

Boletim

NOTÍCIAS da Empresa

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP Nº22 / III Série • Julho 1999

Edição Especial - 20 páginas



Com segurança e conforto

Alfa Pendular já circula entre Porto e Lisboa

Um documento histórico


NOTÍCIAS **Partida**

Uma carta de expediente que fica na História ferroviária: a carta impressa nº 349/99, com chancela da CP, datada de Lisboa, 24 de Junho de 1999, onde se dá notícia da marcha nº 22230, de 30 de

Junho, com indicação de quilómetros, estações, apeadeiros e horários de passagem. Está assinada pelo Chefe de Coordenação de Horários, Dr. Carlos Machado, com

visto do Director de Programação e Controlo de Tráfego, Eng. Carlos António Lopes.

Aqui fica o registo.

 Caminhos de Ferro Portugueses
Direcção de Programação e Controlo de Tráfego
Coordenação de Horários

Lisboa, 24 de Junho de 1999

CARTA IMPRESSA Nº 349/99
Expediente 612.14/75

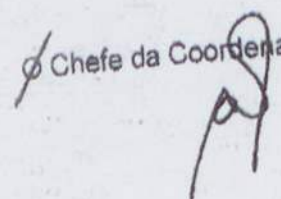
Para transporte de passageiros, efectua-se no dia 30 de Junho de 1999, a seguinte circulação especial:

Nº 22230									
PEN 4000 329.59 Km em 2 horas e 50 min. - V.C.: 116.33 Km/h.									
P.K.	Estações e Apeadeiros	Tempo de Paragem	Horas de			Indicações Especiais			
			Chegada	Téc.	Partida		Chegada	Téc.	Partida
336.1	PORTO-C	3 1/2			10-05				11-40 1/2
333.3	GENERAL TORRES	1			10-08 1/2	22224 que espera			11-51 1/2
332.2	CAIA	3			10-09 1/2				11-56
327.8	VALADARES	4			10-12 1/2				12-03 1/2
320.4	GRANJA	2			10-18 1/2				12-06 1/2
317.1	ESPINHO	2 1/2			10-18 1/2	15520 que espera			12-10 1/2
311.9	ESMORIZ	5 1/2	1/2		10-21				12-15
300.8	OVAR	3 1/2	1/2		10-26 1/2				12-24 1/2
293.8	AVANCA	3 1/2	1/2		10-30				12-29 1/2
287.4	ESTARREJA	4	1/2		10-33 1/2				12-34 1/2
278.8	CACIA	3			10-37 1/2				12-39 1/2
272.6	AVEIRO	3 1/2			10-40 1/2				12-43
266.0	QUINTANS	3 1/2			10-44				12-45 1/2
258.0	OIA	3			10-47 1/2				12-47 1/2
252.2	OLIVEIRA DO BARRO	3 1/2			10-50 1/2				12-48 1/2
244.0	MOSOFORES	6 1/2	1/2		10-54	4620 que espera			12-51
231.3	PAMPILHOSA	3 1/2	1/2		11-00 1/2				12-53
225.0	SOUSÉLAS	4 1/2			11-04				
217.3	COMBRAS	3 1/2			11-08 1/2				
211.2	TAVEIRO	5			11-12				
201.2	FORMOSELA	1 1/2			11-17	830 que espera			
198.3	ALFARÉLOS	6			11-18 1/2				
188.4	SOURÉ	7			11-24 1/2				
169.8	POMBAL	3 1/2			11-31 1/2				
161.2	VERMOL	6			11-35				
149.3	ALBERGARIA DOZE	8 1/2			11-41				
139.0	CAXARIAS				11-46 1/2	Continua			

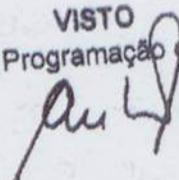
Nº 22230									
PEN 4000 329.59 Km em 2 horas e 50 min. - V.C.: 116.33 Km/h.									
P.K.	Estações e Apeadeiros	Tempo de Paragem	Horas de			Indicações Especiais			
			Chegada	Téc.	Partida		Chegada	Téc.	Partida
139.0	CAXARIAS	5							11-46 1/2
129.6	CHÃO MACIÁS-FÁTIMA	4 1/2							11-51 1/2
120.7	RAIALVO	3							11-56
114.4	LAMAROSA	4 1/2							12-03 1/2
106.3	ENTRONCAMENTO	3							12-06 1/2
102.1	RACHOS	4							12-10 1/2
95.7	MATO DE MIRANDA	4 1/2							12-15
83.8	VALE DE PIQUEIRA	4 1/2							12-18 1/2
74.4	SANTARÉM	5	1/2						12-24 1/2
65.3	VALE DE SANTARÉM	5							12-29 1/2
56.4	SETIL	5				4472 18034 que espera			12-34 1/2
48.9	AZAMBUJA	5							12-39 1/2
36.5	CARREGADO	3 1/2							12-43
30.2	VILA FRANCA DE XIRA	2 1/2							12-45 1/2
26.0	ALHANDRA	2							12-47 1/2
21.8	ALVERCA	2							12-48 1/2
17.4	PÓVOA	1 1/2							12-51
14.5	BOADELA-NORTE	2							12-53
9.8	SACAVÉMBOB-SUL	2							
6.5	LISSOIA-ORIENTE								

O comboio nº 73130 só partirá de Porto Campanhã depois do nº 22230 ter libertado o respectivo circuito de via, subordinando-lhe a sua marcha até Espinho.
O comboio nº 75931 só partirá de Estarreja Amaliado depois do nº 22230 ali ter passado.
O comboio nº 811 efectuará paragem ao sinal S1 de Pampilhosa de onde só partirá depois do nº 22230 ter passado nesta estação.
O comboio nº 4449 efectuará paragem ao sinal S1 de Lamarosa de onde só partirá depois do nº 22230 ter passado nesta estação.
O comboio nº 5604 efectuará paragem ao sinal S16 de Entroncamento de onde só partirá depois do nº 22230 ter passado nesta estação.

Chama-se a atenção de todo o pessoal interessado para o rigoroso cumprimento do que se encontra regulamentado sobre circulações extraordinárias, particularmente no que se refere a AVISOS À VIA.

 Chefe da Coordenação de Horários

VISTO
O Director de Programação e Controlo de Tráfego



Viagem inaugural entre o Porto e Lisboa

Qualidade, conforto e segurança distinguem o serviço Alfa Pendular

NOTÍCIAS Inauguração



O Alfa Pendular preparado para partir da Estação da Campanhã, para a sua viagem inaugural.

