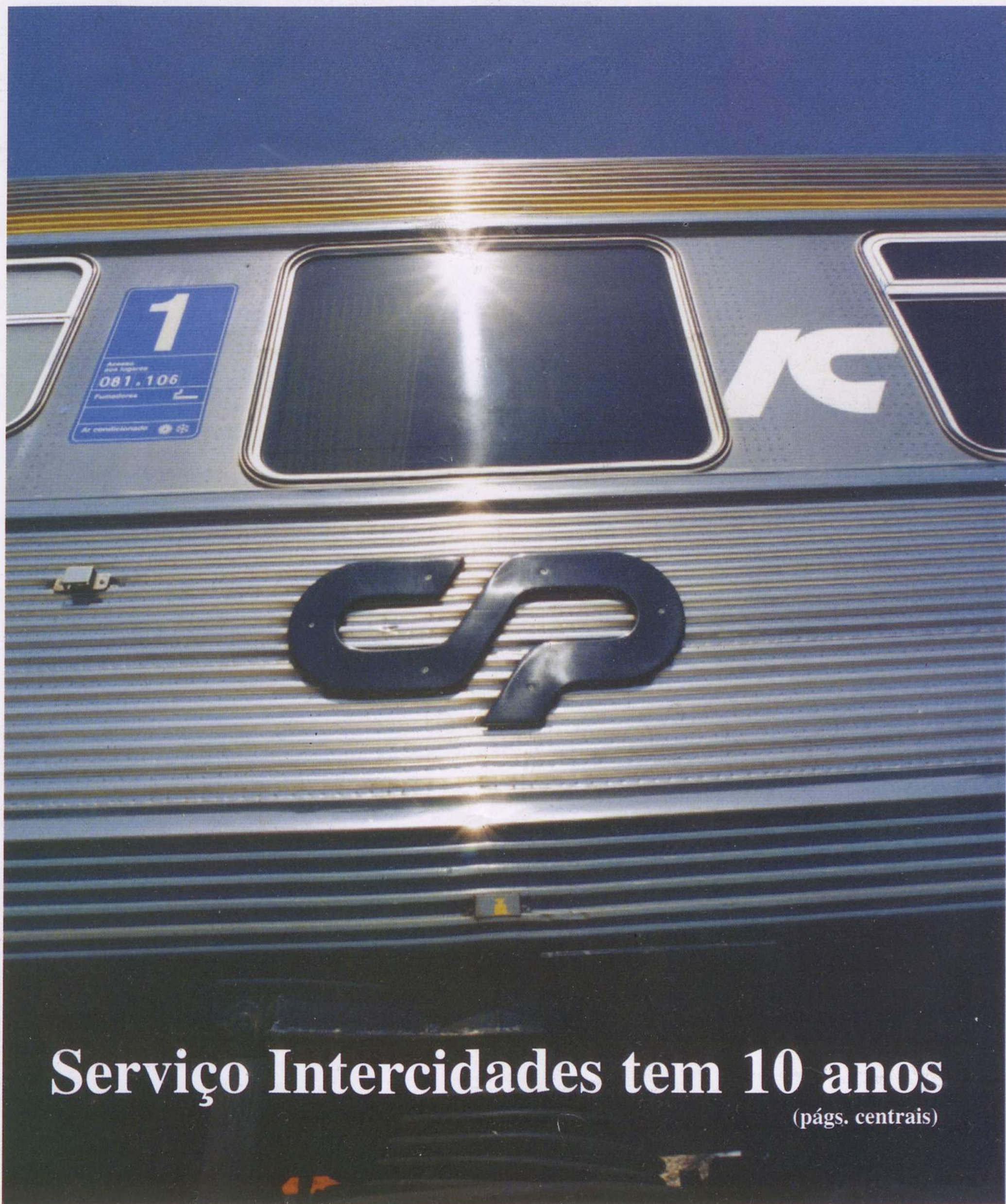


Boletim CP

NOTÍCIAS da Empresa

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP Nº07 / III Série / Abril 1998



Serviço Intercidades tem 10 anos
(págs. centrais)

Cartas e sugestões

O espaço dedicado à correspondência começa a suscitar um interesse cada vez maior junto dos leitores. Das cartas recebidas, escolhemos duas pelas sugestões e temas que levantam. A primeira, refere-se à ausência dos Editoriais. Lino Ferreira Dias confessa-se um leitor atento do Boletim e, em particular, daquela página. "Nos três primeiros números desta nova série, surgiram editoriais de bom nível",

recorda. Nesse sentido, faz um apelo ao seu reaparecimento.

