente. É assim uma diferença comparável entre um Fiat 600 e um Saab 9.5...

O comboio chegou ao Poceirão às 22.40 horas, com o atraso de 19 minutos em relação ao horário. A paragem nesta estação demorou 17 minutos, mais seis em relação ao tempo previsto para a mudança da tripulação, entrando o maquinista Joaquim Vieira Courela e o operador de apoio Vítor Manuel Almeida Albardeiro.

Nesta estação o nosso comboio cruzou-se com duas circulações do serviço do carvão, uma em cada direcção (Sines/Pego), sendo que a composição com carga seguiu na nossa frente, o que veio a reflectir-se substancialmente no atraso recorde registado nesta viagem, que chegou a situar-se nos 32 minutos, por alturas das bifurcações de Águas de Moura.

Noite cerrada. Percorre-se o Alentejo, a composição balanceia e contorce-se como uma serpente por um corredor por onde mal se descortinam, da altiva locomotiva, as duas tiras metálicas que constituem os carris.

Mais adiante, não obstante a via única, foi possível ao maquinista meter alguns "pontos" e recuperar parte do atraso, que chegou a situar-se apenas em oito minutos, em Ermidas-Sado, mas

devido sobretudo aos cantonamentos, já no ramal para Sines, o comboio concluiu a marcha, depois de vencer o feixe de linhas à entrada do porto, às 00.41 horas, com o atraso de 11 minutos. Segundo os conhecedores da matéria, para um comboio de mercadorias, nestas condições, este tempo não é considerado tecnicamente um atraso.

Foram assim cumpridos os 174,7 quilómetros deste itinerário no tempo de 4 horas e 41 minutos, o que representa uma velocidade média em torno dos 37 km/hora, marca bastante aceitável nos padrões europeus.

Em Sines, António Ramalho, depois de manifestar o seu entusiasmo por mais esta experiência ferroviária, ao ponto de considerar que gostava de possuir a carta de maquinista, mostrou-se disponível para próximos "passeios" em comboios de mercadorias.

O repto está lançado e deve incidir num comboio para o transporte de "jet-fuel" e gasóleo entre Sines e Loulé, serviço iniciado para a Galp Energia em Maio de 2004.

É que dispendo a "porta atlântica" de Sines de excelente qualidade náutica e de inquestionável posição geoestratégica no cruzamento das principais rotas mundiais, é preciso somar-lhe competitividade para que a intermodalidade e o "transhipment" fiquem no raio de acção de Madrid e de outras praças ibéricas.



A prolongada estiação acarreta mais comboios de carvão entre Sines e o Pego

Boletim CP acompanhou a preparação de uma viagem "à moda antiga"

NOS BASTIDORES DO COMBOIO HISTÓRICO A VAPOR

Texto e Fotos: Paulo Vila (jornalista)

O Douro é, por si só, uma região deslumbrante. À beleza da sua inigualável paisagem, a CP "acrescentou-lhe", em 1999, os comboios históricos a vapor, uma iniciativa de grande êxito que tem batido recordes campanha após campanha. Mas, o que é preciso fazer para que as estóicas locomotivas continuem a satisfazer o desejo daqueles que já não dispensam um passeio pelo Douro a bordo de um comboio histórico? O Boletim CP acompanhou de perto os trabalhos de preparação para uma viagem entre a Régua e o Tua e conta-lhe agora o quanto é preciso suar para que cada passeio seja um momento único na vida de quem nele participa.



Coube aos maquinistas Sérgio Ribeiro e João Santa, ambos do depósito de Contumil, a preparação e condução da "0187", uma locomotiva fabricada na Alemanha em 1924 pela Henschel & Sohn. Quando a CP declarou extinto o serviço das locomotivas a vapor na via larga, em 25 de Março de 1977, foi precisamente a "0187" que rebocou o último comboio. Esta locomotiva foi construída para os Caminhos-de-Ferro do Estado (Direcção do Sul e Sueste) por conta das reparações da guerra de 1914-1918. Devidamente equipados, Sérgio Ribeiro e João Santa arregaçam as mangas para um conjunto de tarefas que lhes consumirá mais de cinco horas até que a velha locomotiva esteja pronta para a viagem.

ÓLEO E VAPOR

Com rodilhas de desperdícios na mão, os dois maquinistas sobem para a locomotiva. A mistura de petróleo com óleo utilizada na limpeza há-de devolver à máquina o brilho que ostentou noutros tempos. Os metais das válvulas de segurança, do apito, dos areiros e das chapas de identificação são polidos com particular cuidado. Aos poucos, a locomotiva "perde" a patina de 80 anos e mais parece acabada de sair da fábrica. Uma hora depois, é chegado o momento de acender a fornalha. A locomotiva só circula uma vez por semana e, por isso, são necessárias quatro horas para que a caldeira atinja a pressão necessária.

Ajudado pelo seu colega, Sérgio lança fogo sobre uma extraordinária quantidade de briquetes (cerca de duas centenas) que cobrem por completo as grelhas da fornalha. A partir daqui, tem que haver um cuidado permanente para que o lume não esmoreça. Na gíria ferroviária, explica Sérgio, consiste em "tratar o fogo" de modo a que se atinja e, posteriormente, se mantenha o "timbre da caldeira" - pressão ideal para movimentar uma locomotiva; variável de máquina para máquina, e que, no caso da "0187", é de 12 kg/cm². Pouco tempo depois de ateado o fogo, da chaminé eleva-se um fumo brando e negro. Para os vários entusiastas do caminho de ferro que por ali andam, esta imagem é uma espécie de chamamento.

Os dois maquinistas preparam-se agora para "azeitar" a máquina. De seringa e bidão de óleo na mão, ambos percorrem, um por um, todos os pontos de lubrificação. São muitos. Mais de uma centena. A tarefa é, pois, bastante morosa. O óleo, esse, escorre abundantemente pelas peças lubrificadas. E assim tem que ser por que nas locomotivas a vapor tudo funciona "ferro com ferro" e o receio de que algum mecanismo se danifique é uma ideia que atormenta os maquinistas. Ao longo destes movimentos que se repetem por mais de duas horas, os dois homens explicam-nos pormenorizadamente como funciona cada mecanismo. É uma aula fascinante. Afinal de contas, no funcionamento da velha locomotiva também não há nada que não seja de uma simplicidade comovente. Do freio à bomba de água, tudo funciona a vapor.

REGULAR A PRESSÃO

Faltam ainda mais de duas horas para a partida quando se abre pela primeira vez o regulador da locomotiva. A pressão não é a ideal, mas é preciso acoplar as carruagens, cinco, e também elas históricas. Entretanto, o carvão lançado para a fornalha provoca uma contida nuvem de fumo preto. O suficiente para que alguns passageiros que por ali andam se aproximem da máquina. Alguns ficam absolutamente atónitos com aquilo que vêem. "Olha, isto anda mesmo a carvão!", exclamam. Quase todos se querem fotografar junto da locomotiva. Indiferentes àquele alvoroço, Sérgio e João Santa prosseguem

com a lubrificação. Será assim até ao momento da partida. A única pausa é para regar o carvão. Não pode ir "verde" para a fornalha, "senão desaparece", dizem-nos. Finalmente, está tudo pronto. Ao sinal de partida, Sérgio faz rodar cuidadosamente a alavanca do regulador. A velha locomotiva põe-se em marcha.



A fornalha tem de ser constantemente alimentada com pázadas de carvão

O som magnânimo e inconfundível do apito ecoa rapidamente pela encosta da serra. Para trás, num mural da estação da Régua, fica o pensamento de Miguel Torga: "O comboio... num vaivém sem descanso, leva e traz anseios, aproxima e afasta esperanças, carrega e descarrega desilusões". Na cabina o calor é sufocante, mas aguenta-se. Será assim durante a uma hora e dez minutos que a locomotiva demorará até chegar ao Tua, depois de percorridos 36,5 quilómetros.