Dia 30 de Junho, 9.30 da manhã de um dia que se anunciava soalheiro. A emblemática estação da Campanhã, agora renovada, aliava à sua habitual azáfama diária um motivo suplementar de movimento e de regozijo que iria marcar uma data importante para os anais da história ferroviária portuguesa. Motivo: na linha número 3, o Alfa Pendular, garboso na sua imponência estética e destacando-se as cabinas com frentes aerodinâmicas, acabado de chegar das instalações oficiais de Contumil, luzidio nas suas cores vermelha, azul e branca, estava a receber os últimos preparativos para a viagem inaugural que transportaria duas centenas de convidados até à Gare do Oriente.

Alvo da curiosidade de viajantes e de passantes de circunstância, o Alfa Pendular – o número quatro a ser entregue à CP, da série de 10 encomendados – a todos impressionava e recebia fortes elogios pelas linhas modernas e pelo extraordinário trabalho de engenharia patenteado.

Entretanto, na gare da estação, as administrações da CP e da REFER, acompanhadas de representantes dos fabricantes do “Pendolino” – a designação italiana no país de origem deste novo comboio – recebiam os cumprimentos das muitas dezenas de convidados para a viagem inaugural que, à partida, contou também com a presença do Secretário de Estado dos Transportes, Eng. António Guilhermino Rodri-

gues (ver declarações na página 8).

À entrada, eram muitos os comentários elogiosos para a nova “máquina” da CP, tanto pelo conforto e espaço deste comboio futurista, como pelo requinte do seu “design” e pelo conjunto de sofisticadas e evoluídas tecnologias actualmente disponibilizadas pela indústria ferroviária (notícia da página 14). Tudo ao serviço da qualidade, do conforto e da segurança. O comboio possui praticamente todos os sistemas de um avião e a informação que leva a bordo reduz ao mínimo a possibilidade de ocorrência de um erro humano.

A mais moderna tecnologia

Dada a partida, às 10.06 horas,



Diversos convidados na viagem inaugural do Alfa Pendular.

um minuto após o horário previsto, o maquinista sobre quem recaiu a missão de levar o primeiro comboio Pendular até à Gare do Oriente, José Marchão, 45 anos de idade, 23 dos quais passados aos comandos dos comboios da CP, accionou o sinal de início de marcha.

Tendo esta circulação especial prioridade sobre todos os comboios, conforme a ordem de marcha número 22230 estabelecida pela Direcção de Programação e Controlo de Tráfego, o Alfa Pendular pôs-se a caminho, num deslizar suave sobre os carris e, logo no início, ao passar a Ponte de São João, antes de atingir a estação das Devesas (Vila Nova de Gaia), alcançou a marca de 120 quilómetros horários. Aqui, deixou um sinal de ao que vinha!

Sendo «o comboio mais complexo do mundo, fabricado com a mais moderna tecnologia», segundo as palavras do Eng. Nuno Freitas, o responsável da empresa que desde o início acompanhou este projecto, o comboio Pendular, ao vencer as primeiras curvas, mostrou os seus pergaminhos: o passageiro que segue dentro da composição, fica com a sensação de que a via é sempre recta. A suavidade, a au-

sência de ruído e o conforto são tais que dão a ideia de que o comboio não se encontra em movimento!

Novas emoções foram sentidas próximo das terras vareiras, quando na recta de seis quilómetros Ovar/Avanca, no mesmo local onde, em Abril, o comboio bateu o recorde absoluto de velocidade ferroviária (227 km/h), numa das suas viagens experimentais, a composição especial chegou aos 182 km/h. Através dos painéis electrónicos colocados nos topos de cada carruagem, que informam os passageiros da velocidade instantânea, a hora,

as temperaturas interior e exterior e a próxima paragem, os nossos convidados mais atentos acompanhavam a sucessiva superação de recordes atingidos e saudavam-nos com emotivas salvas de palmas.

Entretanto, o Presidente do Conselho de Gerência da CP, Dr. Crisóstomo Teixeira, numa breve alocução de boas-vindas aos convidados, produzida através de um dos três sistemas de canais de áudio instalados a bordo, com recepção por auriculares e controlo do som a partir do lugar do passageiro, referiu-se a alguns aspectos tecnológicos e de política comercial da empresa relativamente a este novo serviço (ver página 9).

O recorde dos 221 Km/Hora

De facto, é impressionante verificar como os seis veículos que constituem um comboio e pesando centenas de toneladas no total, se inclinam com tanta facilidade para abordar uma curva a uma velocidade de 30 por cento superior à de um comboio convencional.

Mas a zona de obras que se seguiu fez com que o Pendular refreasse um pouco os seus ímpetos. Só depois de Soure, já perto de Pombal, voltou a mostrar



A cabina de comando do Alfa Pendular.

as suas performances, atingindo, então, eram 11.29 horas, os 204 km/h, sem que se notasse a mínima trepidação. Naturalmente que a ultrapassagem dos 200 km/h suscitou uma nova salva de palmas dos passageiros.

Após uma paragem – a única desta viagem – no Entroncamento, para entrar a bordo um convidado especial, o Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, Eng. João Cravinho (ver página 7), o Pendular passou a velocidade moderada nas agulhas de Santarém, a cerca de 80 km/h, o que proporcionou apreciar



No lugar da coxia, o Dr. José Luís Catarino, Presidente da FERTAGUS.



Momento em que o painel digital se aproxima da velocidade máxima atingida na viagem inaugural.

um pouco a paisagem da lezíria ribatejana. Sentado entre uma multidão de jornalistas e de repórteres fotográficos, o Ministro estava notoriamente eufórico: «Ah!, este comboio é muito confortável! Já chegaram a quanto?», sendo então informado das marcas alcançadas durante a viagem.

Atribulações de jornalistas

Muitos jornalistas fizeram a marcha 22230. Nenhum dos grandes meios de Comunicação esteve ausente. Há quanto tempo um acontecimento ferroviário não tinha tal cobertura? A presença massiva das gentes da Informação confirmava a importância do acontecimento. Passavam comentários: “Estás a gostar?”; “É bom, é confortável”. Opiniões que ouvíamos. Queixas, havia: do bar, por exemplo. Estão habituados ao espaço dos bares dos Alfa e dos Intercidades – amplo, com mesas, lugares sentados. Os bares são aí lugares de convívio para “matar as horas”. Os dos pendulares são concebidos para a grande velocidade, onde a distância/tempo será menor, com a comodidade instalada nos assentos das carruagens, que disponibilizam condição de trabalho aos passageiros ou o entretenimento (música, vídeo).