A segunda carta é uma proposta do Chefe da Estação de Alcântara-Terra, Carlos Manuel Taborda, em que sugere a instalação de novos serviços nas estações de caminho de ferro, tornando-as "cada vez mais aprazíveis" para os passageiros. As suas sugestões são deveras interessantes.



A pertinência do Editorial

"Acostumado à leitura dos Editoriais, notei nos dois últimos números do Boletim CP (...) a falta do habitual Editorial. No número anterior, li com agrado a colaboração de um leitor, complementada com uma nota da redacção que sugeria a iniciativa de outros contributos. É neste sentido que escrevo estas linhas e com a única intenção de trazer o testemunho da importância que os editoriais têm para os leitores, sobretudo quando redigidos

com palavras precisas e intuitivas como nos habituou a série anterior do Boletim CP. Nos três primeiros números desta nova série, surgiram igualmente editoriais de bom nível (...) Dispondo de valores de comunicação assim, é natural que se tenham criado expectativas que a pontualidade do Editorial seja retomada, o que, sobremaneira, mais enriquecerá o Boletim CP."

Lino Ferreira Dias (Chefe de Estação, PCL da Pampilhosa)

N.R. - Nesta nova fase do Boletim CP, os Editoriais não são, voluntariamente, regulares e sistemáticos, tendo-se optado pela sua produção e publicação sempre que tal seja considerado pertinente para o esclarecimento de assuntos da vida da empresa. Ainda assim, não deixamos de registar com agrado o apreço pelos Editoriais, que os autores retomarão logo que seja oportuno.



A funcionalidade, integrada na moderna estética de construção, é visível na edificação das novas estações.

Estações modernizadas

"Como sou oriundo da área das estações, as minhas sugestões relacionam-se logicamente com as estações ferroviárias. Penso que, como portas de entrada no mundo CP, estas devem transformar-se, cada vez mais, em locais aprazíveis de lazer e bem estar e como prestadores de serviços diversos, em vez de locais de embarque, desembarque e espera, através de:

1. Rentabilização de espaços comerciais com lojas diversas e locais "de estar", locais de cultura e recreio – mini-bibliotecas, salas de convívio para jovens e terceira idade, mediatecas...
2. Os serviços prestados pelas estações

devem ser mais abrangentes, de modo a ultrapassar a mera compra, venda e disponibilização de informação, visando uma optimização dos espaços, como por exemplo, a venda de selos de correio, automóvel e fiscais, cartões telefónicos, entre outros. Isto porque, como se sabe, o funcionário da CP — como polivalente que é — facilmente se poderia adaptar a essa flexibilização dos serviços;

3. Deveria a estação — em sentido lato — estar dotada de meios para venda de bilhetes para qualquer destino nacional ou internacional e para o auto-expresso, assim como para o apoio ao turismo;

4. Seria igualmente um apoio para a UTML as estações terem em seu poder toda a informação desejada pelo cliente, no que se refere ao transporte de mercadorias;

5. No meu entender, algumas poderiam, como sucede no suburbano de Madrid, ser entregues a subconcessionários que se revelassem aptos a prestar um serviço de qualidade.

Carlos Manuel Taborda (Chefe de Estação – Alcântara Terra)

Gratos pelas colaborações, ficamos a aguardar as próximas cartas.