Durante toda a viagem, não há tempos mortos. Sérgio reparte as tarefas com João Santa, que faz a vez de fogueiro. A atenção do maquinista volta-se para os níveis de água da caldeira e do manómetro da pressão. É ele, também, que escolhe a melhor altura para meter água na caldeira, de modo a que o momento em que a pressão baixa não coincida com o de maior esforço da máquina. Enfim, é um trabalho conjunto e preciso para que nada falhe. Mais do que a grave falta profissional, deixar queimar a caldeira seria o fim da viagem.

A chegada à estação do Pinhão acontece menos de uma hora depois da partida. O maquinista faz soar o apito ao alcançar as plataformas e deixa deslizar a locomotiva até junto da grua de abastecimento. Por precaução, é reposto o nível de água no tênder. Dezenas de pessoas abandonam as carruagens e correm para fotografar aquele momento. Os dez minutos de paragem são também aproveitados para "apalpar a máquina", uma tarefa que consiste em verificar se há mecanismos em sobreaquecimento. Tudo está em perfeitas condições mas, ainda assim, durante os minutos que restam, algumas das peças de maior desgaste são novamente lubrificadas. De resto, em todas as paragens estas operações hão-de repetir-se.

De regresso à cabina, Sérgio movimenta o regulador e a máquina arranca novamente em direcção ao Tua. Volta a ouvir-se com maior vigor o som característico e único de uma locomotiva. No cilindro, à temperatura do vapor ronda os 350 °C. A viagem prossegue a uma velocidade média de 30 km/h.

Já no Tua, onde o comboio dá entrada à tabela na estação, é tempo de "virar" a máquina. Excluindo os quatro mil quilos de carvão que é possível alojar no tênder e os dez mil litros de água que o reservatório suporta, isto sem sequer contabilizar os cerca de três m³ de capacidade da caldeira, são 98 toneladas que é preciso fazer girar na placa, dando deste modo uma nova direcção à locomotiva. O esforço é violento mas só assim será possível regressar à Régua. E quando isso acontecer, estarão consumidos aproximadamente 1.200 kg. de carvão.

A viagem, essa, aproxima-se rapidamente do fim e há já algum tempo que a fornalha não é alimentada. A pressão é suficiente para levar a máquina ao destino e não convém que fique muito carvão por queimar. "Quanto mais ficar, mais difícil se torna apagar o fogo e mais carvão temos que tirar para limpar a fornalha", explicam-nos. Nove horas depois de terem começado, é esta a última tarefa dos maquinistas antes de iniciarem a viagem de regresso a casa.



Núvens de fumo espesso são expelidas da pesada máquina de 98 toneladas

AUTORES FERROVIÁRIOS

LANÇADO O SEGUNDO VOLUME DE "OS COMBOIOS EM PORTUGAL"

Depois de Lisboa e do Porto, cidades que acolheram o lançamento do primeiro volume da obra "Os Comboios em Portugal - Do Vapor à Electricidade", foi agora a vez de Viana do Castelo apadrinhar a cerimónia de apresentação de mais um volume desta colecção dedicada aos caminhos de ferro portugueses. A colectânea é da autoria do operador de revisão e venda José Ribeiro da Silva, do Depósito de Campanhã, mas este livro é também assinado por Manuel Paiva Ribeiro, autor de uma boa parte das fotografias utilizadas neste livro e responsável pela sua selecção e tratamento.

A cerimónia teve lugar no passado dia 17 de Julho na praça central do centro comercial Estação Viana Shopping e contou com a presença, além dos autores, amigos e entusiastas do caminho de ferro, de Rosa Gomes, directora do Gabinete de História e Museologia da CP; Antunes Abreu, Comissário da XXI Expo Feira do Livro e IX da Lusofonia (certames que decorriam naquela altura em Viana do Castelo); João Caseiro, director-geral da Editora Mensagem; e de Flora Silva, vereadora da Cultura da Câmara Municipal de Viana do Castelo.

Este segundo volume de "Os Comboios em Portugal" é dedicado às linhas e ramais ferroviários do Minho, entre elas a linha do Vale do Lima, um projecto que ligaria Viana do Castelo a Ponte da Barca passando por Ponte de Lima, mas que foi abandonado algum tempo depois de se terem iniciado os trabalhos. Os antigos ramais entre a estação de Viana e o porto de mar desta cidade, o da Alfândega do Porto, assim como o funicular de Santa Luzia, em Viana do Castelo, merecem igualmente destaque neste livro que conta com o apoio da CP. As secções museológicas de Lousado, Valença do Minho e Braga-Nine estão, também elas, incluídas nesta obra. José Ribeiro da Silva dedicou ainda os dois últimos capítulos deste volume aos carros eléctricos e ao recente metro do Porto.

A par da informação cronológica e histórica relacionada com a construção das linhas e ramais, e à semelhança do que aconteceu no volume anterior, José Ribeiro da Silva traça ainda uma pequena resenha histórica das cidades



que são atravessadas pelo comboio, enquanto Manuel Ribeiro se encarregou de reunir um número muito significativo de imagens do material circulante utilizado nos diferentes percursos e por diferentes companhias. A fazer lembrar os antigos mas sempre úteis guias turísticos ferroviários, nesta obra é também possível encontrar uma breve descrição paisagística dos locais que são percorridos pelas composições.

Durante a sua intervenção, Rosa Gomes, a quem coube fazer a apresentação deste livro, sublinhou a importância da obra como ponto de partida para o "aprofundamento da história do caminho de-ferro" e louvou a "muita coragem" de José Ribeiro da Silva pelo trabalho que tem vindo a desenvolver. Refira-se que a colecção é composta por cinco volumes, todos da responsabilidade deste ferroviário, estando o lançamento do terceiro previsto já para o próximo mês de Outubro, onde serão analisadas as linhas da Beira Alta, Beira Baixa e do Vouga.

João Caseiro, em representação da Editora Mensagem, felicitou igualmente os autores e ressaltou a "tarefa ciclópica" de José Ribeiro da Silva "pela investigação levada a cabo" para este livro. O director-geral da editora de "Os Comboios em Portugal" aproveitou também o momento para anunciar o lançamento da segunda edição do primeiro volume, uma vez que os três mil exemplares correspondentes à primeira tiragem já foram todos vendidos. De resto, este segundo volume pode ser adquirido por pouco mais de 28 euros e está "à venda em todas as livrarias do país e da Galiza", anunciou João Caseiro.



O segundo volume da colecção foi apresentado em Viana do Castelo

EXPOSIÇÃO EM SÃO DOMINGOS DE RANA SOBRE A HISTÓRIA DA LINHA DE CASCAIS

Numa iniciativa do Clube de Entusiastas do Caminho de Ferro (CEC) esteve patente ao público, até 22 de Outubro, na Biblioteca Municipal de São Domingos de Rana (Tires), uma interessante exposição sobre a história dos comboios na linha de Cascais.

Neste novel espaço cultural do concelho de Cascais, o visitante pode apreciar a evolução deste eixo ferroviário, inaugurado em 30 de Setembro de 1889 (troço entre Pedrouços e Cascais) e que chegou ao Cais do Sodré em 4 de Setembro de 1995. Outro traço marcante na história desta linha foi a introdução da tracção eléctrica, inaugurada em 15 de Agosto de 1926 - uma das primeiras linhas electrificadas da Europa -, na sequência do contrato de arrendamento e de exploração celebrado oito anos antes entre a CP, em representação do Estado, e a Sociedade Estoril, cuja vigência expirou em 31 de Dezembro de 1996. Assim, a linha de Cascais, além de ter sido a primeira no país a ser servida com tracção eléctrica, transitou directamente do vapor para a electrificação.

BREVES MEMÓRIAS

Antes da inauguração desta linha férrea, importante factor estruturante dos concelhos de Lisboa, Oeiras e Cascais, a ligação à capital era assegurada pelas carreiras de chars-à-bancs e ripperts que necessitavam de cerca de cinco horas para efectuar a penosa e poeirenta viagem. Segundo Vasco Callixto, citado no catálogo de apresentação desta exposição, "os carros, possuindo 30 lugares e outros 36, faziam uma carreira de Cascais para Lisboa ao romper do dia e outra pela uma hora da noite, regressando ao ponto de partida, a primeira carreira ao fim da tarde e a segunda pela uma da manhã", isto já depois de a jornada ter sido mais facilitada a partir de 1864 aquando da conclusão da estrada ligando Cascais a Oeiras.