Os homens de uma das televisões foram protagonistas de uma atribulação. Quiseram construir uma reportagem ao vivo. O jornalista rabiscou um texto, decorou-o. Seguiu-se a encenação, o cameraman de máquina ao ombro. O jornalista, de pé, encaminhava-se de uma porta na direcção de uma cadeira, vinha falando, descrevendo, sentava-se, permitia que o cameraman fixasse o mostrador electrónico no momento da velocidade-recorde: uma reportagem bem concebida. O problema é que o homem prepara e a língua (ou a



memória) atraiçoa. Primeiro ensaio, atrapalhação. Segundo ensaio... Terceiro ensaio... Quarto ensaio... Quinto ensaio... Sexto ensaio. Sétimo ensaio. Com isto, o comboio atingiu a velocidade máxima, abrandou, aproximou-se de Oriente e a reportagem por filmar na íntegra.

O que lhes valeu é que a técnica, hoje, tem recursos. E a reportagem lá saiu, inteirinha, limpinha, com o registo da velocidade máxima. Para quem assistiu às atribuições, ficou a pergunta: como é que eles o conseguiram? Conseguiram. Vida de jornalista tem destas coisas!



A tripulação que fez parte desta viagem: a equipa de revisores e a equipa de hospedeiras.



Foi a partir de Alverca, com a Gare do Oriente à vista, que o Pendular, depois da subida do “flight-over” (“salto de carneiro” na terminologia ferroviária portuguesa) que possibilita, devido à quadruplicação da via naquele troço e já sem haver cruzamentos, passar ao lado das linhas dos comboios suburbanos, atingiu os 178 km/h. Depois, foi sempre o aumento gradual e paulatino da velocidade... 200 km/h e acrescentar as unidades 1, 2, 3... e as dezenas 1 e 2, até atingir 221 km/h, a melhor marca nacional ferroviária em circuito comercial. Eram 12.51 horas. Mais não se podia exigir, nem estava autorizado! Nova salva de palmas pelo feito alcançado e Gare do Oriente já “está” aqui!

A exibição do Pendular, para este dia, estava concluída.

Cumpriu integralmente o tempo de viagem entre as estações de Campanhã e do Oriente, ou seja, a distância de 329,59 quilómetros no tempo previsto, isto é, 2 horas e 50 minutos, à média horária de 116,33 km/h. Cumpriu, inclusive, na hora da chegada, o mesmo minuto de atraso com que tinha saído da Estação de Campanhã.

Agora, a meta das duas horas e quinze minutos, para ligar as duas principais cidades do país, prevista para quando concluídas as obras de modernização da Linha do Norte,

não está nas mãos do Pendular...

Por isso, durante os tempos mais próximos, as viagens no Alfa Pendular vão demorar três horas e meia, com paragens intermédias em Vila Nova de Gaia, Espinho,

Aveiro e Coimbra-B.

Daqui a um ano, quando um terço da Linha do Norte estiver renovada, será possível ligar as duas “capitais” em pouco menos de três horas.



O “Ponto de Encontro”, à chegada, na Gare do Oriente

Ministro João Cravinho

O futuro passa pelos TGV, mas o recorde (moral) do Pendular é meu!

Um convidado “retardatário”, devido a outros afazeres, foi o Ministro João Cravinho que apenas tomou o comboio na estação do Entroncamento, sendo, no entanto, um dos mais destacados entusiastas das virtudes do Alfa Pendular. Mas até chegou bem a tempo, pois foi precisamente nesse trajeto, rumo à Gare do Oriente, no troço de linha nova e já quadruplicado, na zona de Alverca que o comboio superou todas as marcas de velocidade até então registadas nesta viagem inaugural: 221 quilómetros por hora.

O governante, visivelmente bem disposto, que acompanhou, na cabina de condução, ao lado do maquinista José Elias Marchão, o novo recorde ferroviário em circuito comercial, exclamou na oportunidade para os circunstantes, entre o solene e o circunspecto, mas com a espontaneidade que lhe é reconhecida: «Moralmente, fui eu que conduzi!»

No ambiente descontraído e de boa disposição, entre palmas de regozijo pelo novo máximo sobre carris, os presentes, na maioria



Em cima: no Entroncamento, o Ministro João Cravinho entra a bordo. Em baixo: fala aos jornalistas.

jornalistas, condescenderam também na bondade de tão firme convencimento...

Na alocução, antes proferida no interior do próprio comboio, o titular do Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, não escondendo a sua satisfação pelo momento, reafirmou a sua aposta na alta velocidade ferroviária, os chamados TGV (Train Grand Vitesse).

vando que a optimização das ligações ferroviárias «deverá acontecer em simultâneo com o novo aeroporto de Lisboa» e em articulação privilegiada com o comboio de alta velocidade.

Nesse contexto, o Ministro João Cravinho frisou que será necessário harmonizar ainda a utilização das linhas para o TGV – que atingirá a velocidade de 340/350 km/hora – com a modernização em curso na Linha do Norte.

Para o Ministro João Cravinho, «o futuro do caminho de ferro em Portugal passa, necessariamente, pelo TGV», sublinhando tratar-se de um projecto que vai permitir, segundo as suas palavras, que «sete milhões de portugueses, desde Setúbal a Braga ou Guimarães, fiquem a uma hora e meia de distância do Porto ou de Lisboa». O que significa, assegurou o governante, que no dia em que este projecto se concretizar, «a questão Norte-Sul desaparece e acabará a realidade corporativa».

Avisou, no entanto, que se trata de «uma questão a resolver em nove ou dez anos, nunca menos», ou seja, por volta de 2009, obser-

Secretário de Estado dos Transportes

Nota alta para a qualidade do serviço, conforto e segurança

Para o Secretário de Estado dos Transportes, Eng. António Guilhermino Rodrigues, em breves declarações prestadas aos jornalistas na renovada estação de Campanhã, momentos antes da partida da viagem inaugural do Alfa Pendular, nas actuais circunstâncias da linha, a mais-valia dos novos comboios é “a alta qualidade do serviço e de padrões de conforto e segurança, incluindo preocupações a nível de design, climatização e de insonorização”.