Exames médicos

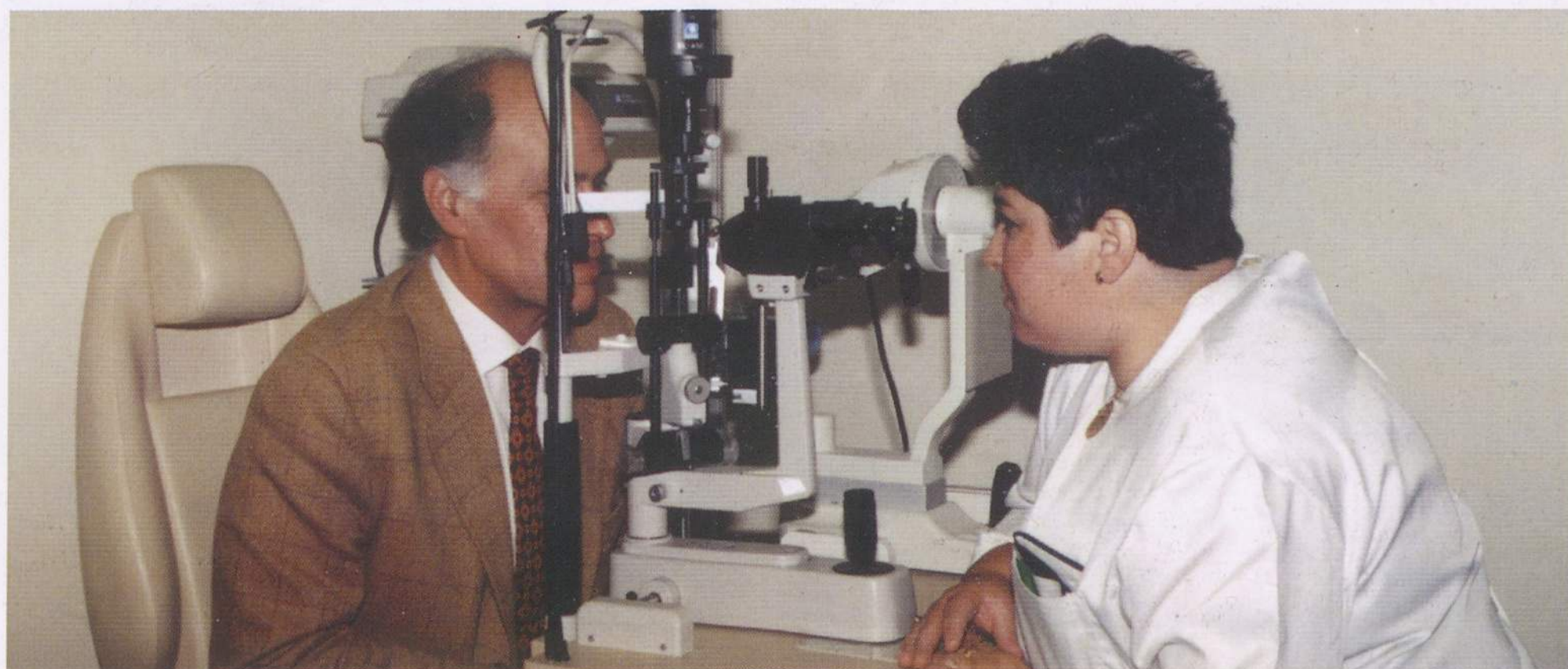
A medicina no trabalho aplicada à actividade ferroviária

Os altos níveis de segurança são um factor decisivo na prestação de qualquer serviço de transporte, em especial no sector ferroviário. Para os atingir, a empresa tem de acautelar uma série de factores, sendo a componente humana alvo de uma atenção especial. Em relação a este aspecto, os exames médicos e psicológicos desempenham um papel decisivo.

Uma das principais características da CP é a sua grande frente de contacto com o público. A elevada importância da componente humana impõe que

Trabalho. Ao pessoal com ligação directa à segurança das circulações são, obviamente, realizados em maior número. Tudo para salvaguardar o pró-

exames médicos, os psicológicos revelam-se fundamentais no bom desempenho das funções dos profissionais de algumas categorias. Por exemplo, a



Os exames são efectuados em função das diferentes categorias profissionais.

uma das grandes preocupações se centre no bem estar físico e psicológico dos seus trabalhadores.

Assim, os exames médicos e psicológicos feitos na empresa visam, acima de tudo, garantir a prestação dos diversos serviços com qualidade e segurança. Começam logo a ser efectuados aos candidatos a ferroviários, com níveis específicos de exigência consoante a função a que se candidatem.

Os exames são realizados pela Fernave, através da Ecosaúde - empresa especializada em Medicina do Trabalho e Medicina de Acidentes de

prio trabalhador e, simultaneamente, todos os passageiros que optam pelo comboio como meio de transporte.

No que se refere à frequência dos exames, podem ser periódicos, ocasionais ou após o retorno de uma baixa, para averiguar se o trabalhador está em condições de retomar o trabalho.

É também da responsabilidade da Ecosaúde a realização de inspecções e visitas aos locais de trabalho, a promoção de acções públicas de sensibilização, bem como o formular e propor recomendações tendentes à melhoria da medicina no trabalho.

Por outro lado, à semelhança dos

atenção e reflexos necessários para circulação em linhas equipadas com sistemas avançados de sinalização e telecomunicações, não são idênticos aos necessários para circular em linhas que exijam maior intervenção humana.

Estes exames pretendem, assim, garantir o desempenho apurado do elemento humano em zonas em que as infraestruturas de segurança não oferecem ainda os índices esperados.

Em 1997, foram efectuados, no total, cerca de 11.700 exames. O objectivo é garantir as melhores condições para a segurança dos passageiros e dos próprios trabalhadores.

Intercidades

«Ir e voltar no mesmo dia

O serviço Intercidades nasceu há precisamente dez anos, em sucesso, que tem contribuído para uma boa

Maio de 1998. Hoje, o Intercidades é um “produto” de grande imagem da empresa junto dos seus clientes.