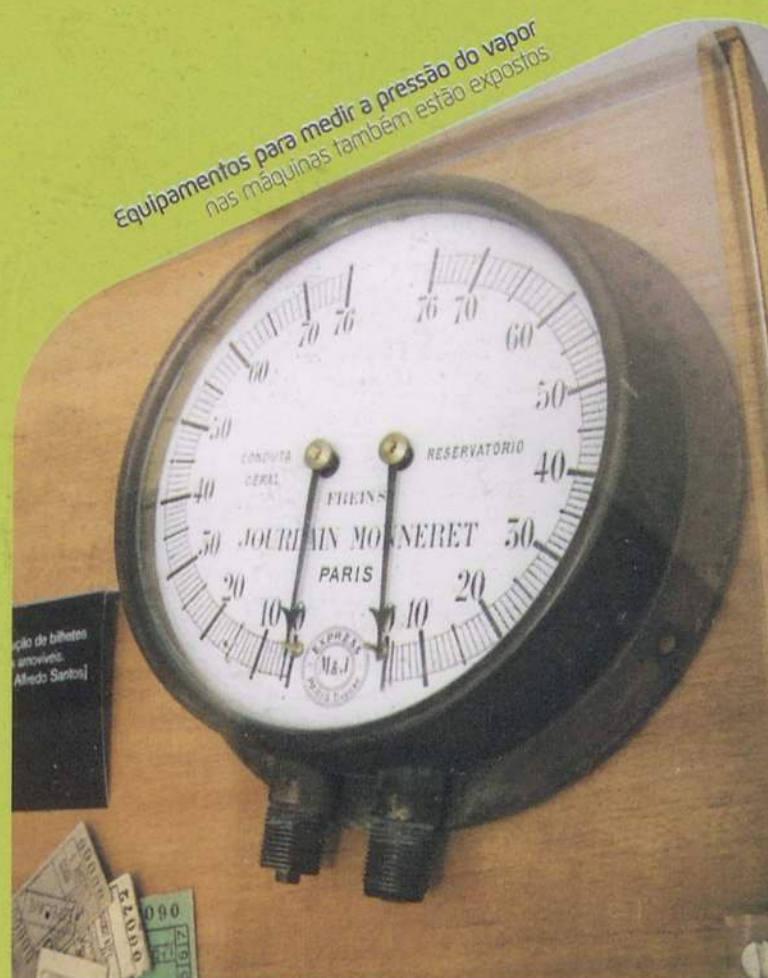
Só a partir de 1870, na sequência da instalação sazonal da família real em Cascais para a prática dos banhos de mar e da assunção enquanto praia da corte e da moda, a vila se tornou merecedora do caminho de ferro. Nesses tempos de vilegiatura balnear, como noticia Ramalho Ortigão em 1876, além dos meios de transporte terrestres, prestavam serviços barcos a vapor, inicialmente entre o Terreiro do Paço e Belém e, mais tarde, demandando a Cascais.

autorizada a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses a construir o ramal entre Belém e Cascais, a que se seguiu no ano seguinte a aprovação do plano do ramal entre o Cais dos Soldados e Cascais.

A construção da linha permitiu uma enorme redução do tempo de viagem entre a capital e Cascais: os passageiros que até aí não conseguiam percorrer em cada hora mais do que 9,5 quilómetros, passaram a deslocar-se a cerca de 50 quilómetros por hora.

Desde a sua fundação que a linha de Cascais tem desempenhado um papel relevante ao nível dos transportes da região de Lisboa, contribuindo de forma determinante para o ordenamento do território e desenvolvimento da zona que em tempos foi conhecida pela Riviera Portuguesa.

Como bem documenta esta exposição do CEC, o caminho de ferro de hoje, tal como ontem, continua a marcar a vivência da zona de Cascais.



Depois de vários projectos não concretizados, foi em 1887

Semana da Mobilidade e Dia Europeu sem Carros

O DIA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

Portugal voltou a aderir, em Setembro, à Semana Europeia da Mobilidade, que decorreu entre os dias 16 e 23, a qual teve o seu ponto alto com a jornada do dia 22, o Dia Europeu sem Carros, este ano sob o mote "Ir e Vir de Outro Modo".

A CP associou-se à iniciativa promovendo, um pouco por todo o país, sobretudo no importante segmento dos serviços urbanos, diversas acções de sensibilização para as vantagens do comboio como a melhor alternativa à mobilidade dos cidadãos, nomeadamente nas vertentes da rapidez, segurança, economia, protecção do ambiente e qualidade de vida.

Como jornada europeia, na qual aderiram cerca de 670 cidades, estima-se que mais de cem milhões de cidadãos foram convidados a participar em actividades dedicadas à promoção da mobilidade sustentável, ganhando consciência das consequências nefastas da utilização incontrolada do automóvel, enquanto o trânsito nas grandes urbes se caracteriza pela lentidão. Está em causa a saúde de todos, nomeadamente pelos altos níveis de ruído e de poluição, contribuindo assim para o esgotamento das energias não renováveis e para o efeito de estufa.

No âmbito da iniciativa, que no nosso país contou com a adesão de 46 localidades, a CP facultou durante a semana, assim como outros operadores públicos, o transporte gratuito de bicicletas nos serviços urbanos de Lisboa e do Porto.

Esta iniciativa, patrocinada pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC), contou no dia 18 (domingo) com a adesão da Secretária de Estado dos Transportes, eng. Ana Paula Vitorino, e de alguns membros do CG da CP, incluindo o Presidente, dr. António Ramalho, que percorreram de bicicleta o percurso entre a Torre de Belém e o Parque Tejo, em Lisboa.

No Dia Europeu sem Carros, a 22 de Setembro, o estacionamento junto de algumas estações da linha de Sintra foi gratuito e nas principais estações foi oferecido aos mais jovens uma caixa de lápis de cera com a mensagem "Eu vou para a escola de comboio".

Também durante este dia, abrangendo todos os operadores públicos de transportes, foi possível viajar gratuitamente nos serviços urbanos.



As bicicletas estiveram em foco na marcha do dia 18



■ Contactos úteis

PNDI – Parque Natural do Douro Internacional

Sede: Mogadouro – Tel.: 279 340 030

Delegações:

Miranda do Douro – Tel.: 273 431 457

Freixo de Espada à Cinta – Tel.: 279 658 130

Figueira de Castelo Rodrigo – Tel.: 271 313 382

www.icn.pt

Parque Arqueológico do Vale do Côa

Tel.: 279 768 269/1

AEPGA – Associação para o Estudo e Protecção do Gado Asinino:

www.aepga.pt

Região de Turismo do Nordeste Transmontano

Tel.: 273 331 078; www.rt-nordeste.pt

Postos de Turismo

Miranda do Douro - Tel.: 273 430 025

Mogadouro - Tel.: 279 340 100

Vila Nova de Foz Côa - Tel.: 279 760 400

Figueira de Castelo Rodrigo - Tel.: 271 319 000

Alojamento

Pousada da Juventude de Foz Côa

Tel.: 279 768 190; www.pousadasjuventude.pt

Parque de Campismo de Miranda do Douro:

Tel.: 273 431 273 / 273 431 477

Hospedaria do Convento - Castelo Rodrigo

Tel.: 271 311 819; www.hospedariadoconvento.com

Actividades de Animação Ambiental*

Centro de Turismo Ambiental

Tel.: 273 432 396; www.europarques.com

Clube de Balonismo Caniçada Gerês

Fax: 218 880 754; clube.balonismo@oninet.pt

Margens

Tel.: 234 648 571; margens@margens.pt

Naturisnor

Tel.: 96 903 18 94/91 764 81 56; www.naturisnor.com

* Entidades licenciadas para o efeito pelo ICN

Aluguer de Bicicletas

Adrenalina Impactus e Aventura

Tel.: 96 283 82 61

www.impactus.pt; aventura@impactus.pt

Naturisnor (ver contacto acima)