Aquele membro do Governo, que se encontrava acompanhado

dos presidentes da CP e da REFER e por outros administradores das duas empresas, ao realçar as performances dos pendulares, sublinhou que estes comboios deverão atingir a velocidade de 220 km/h. No futuro, tal “irá permitir uma redução substancial dos tempos de viagem entre Lisboa e o Porto, passando de três horas e trinta minutos para as duas horas e quinze minutos”.

Ao referir que só quando a linha estiver adaptada o comboio pendular tirará partido das suas capacidades, o Eng. Guilhermino Rodrigues evocou a estratégia comercial da

CP que, com este novo produto, apresenta “um transporte competitivo face ao automóvel e mesmo ao avião”.

Sabendo-se que o transporte aéreo só tem quatro por cento do tráfego entre as duas principais cidades do país (utilizado sobretudo por executivos e quadros superiores do tecido empresarial), fica para o caminho de ferro uma quota que oscila entre os 20 a 25 por cento, a CP aposta, sobretudo, no segmento do transporte individual que detém a “fatia de leão” com cerca de 60 por cento de utilizadores.



O Secretário de Estado dos Transportes, Eng. António Guilhermino Rodrigues, acompanhado pelo Presidente do Conselho de Gerência da CP.



Dr. Crisóstomo Teixeira, Presidente da CP

A empresa deve passar de transportadora a fornecedora de serviços

Na intervenção proferida a bordo do comboio, o Presidente do Conselho de Gerência da CP, Dr. Crisóstomo Teixeira, depois de breves palavras de boas-vindas aos convidados da circulação especial, declarou que «vai longe o tempo em que o maior prazer da viagem de comboio era observar a paisagem».

O responsável máximo da empresa referiu-se, sem o citar, aos idos tempos, nos anos 50, em que o então Presidente da CP se sentia agastado porque o comboio dessa época andava tão depressa que não permitia que se apreciasse a paisagem!

Estávamos no tempo do comboio Foguete, movido a diesel, que cumpriu a sua época vencendo a distância entre Lisboa e Porto em quatro horas e trinta minutos.

A alegoria aplica-se aos tempos actuais, onde não é a paisagem o principal interesse dos clientes mas, antes, o tempo de duração da viagem, o conforto a bordo e a qualidade dos serviços prestados – afinal as premissas que levaram a CP a responder a essas necessidades com o lançamento dos comboios pendulares.

Assim, para assegurar «a utilização integral do tempo para outras actividades», conforme referiu o Presidente do Conselho de Gerência da CP, os Alfas Pendulares estão equipados, nomeadamente, com serviço de telefone e fax, fichas de computador na Classe Conforto e repetidor de sinal GSM.

Por outro lado, acrescentou o Dr. Crisóstomo Teixeira, referido-se ao serviço do Alfa Pendular, «o caminho

de ferro está em competição muito ligeira com o avião, mas o objectivo da CP é competir com o transporte individual», uma vez que mais de 60 por cento das pessoas que viajam no percurso Lisboa-Porto usa o automóvel, o que constitui «uma alternativa mais cara de transporte». E precisou: «Se contabilizarmos os tempos de viagem, o balanço não é favorável ao automóvel», para além de outros factores de ordem ambiental, ecológica, de sinistralidade e social que devem ser ponderados numa política de transportes e de mobilidade dos cidadãos.

É neste contexto, como referiu o Presidente da empresa, que «a CP deve passar de transportadora para prestadora de serviços», indo ao encontro da «ocupação útil do tempo» que os clientes passam na viagem.



Um recorde de velocidade ferroviária

Um momento mágico que fica na história ferroviária portuguesa: Marcha 22230, comboio Alfa Pendular em ligação Porto/Campanhã-Lisboa/Oriente, 30 de Junho de 1999, 12 horas 51 minutos, cerca do quilómetro 17, entre Pó-

voa e Santa Iria – atinge-se a velocidade de 221 km/hora. Pela primeira vez, sem ser em ensaios, atinge-se esta velocidade ferroviária – é um recorde.

Breves momentos antes, ouviram-se aplausos nas carruagens.

A maioria dos passageiros de pé, olhos fixos no mostrador electrónico, lia um número: 220 quilómetros por hora! Julgava-se então que seria a velocidade máxima. Mas havia a descida de um viaduto e, na embalagem, o tal “limite”

era ultrapassado. Todos aguardavam este facto. No Entroncamento, a informação passara de ouvido em ouvido, de boca em boca. Fora solicitada autorização à REFER, que a dera, para que fosse atingida a velocidade (foi

esta a expressão). Ali estava ela.

Antes, outros “picos” tinham sido atingidos: 191 km/hora, entre Aveiro e Coimbra; 204 km/hora, próximo de Pombal. E as pessoas perguntavam umas às outras: “Então, viram? Viram os 204 qui-

lómetros-hora?”. A esta velocidade, pensava-se que se alcançaria o máximo. Só o maquinista José Marchão e os técnicos da CP directamente envolvidos nesta operação sabiam que a surpresa viria lá mais para diante.

A inauguração do Pendular nos órgãos de comunicação social

A Televisão, a Rádio e a Imprensa transmitiram a imagem de que a CP está a modernizar o seu parque de máquinas e serviços e que o comboio traz mais conforto e comodidade.

Enquanto a SIC, no Jornal da Noite, focou a sua atenção no Pendular, a RTP e a TVI centraram as reportagens no projecto TGV e nos constrangimentos da Linha do Norte, tendo sido utilizadas muitas imagens tomadas de helicóptero. Meia hora dos noticiários emitidos pelas televisões foi dedicada à viagem inaugural.

O Pendular teve também uma ampla e positiva cobertura, num total de 42 minutos, nas principais estações de rádio, com intervenções em directo, pelos repórteres da RDP,

TSF, Renascença e Rádio Comercial.

A imprensa escrita foi, no entanto, mais crítica. Os jornais deram, em geral, mais destaque aos problemas da infraestrutura e ao TGV.

Apesar disso, o "24 Horas" publicou, em primeira página, um título bastante elogioso: "O Pendular é um Luxo" e nas páginas 10 e 11, "Supercomboio nos carris".

No que se refere ao JN, uma página inteira foi dedicada ao Pendular, tendo classificado o dia seguinte à inauguração, em pós-título, como "Regresso à triste realidade" e, em título, "Pendular a 221 Km/h", embora tenha considerado, no "lead" da notícia, que

"A História dos caminhos-de-ferro portugueses, na manhã de ontem (31 de Junho) ficou muito mais enriquecida (...) e o Pendolino superou todas as expectativas".