A disponibilização deste serviço coincidiu com a aprovação pelo Governo, do Plano de Modernização e Reconversão dos Caminhos de Ferro e marcou uma viragem na perspectiva comercial da CP. A empresa consolida-

em prática a noção de que se podia tirar proveito das características potenciais do transporte ferroviário, tanto no tipo de clientes, como no mercado a que se dirigia.

Este produto era orientado prin-

Os níveis de tráfego alcançados e a implementação num mercado altamente concorrencial são a prova de que este serviço, apesar dos seus dez anos de existência, continua a ter um lugar de destaque na mobilidade das popu-

No ano seguinte, era a vez do Alentejo — Évora/Beja. Em 1991, as ligações ao Oeste foram alargadas até à Figueira da Foz.

As principais características do serviço centravam-se na rapidez das

bilizava uma série de ligações integradas.

Material circulante

No eixo Lisboa-Porto, as carruagens foram sempre climatizadas. Nos

O serviço Intercidades para Leiria e para a Régua, devido às especificidades das linhas e à escassez das composições disponíveis, começou por ser feito com automotoras. Após o alargamento do IC da linha do Oeste à



O conforto é uma das características do serviço Intercidades, conforme perspectiva de uma carruagem de 2ª Classe.

va, assim — depois da introdução do serviço ALFA, em 1987 — uma atitude empresarial inserida na lógica de mercado, procurando dar novas e diferentes respostas às necessidades deste e dos clientes.

Pela primeira vez, as tarifas foram fixadas com base na análise do mercado e da concorrência e não no número de quilómetros percorridos. Punha-se

principalmente para um segmento que se situava entre os serviços ALFA e Inter-Regional — viagens profissionais, ocasionais ou de família e de estudantes.

A concorrência com os “Expressos” rodoviários era então acérrima. No entanto, os Intercidades conquistaram progressivamente uma quota de mercado que, hoje, é da ordem dos 40%.

lações no nosso país.

O slogan inicial — “Ir e voltar no mesmo dia” — transmitia a ideia de rapidez, nas viagens entre Lisboa e as principais cidades do país. As ligações entre Lisboa e o Porto foram as primeiras a existir, com dois comboios por dia em cada sentido. Ainda em 88, surgiram as ligações à Guarda, à Covilhã, a Faro, a Leiria e à Régua.



Rapidez e conforto nas ligações ferroviárias, estabelecidas com o serviço Intercidades, em 1ª Classe (na foto) ou 2ª Classe.

ligações e no conforto e qualidade do material utilizado.

Em 1991, uma campanha promocional, paralela à oferta de novas condições de conforto das carruagens, fazia surgir o slogan “Da sua cidade para tantas cidades”. Substituiu-se, assim, a ideia do IC como uma ligação entre Lisboa e as outras cidades, pelo conceito de rede, que via-

restantes troços, circulava material Sorefame convencional, cujos interiores haviam sido reconicionados e melhorados através de um design que, apesar de tudo, impunha uma diferenciação em relação aos outros serviços, predominando as cores verde e cinzento. No exterior, o material do “Intercidades” era caracterizado pelas faixas verdes.

Figueira da Foz, registou-se uma melhoria no material circulante, com a introdução de máquina e carruagens Intercidades nesse eixo. Na Régua, mantiveram-se sempre as automotoras. Em 1993, assistiu-se ao aumento do nível de modernização e de qualidade do material circulante utilizado, em que todas as composições eram climatizadas. Com efeito, foram introduzidas

no serviço IC, no âmbito do projecto “nova geração Intercidades”, 45 carruagens climatizadas, envolvendo um investimento de cerca de 5 milhões de contos.

Sistemas de venda de bilhetes

No início do serviço, a venda e reserva de bilhetes processava-se de forma manual. Só em 1991 é informatizada a venda e reserva, no eixo Lisboa-Porto. Esta informatização estendeu-se progressivamente aos restantes eixos, sendo hoje uma realidade em todos os itinerários Intercidades, se bem que, ainda, de uma forma incompleta no Algarve.

Os Intercidades hoje

O serviço Intercidades impôs-se como um “produto” de reconhecida qualidade, com um papel decisivo na mobilidade das populações, quer entre as principais cidades, quer entre os centros de reconhecido desenvolvimento e importância regional. À semelhança do slogan inicial, os horários estabelecidos ainda permitem, mesmo nas distâncias mais longas, “ir e voltar no mesmo dia”.



Os comboios rápidos satisfazem as necessidades das deslocações entre cidades.