Transporte gratuitamente a sua bicicleta aos fins-de-semana e feriados oficiais nos comboios da CP Inter-regionais, Regionais e Urbanos de Lisboa. Para mais informações consulte www.cp.pt

Número Nacional de Emergência - 112

Percursos *Comboio e Natureza*

Da Linha do Douro ao Parque Natural do Douro Internacional



Lpn 
Liga para a protecção da natureza



Ficha Técnica

Edição: CP – Comboios de Portugal e LPN – Liga para a Protecção da Natureza (Agosto de 2005)

Coordenação editorial: Nuno Sarmento (LPN)

Textos: António Lourenço e Anabela Fevereiro (LPN)

Fotografias: Ana Berliner (AB), António Jorge Barros (AJB), António Monteiro (AM), Bárbara Fráguas (BF), Carlos Carrapato (CC), Comboios de Portugal (CP) - Manuel Ribeiro e Viriato Passarinho, Câmara Municipal de Figueira de Castelo Rodrigo (FC), José Jambas (JJ), Parque Natural de los Arribes del Duero (PN), Paulo Lucas (PL). Foto de Capa: Grifo (José Jambas)

Mapa do PNDI gentilmente cedido pelo ICN

Execução gráfica: Paulo Lucas

Impressão: Fergráfica - Artes Gráficas, S.A.

Colaboração: Parque Natural do Douro Internacional, Câmara Municipal de Figueira de Castelo Rodrigo, Câmara Municipal de Miranda do Douro, Câmara Municipal de Mogadouro



Linha do Douro (secção desactivada) (B)

Sugestões e código de conduta

- Realize os percursos preferencialmente na Primavera e no Outono, evitando o calor ou o frio excessivos;
- Evite os precipícios e tenha cuidado com o gado solto;
- Utilize sempre os caminhos e trilhos aconselhados;
- Deixe as cancelas como as encontrou;
- Observe a fauna à distância e sem fazer ruído;
- Acampe apenas em áreas destinadas para o efeito;
- Não faça lume;
- Leve sempre os resíduos para recipientes apropriados;
- Utilize roupa e calçado adequados ao terreno e à época;
- Realize preferencialmente a viagem de dia, com amigos ou família;
- Leve consigo água e alimentos de elevado teor energético;
- Mantenha a tranquilidade dos locais, respeite a propriedade privada e seja afável com a população local.

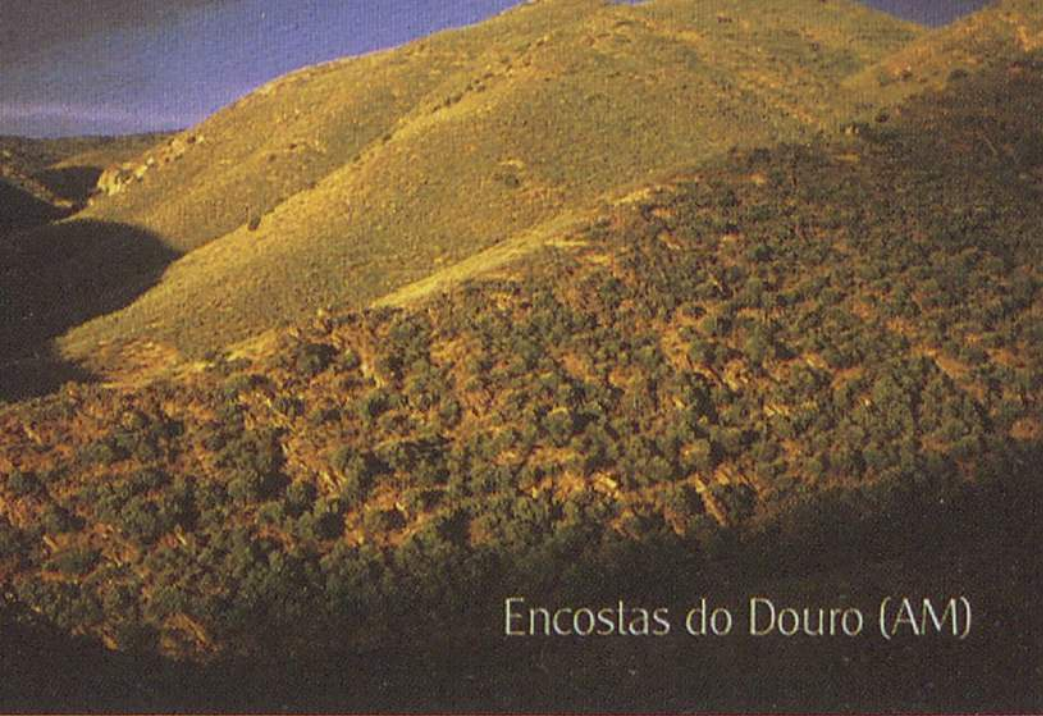


LPN – Liga para a Protecção da Natureza
Estrada do Calhariz de Benfica, 187
1500-124 Lisboa
Tel.: 217 780 097, Fax: 217 783 208
e-mail: lpn.natureza@lpn.pt
www.lpn.pt



CP – Comboios de Portugal
Calçada do Duque, 20, 1249-109 Lisboa
Tel.: 21 321 57 00, Fax: 21 321 58 78
Informações: 808 208 208 www.cp.pt





Encostas do Douro (AM)



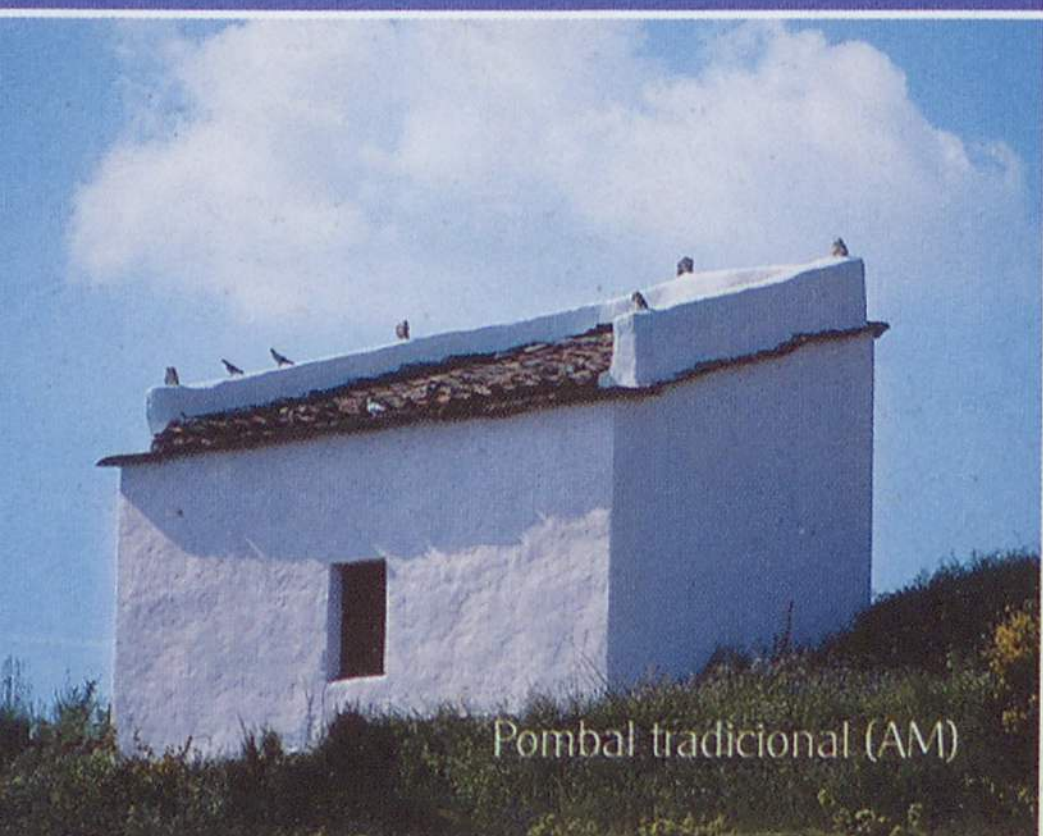
Cegonha-preta (PN)



Abutre-do-Egipto (CC)



Rio Douro (PN)



Pombal tradicional (AM)



Burros mirandeses (JJ)



Pauliteiros de Miranda (AB)



Amendoeiras em flor (AM)



Paradela (BF)



Cabrada em Póvoa do Varzim (AA)

Aspectos sócio-culturais

As especificidades de uma região que em tempos esteve isolada deixaram marcas nas gentes, que ao longo dos tempos transmitiram a sua cultura e identidade, as suas histórias e saberes tradicionais, como é o caso da língua Mirandesa. A expressão dessa mesma cultura traduziu-se em tradições etnológicas, na arquitectura, na literatura, no artesanato e na gastronomia.