O "Público", por seu lado, deu a primazia ao TGV para, em subtítulos, destacar que o "Pendular chegou à tabela" e "Perto de Pombal a 204 Km/hora".

"Pendular a Sério só em 2006" foi o título do Diário de Notícias, que classificou o ambiente (à partida) de grande reboliço.

Numa notícia de agenda, o Correio da Manhã teve em título "Linha curta para Pendular".

O Diário Económico mostrou o Pendular na Gare do Oriente e revelou que "João Cravinho promete comboios TGV em 2009".

Resumidamente, os media fizeram uma intensa cobertura do

dia da inauguração do

Pendular, pese embora as naturais e esperadas críticas.

No dia 1 de Julho, a SIC e a Renascença "deslocaram-se" a Campanhã para fazer reportagens no termo da primeira viagem comercial do "Serviço Alfa Pendular", onde verificaram o cumprimento do horário, aspecto que foi destacado pelos passageiros.

No Primeiro Jornal da SIC, os primeiros clientes do Pendular salientaram que "a viagem foi boa".



Maurício Levy

Um amigo dos comboios



Da direita para a esquerda: Eng. Vilaça Moura, Administrador da REFER, Eng. Frazão, Administrador da CP, Dr. Frásquilho, Presidente da REFER e Dr. Maurício Levy, da APAC.

sentir o comboio, para ver como se comportava. Se Levy é um apaixonado pela história do comboio, pelo passado dos caminhos de ferro, é também um dos homens que mais sentiu os tempos de marcar o passo e é um dos que vibram com os passos positivos que se dão na senda do progresso. Sempre crítico, por certo. E são esses os melhores amigos.

Havia satisfação no seu rosto. "Tempos novos", disse. "Comodidade", acrescentou.

Ora de pé, debruçado sobre o espaldar do banco da frente. Ora recostado no assento. Ora pensativo. Ora risonho. De quando em vez, caminhava pelas carruagens, olhava, tacteava. Voltava ao seu lugar. Foi um dos que aplaudiu entusiasticamente quando a velocidade chegou aos 221 km/hora.

O nosso amigo Maurício Levy é um dos que nunca vai esquecer o dia 30 de Junho de 1999.

Maurício Levy, um passageiro muito especial na primeira marcha do Alfa Pendular, que quase não necessita de apresentações aos ferroviários. Ele é um "amigo dos comboios", um dos alicerces da APAC – Associação Portuguesa dos Amigos dos Comboios e tam-

bém um dos homens da Associação de Jornalistas dos Caminhos de Ferro.

Ele estava entre os muitos interessados nesta viagem confirmadora dos tempos novos para a CP, uma das coroas da modernização. Encontrava-se ali para "viver", para

As experiências de um inglês

Um convidado para a viagem do Alfa Pendular foi Graham Garnell, londrino, 51 anos de idade, residente em Portugal há 15 e, desde há quatro anos, organizador de viagens de ingleses em comboios históricos portugueses.

O rosto reflecte satisfação, há um sorriso largo. "Então, mister Garnell, está a gostar?" Diz que sim com a cabeça. Depois, no seu complicado português, acrescenta: "Muita bom. Casi nã si sent nadá".

Graham Garnell tem uma vivência interessante. Em menos de meia dúzia de dias participou em duas experiências ferroviárias

diferentes, em Portugal. Uma, pelas linhas desactivadas da "estrela de Évora", à velocidade de 17 km/hora; agora, a ultrapassar os 220, no comboio novo.

Os dois extremos, a enorme distância entre o passado e o presente ferroviário. Duas eras: a do heróico passado, hoje memória museológica,

sublinhada, ainda, por velhas travessas de madeira dos anos 60 e a modernização em curso, onde velocidade e conforto se conjugam.



G. Garnell à conversa com Carlos Fonseca, presidente da Associação dos Amigos dos Caminhos de Ferro do Vouga

A última geração em comboios de pendulação activa

O Alfa Pendular, designação comercial deste novo serviço, é um comboio da última geração na área da pendulação activa, que vai permitir – quando concluídas as obras de modernização da infraestrutura – ligar as duas principais cidades do país em 2h15, atingindo-se velocidades da ordem dos 200/220 km/h em 159 quilómetros do percurso, de 160/200 Km/h em 125 quilómetros e inferiores a 160 km/h nos restantes 48 quilómetros da linha.

A CP já recebeu quatro comboios pendulares e fará em breve a recepção da quinta unidade; até ao final de 2001 serão entregues os restantes cinco comboios.

O investimento total ronda os 25 milhões de contos.

A FIAT Ferroviária foi a empresa líder do consórcio que venceu o concurso de adjudicação desta encomenda – em parceria com a Siemens e a ADtranz – embora a incorporação nacional neste projecto se situe nos 30 por cento.

Do ponto de vista técnico, os comboios pendulares adquiridos pela CP são uma versão mais evoluída do Pendolino ETR 460.

A pendulação activa tem como principal característica a circunstância de o comboio efectuar um movimento pendular ao vencer as curvas, mediante um sistema mecânico tal que a inclinação não é sentida pelo passageiro. Tal significa que o comboio pode otimizar a velocidade de aceleração

nas curvas, aumentando assim o conforto, os ganhos de tempo e de consumos energéticos.



O Alfa Pendular está preparado para alcançar uma velocidade máxima de 220 quilómetros/hora e nas curvas consegue atingir velocidades superiores em cerca de 30 por cento, relativamente aos comboios clássicos.

Um design atractivo

O atractivo "design" do Alfa Pendular é o resultado da colaboração estreita entre o Gabinete de Design da CP e a empresa Giugiaro, tendo havido o cuidado de aplicar critérios de ergonomia e modularidade, de modo a manter ao mais alto nível os padrões de conforto e de qualidade e optimizando, simultaneamente, as necessárias opera-

ções de manutenção e de reparação. Da parte da CP, o nível estético do Alfa Pendular fica a dever-se ao "designer" José Santa-Bárbara, técnico há muito ligado à empresa e distinguido no país e no estrangeiro pelos seus méritos artísticos.

Cada unidade pendular é composta por seis veículos interligados, estando localizados nos extremos da composição as cabinas de condução, com frentes aerodinâmicas. As portas, colocadas nas extremidades de cada carruagem, dispõem de uma abertura de 80 centímetros. Cada comboio tem o comprimento de 159 metros.