Paralelamente, foi criada uma série de condições que permitiram a evolução deste serviço ao longo dos anos. Os passageiros podem, entre outros aspectos, fazer a marcação de

lugar e a compra de bilhete por Multibanco, dispõem de bar, incluindo serviço de refeições ligeiras, bem como telemóvel para contacto com o exterior.

Actualmente, circulam 26 comboios Intercidades por dia, número que ascende aos 28, no período de Verão, com o aumento da oferta no eixo Lisboa-Faro. Isto significa que, diariamente, 60 cidades do nosso país são servidas por estes comboios, que percorrem 4 400 quilómetros.



O Intercidades impôs-se pelo seu papel decisivo na mobilidade das populações, quer entre as principais cidades, quer entre os centros de reconhecido desenvolvimento regional.

Nos dez anos de existência, foram já transportados mais de 15 milhões de passageiros, ascendendo o volume anual de negócios a mais de 2,5 milhões de contos.

A maioria dos nossos clientes viaja na quase totalidade do percurso Intercidades, tirando partido do conforto proporcionado pelo comboio para grandes viagens. De acordo com estudos feitos pelo Gabinete de Intercidades, 45% dos clientes utiliza o serviço IC, em média, três ou mais vezes por mês.

Os índices de pontualidade nalguns eixos são, neste momento, um aspecto crítico no sucesso dos Intercidades. Os grandes projectos de obras e de remode-

lação da infraestrutura ferroviária condicionam, muitas vezes, as condições de circulação, levando a atrasos consecutivos. Daí que se pretenda alcançar índices de pontualidade desejáveis na ordem dos 90%.

Concretiza-se, desta forma, uma alteração estratégica na abordagem ao serviço Intercidades. Pretende-se uma total homogeneização dos padrões de qualidade do serviço oferecido: a qualidade do material circulante, do serviço e

das ofertas terá de ser a mesma, independentemente do eixo em que se viaje.

Assim, e porque não existem, neste momento, condições objectivas para qualificar o serviço nos eixos da Figueira da Foz (Oeste), Régua e Évora/Beja (Alentejo), os comboios Intercidades passarão a Inter-Regionais, mantendo todas as condições de material e horários, proporcionando, por esse motivo, uma redução no tarifário praticado.

Trata-se de uma medida de transparência perante o mercado e de uma opção comercial que lhe está associada, na defesa dos clientes e da imagem do produto Intercidades.

A evolução do Intercidades

Ano	Eixo	Material	Slogan
1988	Lisboa-Porto	Carruagens climatizadas	"Ir e voltar no mesmo dia"
1988	Lisboa-Guarda Lisboa-Covilhã Lisboa-Faro Lisboa-Évora/Beja	Carruagens recondicionadas	
1988	Lisboa-Leiria Porto-Régua	Automotoras (UTD)	
1991	Lisboa-Figueira da Foz	Carruagens recondicionadas	"Da sua cidade para tantas cidades"
1993	Lisboa-Guarda	Carruagens climatizadas	
1994	Lisboa-Covilhã Lisboa-Faro	Carruagens climatizadas	

	nº passageiros	%	Receitas (em contos)	%
ALFAS	474969	19.72	1269838	30,76
INTERCIDADES	1933129	80.28	2858540	69,24

ESTRUTURA DO TRÁFEGO

ESTRUTURA das RECEITAS (Jan-Dez/97)



	nº passageiros	%	Receitas(em contos)	%
Alentejo	67005	3	56407	1,97
Lisboa	887718	47	1511516	52,88
Régua	39998	2	34664	1,21
Guarda	315748	16	430305	15,05
F. da Foz	57318	3	34624	1,21
Algarve	280098	14	451848	15,81
Covilhã	285244	15	339176	11,87

EIXOS INTERCIDADES (passageiros)



Unidade de Suburbanos do Grande Porto Primeira fase de constituição está já concluída

O relatório da primeira fase de constituição da Unidade de Suburbanos do Grande Porto (USGP) foi apresentado, no início de Abril, por uma equipa de consultores que tem apoiado os estudos de "criação" desta Unidade

Pretendeu-se caracterizar a situação actual das linhas suburbanas do Porto, para que se consiga detectar as principais lacunas no serviço prestado e planear as medidas para as corrigir, de uma forma sustentada.

Porto/Marco de Canavezes e Braga/Guimarães.

Essencial na programação de uma estratégia de acção é sabermos exactamente onde estamos e para onde queremos ir. Assim, foi definido como con-

quota de mercado", evidenciando uma postura proactiva, num mercado cada vez mais competitivo.

A Unidade assumirá as suas responsabilidades no contexto das relações com o Estado, mas não perderá de vista os "critérios de rentabilidade", subjacentes à filosofia de uma Unidade de Negócios, que se pretende baseada numa cultura de resultados.