No folclore destaca-se a música popular dos Pauliteiros e Gaiteiros de Miranda, as diversas festas, feiras e romarias, como os certames dos Sabores Mirandeses ou o festival da Amendoeira, em Freixo. No artesanato assinalam-se trabalhos em madeira, a tecelagem em lã, a produção de seda, a cutelaria e a cestaria. Em termos arquitectónicos são inúmeros os exemplos: lagares, moinhos, chafarizes, fontes, capelas, igrejas, pontes, pelourinhos, museus, castelos e estradas romanas, e ainda os diversos pombais que remontam a meados do séc. XIX, e que servem agora para fins de agricultura biológica, produzindo o conhecido estrume "pombinho", que é utilizado na terra nos olivais, amendoais e hortas.

Da gastronomia salientam-se os Produtos com Denominação de Origem Controlada, como a carne bovina mirandesa, o queijo terrincho, o cabrito ou cordeiro serrano, o azeite de Trás-os-Montes, a azeitona negrita, o mel, o vinho do Douro e do planalto, os enchidos de fumeiro e as célebres postas Mirandesas. «De figos, nozes, amêndoas, maçãs, pêras, cerejas e laranjas nem vale a pena falar. São mimos dum pomar variado, que nenhuma imaginação descreve quando a Primavera estala nos ramos.» (in Trás-os-Montes e Alto Douro, Miguel Torga).



Rio Douro (BF)

■ **Os Percursos "Comboio e Natureza"**
Os percursos "Comboio e Natureza" têm como objectivos: incentivar a descoberta das áreas naturais de Portugal como espaços privilegiados para o turismo de natureza, utilizando o comboio como meio de transporte; sensibilizar o público para os impactos da prática do turismo, fomentando a adopção de comportamentos ambientalmente sustentáveis, nomeadamente através do uso da bicicleta e dos percursos pedestres como meios de descoberta das áreas naturais.

"Da Linha do Douro ao Parque Natural do Douro Internacional" consiste na ligação em rede da Linha do Douro a três percursos pedestres no Parque Natural do Douro Internacional (PNDI), através de um circuito para bicicleta. No mapa apresenta-se um conjunto de informações, trajectos e pontos de interesse. O percurso não pretende ser rígido, podendo ser realizado em várias etapas e alternativas, numa lógica de "intra-rail". É um convite para uma viagem, certamente inesquecível, pela região de Trás-os-Montes e Alto Douro.

■ **O Parque Natural do Douro internacional**

Situado nas grandes serranias do nordeste transmontano, entre grandes maciços rochosos e grandiosos vales escarpados, com rios e ribeiras de ambientes rupestres onde inúmeros seres vivos sobrevivem numa atmosfera idílica, o Parque Natural do Douro Internacional realça-se no seu todo.

Geograficamente, o Parque acompanha longitudinalmente os rios Douro e Águeda através de um troço fronteiriço com cerca de 130 Km, ao longo de 85125 ha (851 Km²), pertencentes aos Concelhos de Figueira de Castelo Rodrigo, Freixo de Espada à Cinta, Miranda do Douro e Mogadouro. As suas características geomorfológicas variam entre superfícies planálticas, vales escarpados e fragas, estas últimas conhecidas por "arribas".

De características antagónicas, paisagens de horizontes largos e abismos de uma enorme espectacularidade, este santuário geológico, faunístico, florístico, arquitectónico e cultural faz do Parque um cenário que dificilmente se apaga da memória daqueles que o visitam. No âmbito da Rede Natura 2000, uma rede europeia de espaços naturais com objectivos de conservação da biodiversidade, existe no PNDI uma Zona de Protecção Especial para as Aves (Directiva Aves) e foi proposto um Sítio ao abrigo da Directiva Habitats.

■ **Habitats**

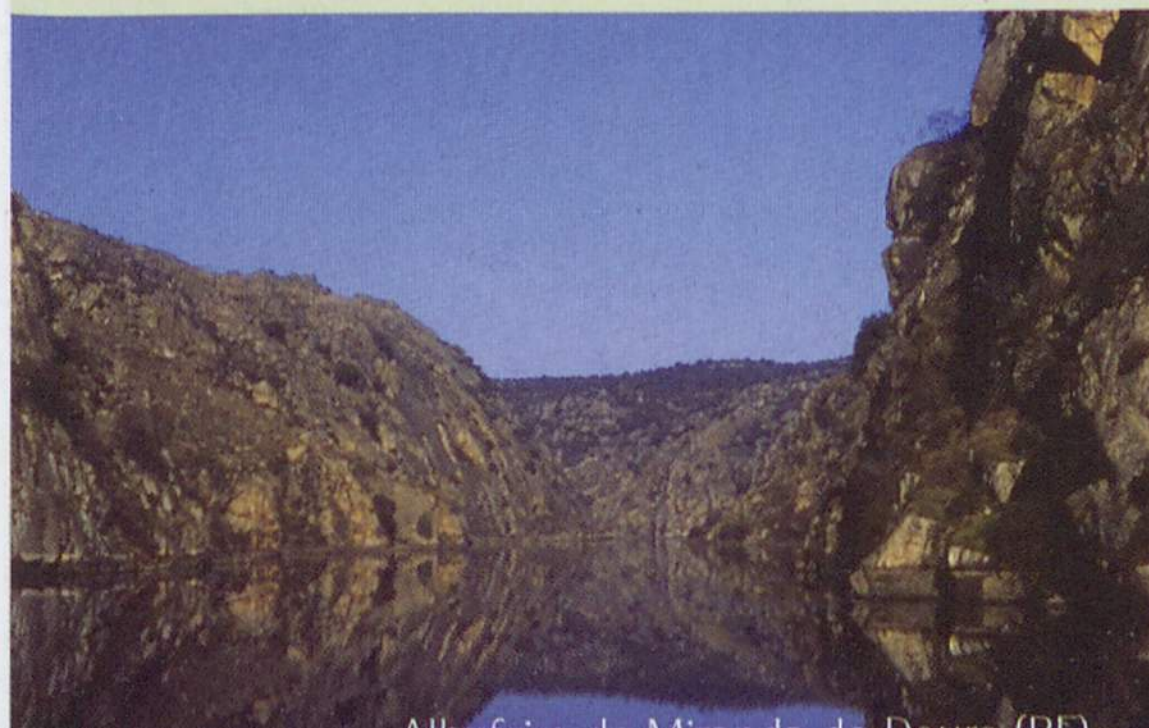
A variedade de espécies, associada à alternância de áreas planálticas – planalto mirandês – e montanhosas, faz do PNDI um local onde se podem encontrar cerca de 20 habitats, entre os quais se destacam: as escarpas rochosas ou fragas rupícolas; os bosques de azinheira, denominados "carrasco", de sobreiro e de carvalho negral; os bosques ripícolas, nas margens dos rios e ribeiras; os bosques de zimbro, nos vales rochosos; e ainda os famosos lameiros, locais demarcados utilizados para a pastorícia.