Segurança de elevada fiabilidade

O Alfa Pendular respeita as mais severas normas internacionais neste campo e incorpora igualmente o que de mais moderno oferece a indústria ferroviária. A segurança é garantida através de um elevado grau de redundância dos sistemas electrónicos, de controlo automático de velocidade, do rádio-solo-comboio, de frenagem eléctrica com recuperação de energia mecânica com discos actuados pneumaticamente e com protecção anti-patinagem.

Com ar condicionado automático, vidros fumados e cortinas eléctricas, o Alfa Pendular é um comboio estanque e pressurizado, com sistemas de audio e vídeo e de informação permanente a bordo, com "displays" exteriores e interio-

res controlados por computador e informações adicionais por interação, através de um ecrã de contacto táctil. Do ambiente pressurizado resulta uma elevada insonorização que limita os ruídos resultante do cruzamento, a alta velocidade com outros comboios, ou aquando da entrada num túnel.

Todos os veículos são alcatifados, dispõem de espaços para bagagens de mão por cima dos bancos e nas bagageiras situadas à entrada existem botões de chamada e lâmpadas individuais para leitura.

Na classe Conforto, que dispõe de 96 lugares, os bancos, reclináveis e com apoios para os pés, distribuem-se por duas alas. Dois lugares de um lado e um lugar do outro. Na classe Turística, com 205 lugares, cada ala possui dois bancos.

No tecto das carruagens estão colocados diversos ecrãs que permitem visionar filmes de vídeo, com o respectivo som controlado a partir do lugar do passageiro. Para isso, nos braços das cadeiras encontram-se as saídas de som para auscultadores, permitindo ao cliente

optar pelo som do filme ou por um dos três canais de audio em megafonia.

Por outro lado, quem desejar trabalhar a bordo poderá aproveitar ao máximo o tempo da sua viagem. O Alfa Pendular está também equipado com serviços de telefone e fax, fichas para ligação de computadores na classe Conforto e repetidor de sinal GSM, para fácil utilização de telemóveis pessoais.

Simultaneamente, o Alfa Pendular dispõe de espaço próprio para pequenos grupos que, na classe Conforto, poderá ser utilizado para reuniões de trabalho.

Os passageiros deficientes motores não foram esquecidos, reservando-se para eles dois lugares. Além disso, duas das portas de acesso possuem rampas elevatórias, por forma a vencer o desnível até à plataforma das estações. Uma das casas de banho foi especialmente adaptada para os passageiros de mobilidade reduzida.

As instalações sanitárias do comboio, além do elevado nível de qualidade do equipamento, encontram-se ainda apetrechadas com mesas para cuidar de bebés.

O que têm os Pendulares de diferente

Os comboios Pendulares incorporam um conjunto de sistemas, alguns dos quais tecnologicamente evoluídos, que representam o que de mais moderno é oferecido pela indústria ferroviária, nomeadamente:

- Pendulação activa.
- Climatização automática.
- Serviços de fax e telemóvel.
- Repetidores para aumentar a qualidade do sinal na comunicação por telemóvel.
- Telefone público.
- Sistema de informação permanente a bordo – através de displays internos e externos e por computador com écran táctil.
- Instalação eléctrica apropriada para a ligação de computadores portáteis.
- Instalação sanitária preparada especialmente para pessoas de mobilidade reduzida, para além de lugares específicos devidamente adaptados e um acesso a bordo através de elevador incorporado em duas portas.
- Instalações sanitárias em ciclo estanque. Os efluentes são depositados em contentor fechado e biologicamente tratado, sendo posteriormente despejados em instalação apropriada.
- Apetrechamento de todas as casas de banho com equipamento para cuidar de bebés.
- Zona especial para pequenos grupos.
- Três canais de audio em megafonia.
- Sistema de vídeo em todas as carruagens.
- Comando individualizado nos bancos para os canais de música e de vídeo.
- Vidros fumados e cortinas eléctricas.
- Botão de chamada.
- Lâmpada individual para leitura.
- Alcatifas em todas as carruagens.
- Espaço para bagagem de mão por cima dos bancos e nas bagageiras situadas à entrada das carruagens.
- Assentos reclináveis c/ apoio para os pés.
- Ergonomia e modularidade ao mais alto nível.
- Elevada insonorização e estanquidade das composições.

Com o Alfa Pendular pretende-se oferecer um serviço de alta qualidade, topo de gama, dirigido a um segmento de mercado médio alto que, neste momento, utiliza preferencialmente o automóvel.



Aconteceu a 1 de Julho

A primeira viagem comercial do Pendular

Lisboa, Santa Apolónia, dia 1 de Julho de 1999. A estação madruga. Seis horas e cinquenta minutos. Da Linha 1 parte o comboio para o qual, esta manhã, todos os olhares convergiram: o Alfa Pendular, de ligação ao Porto, na sua primeira viagem comercial. Nos que ficam na gare ou seguem noutras composições, há curiosidade. Entre os ferroviários, expectativa e (porque não?) um certo nervosismo: agora é mesmo a sério, a doer, já não se trata de ensaios – por isso, a UVIR, responsável pela exploração do Pendular, destacou quatro pessoas para o acompanhamento, para a observação, para a análise. Entre

os passageiros, o encanto pelo novo – eles são os primeiros viajantes.

Devagar, o comboio percorre o feixe de linhas de Santa Apolónia, entra no corredor para Braço de Prata, e faz-se a Oriente, para uma paragem já ritual na estação de Calatrava – o comboio e a estação, dois símbolos da modernidade. Em Oriente começa de facto a viagem. Eduardo Silva, do Depósito de Contumil, é o maquinista: ele conduz 128 passageiros, dos quais 46 em classe “Conforto”. Uma das características do Pendular: acabou a antiga distinção entre primeira e segunda classes, agora há um denominador comum – a qualidade.

“Conforto” e “Turística” distinguem-se pelo alinhamento dos assentos e largura das coxias e, ainda, pela quantidade de serviços que são prestados. A temperatura interior é amena, regulada, o mostrador electrónico assinala, para além das horas e da velocidade, a temperatura ambiente, dentro (entre os 18 e os 20 graus), enquanto fora do comboio estavam já 29º àquela hora da manhã.

O Pendular desliza sobre a via nova até Alverca. Como reage nos velhos troços? A trepidação é absorvida, não se sentem solavancos. Mais tarde, uma hora de viagem já feita, um dos passageiros comenta: “ainda não senti uma curva”. Ele é



Chegada “à tabela”, a Campanhã.