Aumento da quota de mercado

A intermodalidade e a articulação com outras entidades operadoras são factores decisivos no alcance dos objectivos enunciados. Só o aumento da eficácia global do sistema de transportes do Porto, através da conjugação de esforços dos vários operadores, permitirá ganhar novos mercados perante um adversário cada vez mais comum a todos os operadores — o transporte individual.

Do total de pessoas que diariamente viaja na área suburbana do Porto, 60% utiliza o transporte individual, permitindo que uma estratégia consolidada e sustentada, explore novas áreas de mercado, fazendo uso das vantagens competitivas que são inegavelmente reconhecidas ao caminho de ferro.

Outra das conclusões retiradas dos estudos efectuados, refere-se à proveniência dos passageiros dos serviços suburbanos. Mais de 80% dos passageiros deslocam-se a pé para a estação e cerca de 55% demora menos de cinco minutos nessa deslocação. Estes dados indicam que os actuais passageiros são pessoas que moram muito próximo das estações. Com base nestas informações, pode-se concluir

que uma correcta infraestruturação das estações, com a existência de parques de estacionamento, permitirá captar passageiros que até agora utilizam o transporte individual. Disponibilizadas certas condições infraestruturais, os

tem composições de máquina e caruagem, desadequadas das características de um transporte suburbano.

Está agora em fase de finalização a elaboração do caderno de encar-

de níveis hierárquicos, de modo a assegurar flexibilidade na acção e capacidade de decisão em tempo útil. Esta organização será sustentada por um correcto aproveitamento da estrutura central da CP, desenvol-



O eng.º Fernando Ávila, presidente da Comissão Executiva, na apresentação da USGP.

Foi também apresentado um estudo de mercado que permitiu aferir quais as principais características do mercado que vai "alimentar" os serviços suburbanos prestados por esta Unidade, com particular incidência para as áreas abrangidas pelas linhas de Aveiro,

ceito estratégico da USGP "constituir-se como prestadora de serviços de transporte competitivos e inovadores, continuamente ajustados às necessidades da procura". Como definição da missão, é referido explicitamente o objectivo a alcançar: de "aumento sustentado da



As potencialidades de crescimento do tráfego são um ponto forte do Suburbano do Grande Porto.

passageiros poderão, nas suas deslocações diárias, vir até à estação, deixar o seu carro no parque e apanhar o comboio para o centro da cidade. O serviço suburbano desempenhará, assim, um papel essencial no aumento da qualidade de vida das populações do grande Porto, bem como na qualidade do ambiente das zonas em que opera.

O futuro

Para alcançar estes objectivos, a Unidade de Suburbanos poderá contar com uma renovação significativa na frota de material circulante.

No serviço suburbano, ainda exis-

gos para a aquisição das Unidades Múltiplas Eléctricas (UME's), bastante mais ligeiras e adequadas ao serviço de suburbanos. Como mencionámos em edições anteriores, o lançamento do concurso internacional está previsto ainda para o primeiro semestre do corrente ano.

Em termos de organização, esta Unidade estruturar-se-á em torno das áreas Comercial e de Operações, complementadas por áreas de suporte à actividade corrente, aproveitando soluções organizacionais de eficácia comprovada. A estrutura terá um reduzido número

vendo o grau de polivalência dos trabalhadores que vierem a integrar a USGP.

Esta apresentação traçou, em termos gerais, as linhas orientadoras, que serão agora aprofundadas na segunda fase da análise, consubstanciando as definições ao nível de organização da Unidade de Negócios. Pelo empenho manifestado no decurso desta sessão, podemos antever que o transporte na área do suburbano do Porto sairá largamente beneficiado com esta reorganização, permitindo-nos a prestação de um melhor serviço.

Bombeiros da Póvoa de St^a Iria recebem viatura de desencarceramento



As corporações de bombeiros necessitam de viaturas bem equipadas para uma actuação eficaz.

Como forma de reconhecimento pela pronta intervenção dos Bombeiros da Póvoa de Santa Iria, no acidente ocorrido em Março, naquela localidade, o CG deliberou a oferta de um carro de intervenção rápida para casos de acidentes ferroviários.

Trata-se de uma viatura todo-o-terreno, com características únicas que lhe possibilitam actuar nas mais diversas situações. Almofadas de ar com capacidade para mais de 100

toneladas, material para desencarceramento e iluminação exterior são alguns dos equipamentos instalados.

A corporação da Póvoa de St^a Iria — zona de intenso tráfego ferroviário — tem agora ao seu dispor material com as características próprias da ferrovia, que viabiliza uma intervenção rápida e eficaz.