■ **Fauna**

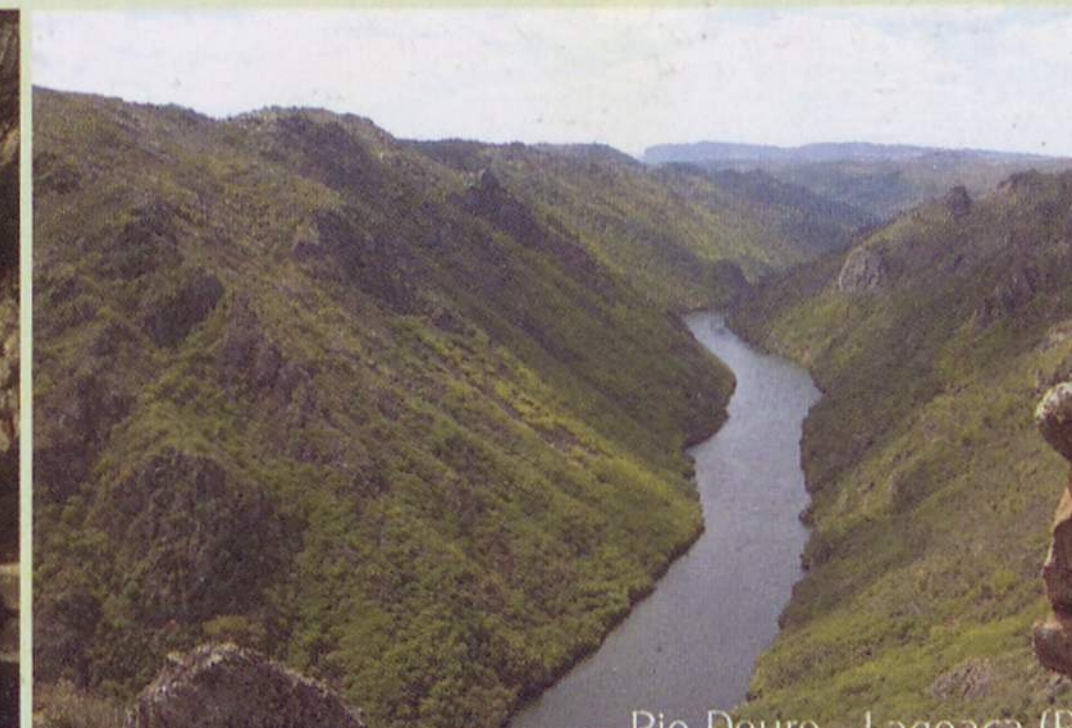
Do ponto de vista faunístico, o PNDI constituiu uma das áreas mais importantes da Europa, nomeadamente para as aves que utilizam os vales e maciços rochosos para nidificar, entre as quais se destacam a gralha-de-bico-vermelho *Pyrrhocorax pyrrhocorax*, o chasco-preto *Oenanthe leucura*, a cegonha-preta *Ciconia nigra*, a águia-real *Aquila chrysaetos*, a águia-de-Bonelli *Hieraaetus fasciatus*, o falcão-peregrino *Falco peregrinus*, o grifo *Gyps fulvus* e o abutre-do-egipto *Neophron percnopterus*, este último símbolo do Parque. Destacam-se ainda os corços, os javalis, os lobos e as raposas, entre muitas outras espécies. Os pombos (associados aos pombais tradicionais) e os sardões possuem um importante papel ecológico, servindo de alimento às aves de rapina.

■ **Flora**

Em termos de flora, o Parque destaca-se pela sua diversidade, podendo encontrar-se espécies como o carvalho, a azinheira, o sobreiro, a amendoeira e a oliveira, a última das quais forma o olival da Terra Fria e do planalto mirandês. Entre as escarpas do vale do Douro podem observar-se outras espécies como os imponentes zimbrais, pequenos arbustos resinosos que servem para obter óleo de uso medicinal ou para trabalhos de marcenaria; as cornalheiras, pequenas árvores que atribuem uma bela coloração à paisagem; e ainda outras espécies aromáticas e medicinais que se encontram dispersas por todo o parque, como o tomilho, os orégãos, as estevas, o medronheiro e o rosmaninho.



Alto do Douro (BF)



Rio Douro (BF)



40° 46' a 41° 38' latitude N
6° 11' a 6° 59' longitude W
Região: Trás-os-Montes e Beira Alta
Distritos: Bragança e Guarda
Concelhos: Figueira de Castelo Rodrigo, Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro, Miranda do Douro
Relevo: Planalto na parte norte e centro; escarpas na parte sul
Clima: Continental com influência mediterrânica
Superfície: 85125 ha (851 Km²)
Altitude: 130-895 m



O Parque Natural do Douro Internacional é uma Área Protegida inserida na Rede Nacional de Áreas Protegidas sob administração do Instituto da Conservação da Natureza, tutelado pelo Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional.

Pontos de interesse

- 1 Miradouro da Sapinha
- 2 Penedo Durão
- 3 Carrascalinho
- 4 Igreja românica de Algosinho
- 5 Miradouro do Puio
- 6 Barragem de Picote
- 7 Pombais da Freixiosa
- 8 Gravura do Mazouco

- Sede do PNDI
- Delegações do PNDI
- Percursos pedestres sinalizados
- Linha de Caminho-de-Ferro (desactivada)
- Estradas
- Parque Natural do Douro Internacional
- Parque Natural de los Arribes del Duero

1

PR1 MDR: De Miranda do Douro ao São João das Arribas

Este percurso inicia-se em Miranda do Douro em direcção a norte, através do bairro da Terrona, seguindo por Vale de Águia até à capela e miradouro de São João das Arribas, em Aldeia Nova. Com uma extensão de 19 Km, tem como principais pontos de interesse as arribas do Douro, onde se podem observar várias espécies de aves, com particular destaque para o abutre-do-egipto. Sugere-se ainda a visita à Sé de Miranda do Douro, a Igreja de Vale de Águia ou a observação de algumas ruínas de antigos moinhos de água, bem como vários lameiros e as denominadas "corriças", que servem para guardar os rebanhos.

2

PR1 FEC: Vale da Ribeira do Mosteiro

A nordeste de Barca d'Alva, entre impetuosas escarpas e precipícios, situa-se a foz da Ribeira do Mosteiro. Aqui poderá ser efectuado um percurso, com cerca de 8 Km, com várias alternativas através de preciosos trilhos, entre os quais o da lendária calçada de Alpajares (ou calçada do Diabo). São observáveis magníficas formações geológicas de quartzitos, e seguindo até ao castro de São Paulito, Picão de Ana e Alminhas há ainda a oportunidade de contemplar outras características deste santuário geológico e paisagístico.