Eduardo Silva, o maquinista de serviço.

cliente habitual do Alfa-Clube: está sorridente, bem disposto, a satisfação espelha-se no rosto emoldurado por alva barba. Não se sentem as curvas – esta uma das vantagens da pendulação.

Devido às obras na via, o Alfa Pendular ora abranda, ora acelera, recupera nos troços melhores o tempo perdido nas passagens de marcha cautelosa. Por isso, vem a cumprir o horário. Servem-se os pequenos almoços, são distribuídos auriculares que permitem ouvir música distribuída por dois canais. Cada cadeira tem, num dos seus braços, uma tomada com regulação de volume de som e seleccionador de canais. E, ainda, uma captação de som de vídeo que, entretanto, começa a projectar-se na pantalha colocada sobre a coxia. Há também tomadas para computadores portáteis: um jovem vem entretido com um filme digitalizado que o seu computador lhe mostra.

Preocupado está o revisor, António Júlio Morais Castanheira. Natural de São Mamede de Riba Tua. Está na CP há 37 anos. A sua preo-

cupação é natural: o material é novo, tecnologia diferente, há um certo receio de eventuais falhanços, desejaria mais treino para que nada falhasse. É um profissional consciencioso, respeita os clientes, sente as responsabilidades. Incomoda-o que o material ainda apresente certas dificuldades, que anota. São pequenas anomalias, normais nos primeiros tempos de vida dos equipamentos.

Passagem por Entroncamento, por Pombal. Nas plataformas, pessoas olham o comboio novo, de formas elegantes – “parece um TGV”, dizem. Ao longo da linha, observam-se carros parados, gente que fotografia. Decididamente, o Pendular é uma atracção, até para os entusiastas da fotografia. Paragem em Coimbra, dentro do horário, entram mais dezoito passageiros (cinco em “Conforto”).

A comodidade das poltronas convida a um sono tranquilo, que alguns aproveitam. Outros vão escrevendo, vão lendo, vão estudando. Outros, ainda, comprazem-se com a música que lhes chega aos auri-

culares, enquanto aproveitam para passar os olhos pelos jornais à sua disposição. Em breve, o Pendular terá mais um serviço noticioso, de rádio, mercê de um acordo com uma estação emissora. Há quem aproveite para se deslocar às cabinas telefónicas instaladas nas caruagens ou para verificar horários e ligações ferroviárias que um informador digitalizado disponibiliza.

Paragem em Aveiro, também dentro do horário previsto. Um comentário: “agora temos comboios à tabela”. Essa a intenção, embora a CP saiba que, para o conseguir, ainda há muito a resolver, um enorme esforço a concretizar para que se atinja a grande meta – velocidade e pontualidade.

Paragem em Gaia/Devesas, depois, aproximação ao Porto/Campanhã, abrandamento na ponte de São João, sobre o esplendor do rio Douro, para que o horário seja rigorosamente cumprido. À chegada, está lá a televisão – a SIC – e a rádio – a Renascença. Vieram recolher depoimentos de passageiros e confirmar se o comboio fora pontual.

Mais conforto para clientes à conquista de mercado



Um passageiro utilizando uma das facilidades que o Alfa Pendular oferece.

A aquisição dos comboios pendulares obedeceu a uma estratégia comercial própria, que tem como principais objectivos a conquista de quotas de mercado no transporte de médio e longo curso, a elevação dos níveis de rentabilidade e o aumento do conforto dos clientes.

Este serviço de qualidade, topo de gama no caminho de ferro, é dirigido a um segmento de mercado médio--alto que, neste momento, utiliza preferencialmente o automóvel. Ou mesmo o avião. O seu posicionamento fará com que sejam integrados atributos próprios e inerentes ao serviço que se pretende prestar, para melhorar a competitividade e a rentabilidade, baseadas em formas de gestão orientadas para o cliente, com elevados níveis de atenção em terra e a bordo, altas prestações do material utilizado, pontualidade, regularidade e preços ajustados às prestações oferecidas.

O serviço de recepção e acolhimento é assegurado por pessoal devidamente habilitado e está voltado para a atenção personalizada ao cliente em cada uma das fases da viagem.

Estão ainda previstas acções de promoção especiais como, por exemplo, contemplando o serviço de aluguer de viatura na estação de destino ou a reserva de hotel e a criação de condições vantajosas para clientes de empresas e para possuidores de cartões de cliente CP.

O serviço está a ser comercializado através dos canais de distribuição normais (bilheteiras, agências de viagens) e pretende-se ampliá-lo aos mais modernos meios tecnológicos, como a Internet e as caixas Multibanco.

Deseja-se ainda que na política pós-venda sejam incorporados importantes novidades, tendo como

objectivo a satisfação total do cliente. Assim, será facilitada a apresentação de reclamações e incorporados critérios transparentes e céleres de resolução. Com o objectivo de corresponder e ultrapassar as expectativas dos clientes, garantindo a sua fidelização, a empresa procederá à realização frequente de inquéritos sobre a qualidade percebida do serviço.

Na presente conjuntura do mercado, decidiu a CP, em relação ao Alfa Pendular, manter a mesma estrutura de preços decorrentes do serviço Alfa, também de grande sucesso, desde que criado no princípio da década de 90. Assim, os preços praticados no Alfa Pendular, para uma viagem entre Lisboa e o Porto, serão de 3 150 escudos em classe Turística e de 5 150 escudos em classe Conforto, com um desconto de 10 por cento nos bilhetes de ida e volta.

Nova estratégia de comunicação publicita o novo produto

Poucos dias depois da entrada ao serviço comercial dos comboios pendulares, a CP deu início a uma campanha de divulgação promocional do novo produto, veiculada através da imprensa e da rádio de âmbito nacional, a qual inaugura uma nova estratégia de comunicação empresarial.

A um novo produto, uma nova forma de viajar, onde se alia o conforto com as múltiplas vantagens funcionais do comboio Alfa Pendular, o que constitui os pilares fundamentais da ideia-força desenvolvida pela agência que criou a campanha de publicidade para este serviço.

A primeira fase da campanha envolve a divulgação de cinco anúncios de imprensa e “spots” de rádio, decorrendo em Setembro / Outubro a segunda fase.