Mais uma vez se estabelece uma cooperação proveitosa entre as empresas e a sociedade civil, com benefício para ambas as partes.

Turismo ferroviário está a renascer

Uma ideia que renasce das cinzas. Pretende-se promover entre os trabalhadores da CP o gosto de viajar (sem ser em serviço), aliando cultura e turismo e tendo, na medida do possível, o comboio como meio de transporte.

No passado, aquele encontrou, entre nós, enorme adesão, mas — aos poucos e por várias razões — o hábito foi-se perdendo. Agora, o Serviço Social e de Condições de Trabalho da Divisão de Gestão de Pessoal (Departamento de

Gestão) estuda a possibilidade de impulsionar tal prática.

De momento, há que partir do zero. Estabelecem-se contactos, fazem-se estudos. Junto da FIATC - Federação Internacional de Associações de Turismo Ferroviário, estão a ser recolhidos elementos susceptíveis de encontrar programas para andar sobre carris.

Entretanto, o Serviço Social das Condições de Trabalho (Rua de Santa Apolónia, nº65, 5º - 1196 Lisboa Codex)

recebeu da ATCS - Associação Turística dos Ferroviários Suíços, o respectivo programa de actividades, até final do ano em curso. Entre muitos outros, existem 8 interessantes destinos:

- Israel, Egipto e Jordânia, com a duração de 15 dias, de 1 a 15 de Novembro.
- 15 dias na Grécia, com partida todas as Quintas-feiras.
- Roma, Cidade Eterna (com a duração de seis dias), de 6 a 11 de Setembro.
- Tesouros Bizantinos do Ocidente, de 11 a 20 de Outubro (duração de 10 dias).
- Sardenha, uma viagem de 9 dias pela sua Arte, pela sua História e pelas suas paisagens. Ainda sem data.
- 6 dias por Verona e suas areias, de 2 a 7 de Julho.
- Cruzeiros do Jubileu, durante 8 dias, de 2 a 10 de Outubro.
- Tunísia (praia de Hammamet), uma semana, desde Abril a Setembro.

Quanto a itinerários no território nacional, o Serviço Social e das Condições do Trabalho está a coligir e organizar os elementos necessários a uma próxima divulgação junto de todos os ferroviários.

Os preços são variáveis. Os interessados podem obter informações detalhadas naquele Serviço.



Os passeios turísticos por caminho de ferro estão a retomar o interesse do público.

De 3 a 5 de Julho

XXVIII Jogos Desportivos Ferroviários realizam-se em Aqualva/Cacém

Organizados pela ADEFER - Associação Cultural e Desportiva dos Trabalhadores da Ferrovia e Afins, os XXVIII Jogos Desportivos Ferroviários estão aí: em Aqualva/Cacém, de 3 a 5 de Julho. Já uma tradição, os Jogos trazem, desta vez, o atractivo de uma componente cultural que promete — jogos florais, um concurso de fotografia e um festival de música.

Com o apoio do Serviço Social e das Condições do Trabalho da Direcção de

atletas. Para a prova de basquetebol inscreveram-se 65 praticantes e 28 para o ténis de mesa.

A organização optou, este ano, pela demonstração de duas outras modalidades, o andebol e o futebol de cinco, como incentivo para a sua inclusão na actividade dos núcleos associativos ferroviários.

Uma componente cultural

Duas novidades: os Jogos Florais e o

alarga-se o seu âmbito, estendendo a um maior número de ferroviários a sua convivência que marca estes três dias, que têm por centro a Escola António Sérgio, em Aqualva/Cacém.

Os interessados numa eventual participação em tais manifestações de carácter cultural podem obter informações detalhadas junto da organização — ADEFER, Travessa do Enviado de Inglaterra, nº1, 1º Dto, Lisboa 1150 Codex (Tel. 3534786 - 3534866/36).

Oito colectividades presentes

São oito as colectividades que vão estar presentes nestes XXVIII Jogos. Para além do organizador — a ADEFER — deslocam-se ao Cacém, o Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã, o Grupo Desportivo dos Ferroviários da Figueira da Foz, o Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento, o Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro, o Grupo Desportivo dos Ferroviários de Torre das Vargens, o Grupo Desportivo dos Ferroviários de Vendas Novas, o Clube Ferroviário de Portugal e a Associação Desportiva, Recreativa e Cultural dos Ferroviários.



Os Jogos Desportivos Ferroviários são uma tradição na empresa.