3

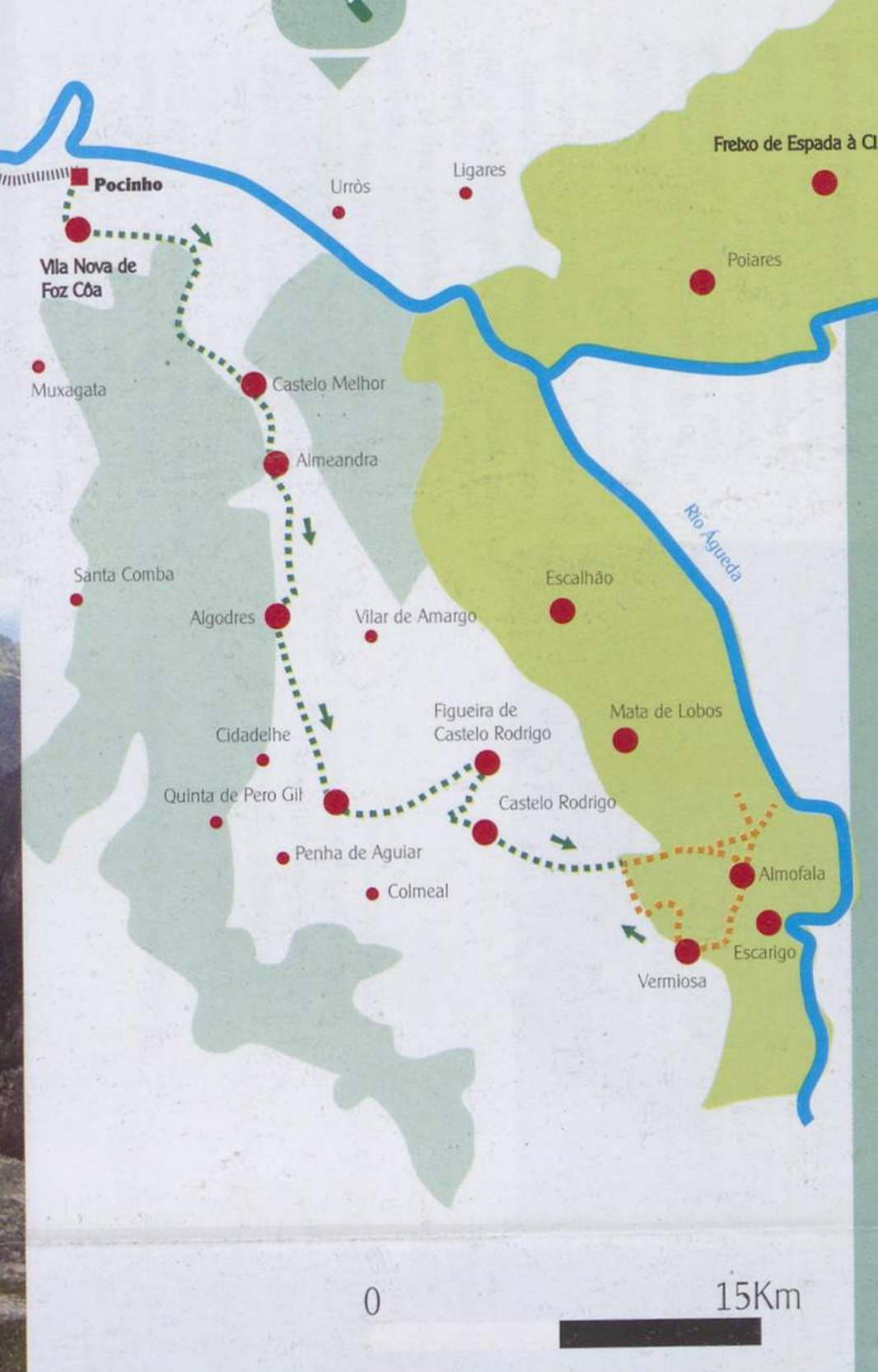
PR1 FCR: Da Albufeira de Stª Maria de Aguiar ao Stª André das Arribas

Este percurso situa-se na zona sul do PNDI, no Concelho de Figueira de Castelo Rodrigo, servindo de ponto de ligação com o percurso de bicicleta desde o Pocinho até Almofala. Inicia-se, assim, perto da barragem de Stª Maria de Aguiar (excelente local para a observação de avifauna) um trajecto através de trilhos, que dá a conhecer vários locais de interesse: a Torre das Águias (Monumento Nacional); as capelas de Stª André e de Stª Bárbara; Almofala e Vermiosa; o Vale das Loiras, onde se encontra uma azinheira centenária classificada a nível nacional; e por fim, entre uma paisagem escarpada e agreste, o miradouro de Stª André das Arribas, de onde se obtém uma vista surpreendente para o canhão do rio Águeda.

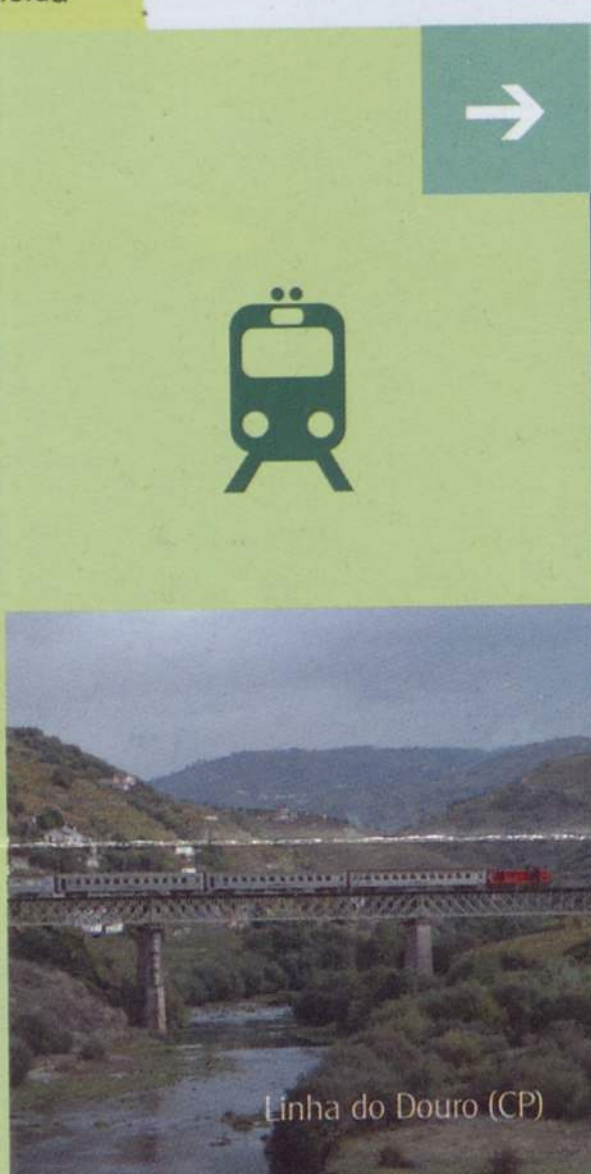
Nota: Os folhetos com a informação detalhada sobre estes percursos estão disponíveis na sede e delegações do PNDI.

Sinalização

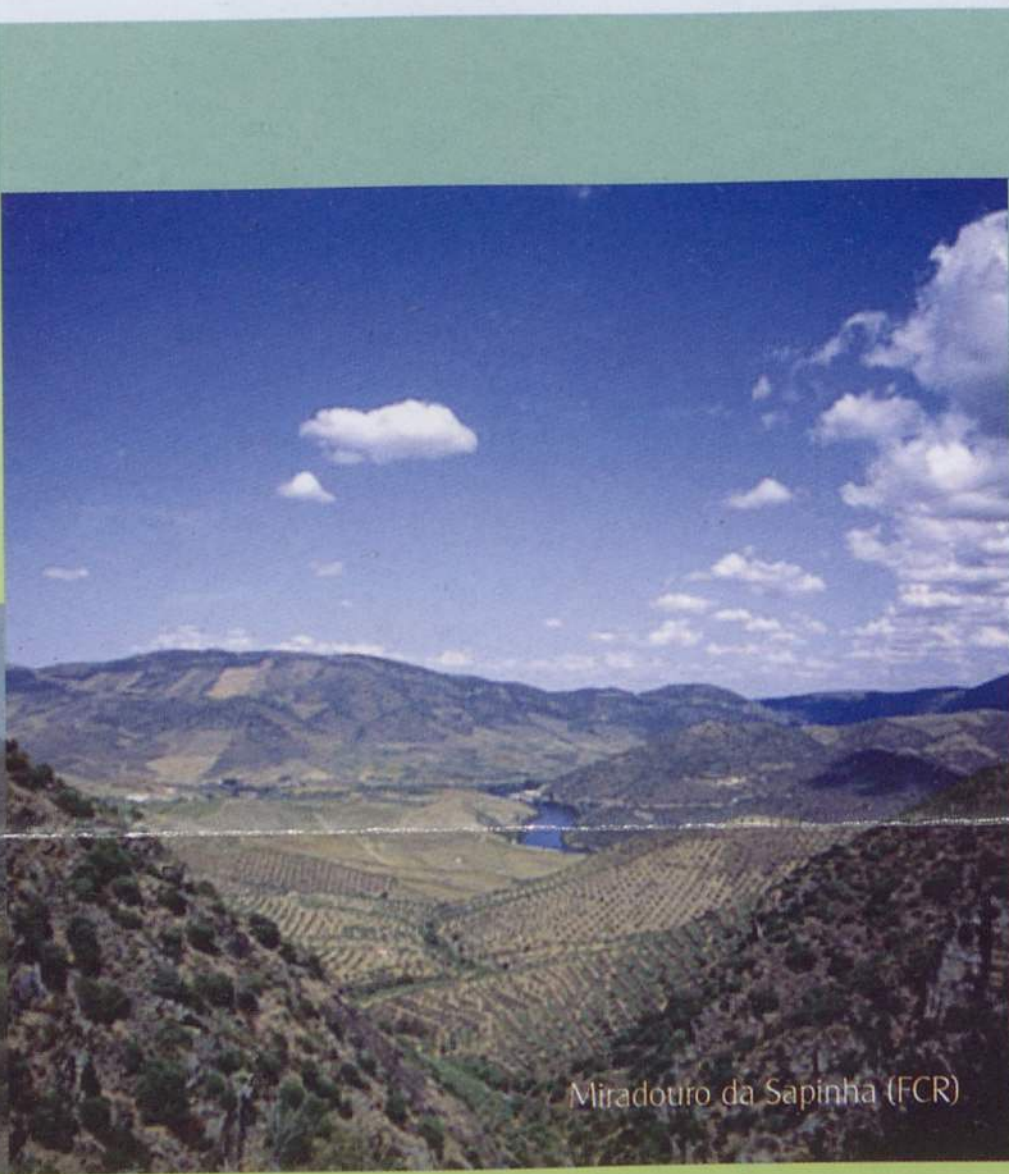
- Caminho certo
- Caminho errado
- Mudança de Direcção