Os temas – “Reuniões”, “Restaurantes”, “Televisão”, “Castelo de Cartas” e “Computador” – foram os

seleccionados para os anúncios de imprensa nesta fase e que têm como objectivo evidenciar algumas

cobertura nacional, com predominância de meios especializados em economia e negócios.

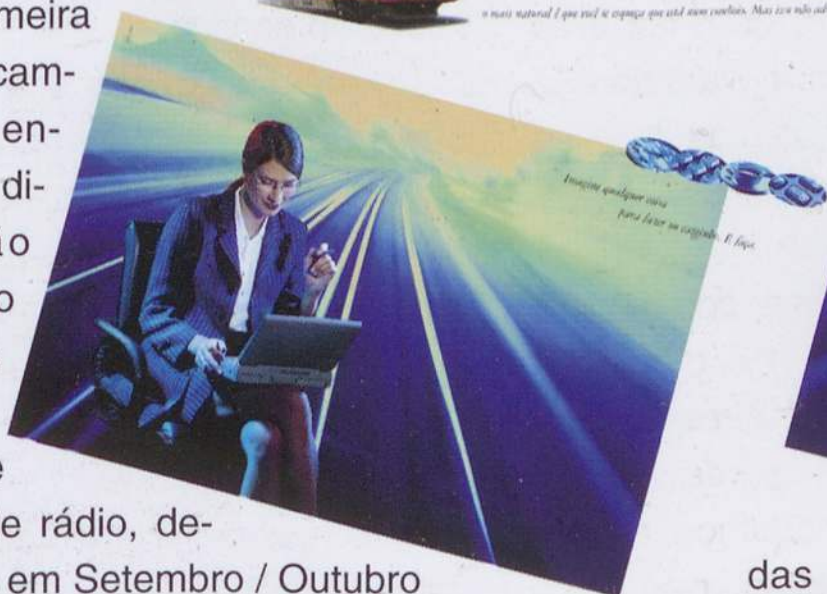
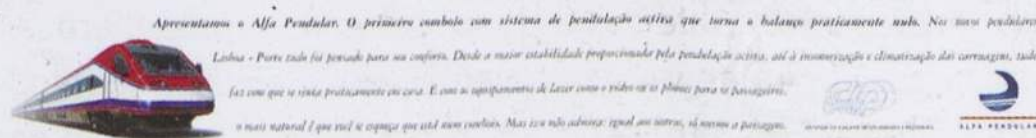
A TSF, por se adequar ao “target”, foi o órgão seleccionado para a inserção

dos “spots” promocionais na rádio.

A selecção dos meios e a ênfase da mensagem estão de acordo com os cliente-alvo do Alfa Pendular: os quadros executivos que têm necessidade de efectuar deslocações frequentes entre Lisboa e o Porto e para quem o tempo e as condições de trabalho durante a viagem são factores preponderantes na opção de transporte.

O alvo específico da campanha são, pois, os quadros médios e superiores, correspondente a pessoas com idade em torno dos 35 anos e cujas viagens entre Lisboa e o Porto são, em 70 por cento dos casos, rea-

lizadas por motivos profissionais e a expensas das empresas onde prestam serviço.



das particularidades que distinguem o Alfa

Pendular.

A campanha em curso contempla dez jornais e revistas de

José Marchão

Um maquinista na era da modernização

José Elias Marchão conduziu o Pendular na viagem inaugural e coube-lhe bater o recorde português de velocidade ferroviária sem ser em teste – 221 km/hora. Em ensaio, precisamente com o Pendular, o recorde é outro (227 km/h). Marchão



José Elias Marchão, um maquinista do progresso.

diz que “o seu a seu dono”, o máximo absoluto não é dele, foi de um colega cujo nome não se recorda. Mas nota-se, pelos olhos e pela maneira como explica, que não se importava nada de ter experimentado essa sensação.

Para já, ele fica na história dos caminhos de ferro – conduziu a marcha 22230, a do comboio inaugural e, por causa disso, até houve risota entre os ferroviários. Um jornal trocou-lhe a fotografia e o nome. Em letra de forma, talvez por gralha tipográfica, saiu publicado Machão em vez de Marchão!

Natural do Alto Alentejo, José nasceu há 44 anos, numa pérola, a Flor da Rosa. Terra pequena, sombreada de arvoredos, monumental.

Os comboios que então circulavam pelo Alentejo não visitavam a Flor da Rosa – passavam perto, para Portalegre e para

Elvas.

Mas as suas máquinas em nada se comparavam com as que ele conduz no Pendular – o maquinista é hoje mais um técnico de computador, tal o actual painel de bordo. As tecnologias obrigam agora a outra preparação, a mais estudos, a uma formação mais especializada. O progresso implica conhecimentos tecnológicos. E Marchão gosta do que faz. Na máquina, olhos fixos no painel e na sinalização da via, no balcão do painel a folha de marcha, o seu roteiro - os comboios também têm um “road book”. Isto é, um “rail book”.

Ferrovário de longa data, en-

trou para a CP há 23 anos. Nessa altura, a extensão de linha electrificada andava por metade do actual. Predominavam, portanto, as máquinas a diesel. Marchão viveu os anos das dificuldades, o caminho de ferro à espera da sua hora, em

quase colapso.

Depois, em meados dos anos 80, começam a ser dados os passos para a modernização que tem as suas primeiras manifestações, em termos de material circulante, com a entrada ao serviço das Corrail, mais tarde das UQE's da Linha de Sintra e da locomotiva “Entrocamento”, a primeira das 5600. São os tempos novos.

Para conduzir os Pendulares, Marchão recebeu preparação especial e, depois, durante algum tempo andou nos ensaios do moderno comboio.

“É um grande progresso”, diz. “Boa máquina”!

Boletim CP
Julho 1999 / Nº 22 / III Série

Membro da
Associação Portuguesa de
Comunicação de Empresa

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP / Calçada do Duque, nº 20 • 1249-109 Lisboa
Telf. (01) 321 57 00 • Fax (01) 321 58 79 / **Director:** Américo Ramalho / **Editor:** Carlos Madeira
Redacção: Nuno Rebocho e Casanova Ferreira / **Secretariado:** Gertrudes Santos e Elisabete Soares / **Produção e coordenação:** Média Alta - Imagem e Comunicação / **Paginação:** Inês Costa
Fotografia: Manuel Ribeiro e Viriato Passarinho / **Impressão e acabamento:** Fergráfica
Tiragem: 7.000 exemplares / Distribuição gratuita / Dep. Legal nº 117517/97