O percurso inicia-se com uma magnífica viagem de comboio de 75 km através do rio Douro, a partir da estação de Porto Bento, seguindo pela Linha do Douro e Linha do Tua até à estação do Pocinho. Esta linha é o resultado do talento dos engenheiros portugueses do séc. XIX. A viagem terá oportunidade de observar extraordinárias paisagens, atravessar vários túneis e pontes com fabulosas vistas sobre o rio Douro, quintas, solares, e vinhas da Região Demarcada do Alto Douro Vinhateiro, Património Mundial classificado pela UNESCO.



Linha do Douro (CP)



Miradouro da Sapinha (FCR)

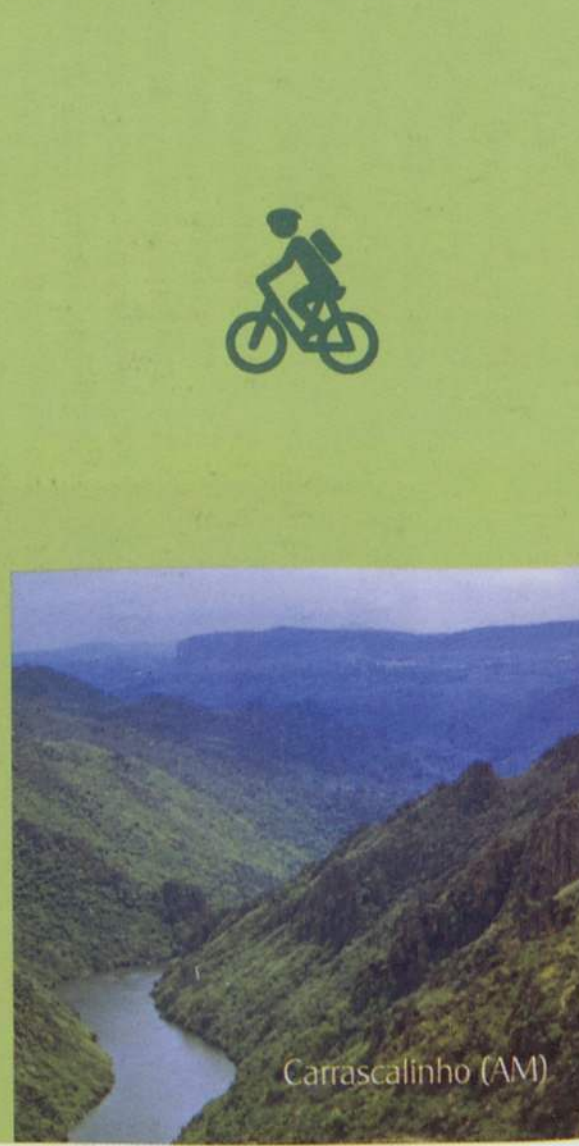


Carrascalinho (AM)



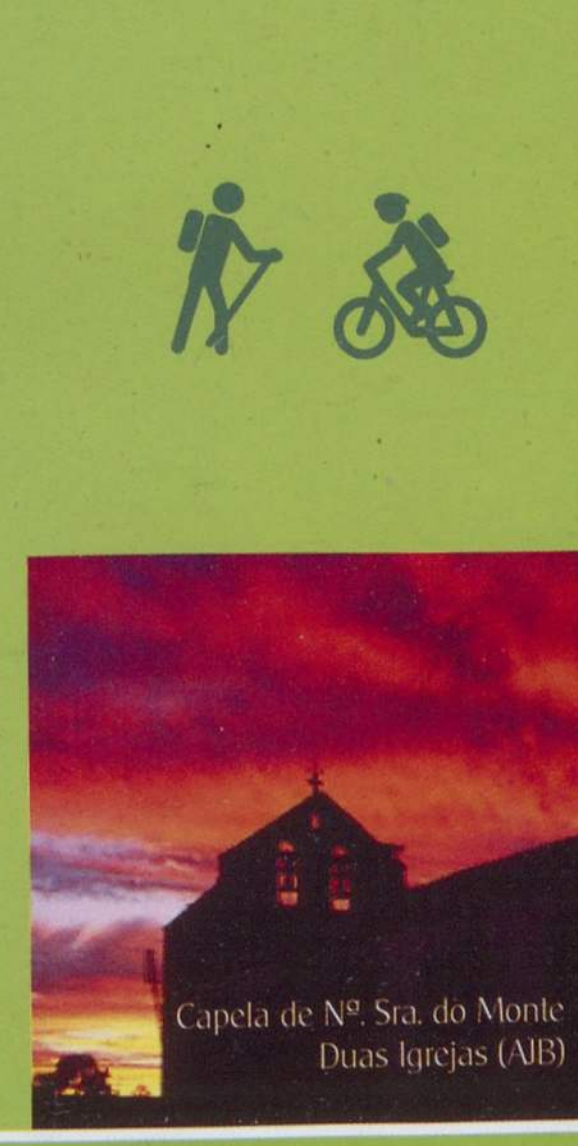
Linha do Douro (CP)

Numa segunda etapa, a partir de Pocinho, propomos uma longa pedalada até ao miradouro de St.º André das Arribas, em Almofala (PR1 FCR), que se situa na zona sul do PNDI. Terá a oportunidade de passar por várias localidades de grande relevo paisagístico, arquitectónico e cultural: Vila Nova de Foz Côa, Orgal, Castelo Melhor, Almendra, Algodres, Freixeda do Torrão, Castelo Rodrigo, Albufeira de St.ª Maria de Aguiar e por fim Almofala, onde se poderão observar as impressionantes "arribas" do rio Águeda. Nestas localidades é de realçar o antigo património ferroviário deste troço da linha do Tua, agora desactivado.



Carrascalinho (AM)

Por fim, sugerimos a descoberta dos outros percursos pedestres sinalizados e do restante Parque através de estradas locais. Poderá sempre optar por realizar um percurso ou rota diferente: Rota dos Castelos, Rota da Terra-Fria ou da Terra-Quente, Rota das Amendoeiras, Rota do Azeite, Rota das Aldeias Históricas, ou ainda, parte do Caminho de Santiago. Sugere-se ainda um passeio de barco através do rio Douro ou um passeio num burro mirandês.



Capela de N.ª Sra. do Monte Duas Igrejas (AIB)