Pessoal e Assuntos Sociais da CP, os Jogos mobilizam, este ano, oito grupos e associações que participam em competições distribuídas por seis modalidades (mais duas em exibição), num total de 387 concorrentes. O futebol congrega o maior número de participantes — 152. Mas é de salientar que práticas desportivas como o xadrez e a pesca mobilizam, desta feita, um considerável número de interessados — 36 xadrezistas e 56 pescadores desportivos.

A estrutura etária dos trabalhadores ferroviários — na sua grande maioria entre os 30 e os 60 anos de idade — explica a elevada presença em actividades "mais sedentárias", como são a pesca e o xadrez.

Registe-se, igualmente, a significativa adesão à prova de atletismo — 9 quilómetros corridos em estrada: estão inscritos 50

Festival de Música. Os Jogos Florais ferroviários abarcam modalidades tão diferentes como a poesia, a pintura, a cerâmica, a olaria e a escultura. É dada, assim, especial relevância às artes plásticas. O concurso de fotografia, tanto quanto é possível saber, está a despertar grande interesse: são muitos os que se dispõem a participar com os seus trabalhos.

O Festival de Música está aberto a quantos queiram mostrar as suas potencialidades, quer no canto ou na dança, quer através de execuções instrumentais a solo ou em conjunto.

Pretendeu a organização fazer acompanhar a habitual competição desportiva que caracteriza os Jogos com outros momentos onde a cultura se faz o principal atractivo. Deste modo, enriquecem-se os Jogos e

Cronologia dos Jogos

Não detectámos elementos anteriores a 1969 sobre os Jogos Ferroviários. Sabe-se que até então se realizaram por dezoito vezes, mas os locais e anos respectivos são-nos desconhecidos. Em 1988, retomou-se a tradição (decorreram no Entroncamento), mas logo no ano seguinte não se efectuaram.

A partir de 1990, os Jogos Ferroviários passaram a acontecer todos os anos: 90, em Campanhã; 91, no Barreiro; 92, no Entroncamento; 93 e 94, em Lisboa; em 95, regressaram a Campanhã; em 96, de novo no Barreiro; e em 97, em Vendas Novas.

De comboio para a EXPO'98

Mais cómodo e eficiente

O comboio será um dos melhores, senão o melhor meio de transporte para chegar à EXPO'98. Permite uma viagem tranquila, cobre todo o horário de abertura diária, vence as dificuldades de acesso e não traz o incómodo do estacionamento de automóveis. E mais, uma das portas de entrada é uma estação majestosa e um

No que se refere à Linha de Cascais, aberta a Linha Caravela do Metro, está assegurada a ligação rápida do Cais do Sodré até à Oriente. Foi necessário reforçar apenas a circulação ferroviária e o seu horário. Os últimos comboios saem do Cais do Sodré, com paragem em todas as estações até Cascais, às 3 e às 3h30.

Lisboa às 22h05) e mantém-se aos Sábados todo o horário próprio da semana para Alfaz e Intercidades.

Linhas telefónicas CP/EXPO

Para responder ao inevitável acréscimo de procura do transporte ferroviário durante o tempo em que a Expo'98 estiver aberta, foi feito um esforço para assegurar um bom serviço, nomeadamente, no que respeita à qualidade da informação prestada aos clientes. Nesse sentido, foram instaladas linhas de informação telefónica pelas quais, em qualquer ponto do país, as pessoas podem obter os dados de que necessitam sobre horários e tarifas dos comboios que levam à Expo.

Seis linhas telefónicas ao serviço, duas da rede do Porto e quatro da rede de Lisboa, cada qual destinada a uma Linha de circulação específica. Assim:

Linha do Norte:

- (02) 204 05 60 (norte de Coimbra)
- (01) 310 32 70 (sul de Coimbra)

Linha da Beira Alta

- (02) 204 05 62

Linha da Beira Baixa

- (01) 310 32 72

Linha do Sul

- (01) 310 32 78

Linha do Oeste

- (01) 310 32 74

Linha do Alentejo

- (01) 310 32 76



A nova Estação do Oriente é a imagem dos caminhos de ferro do futuro.

interface eficaz — a Estação do Oriente.

Pode dizer-se que toda a rede ferroviária portuguesa converge para a Expo e que o comboio é o meio mais cómodo para transportar quem a queira visitar. O sistema de ligações foi estudado, de forma a, sem praticamente recorrer a comboios especiais, contemplar a procura que será, prevê-se, intensa, até Setembro.

Suburbanos de Lisboa

Todas as ligações suburbanas da área de Lisboa foram reforçadas. Da Linha de Sintra, a Estação do Oriente é alcançável pelos comboios da família Cacém, que prolongam o seu trajecto até à Expo, com uma cadência de 15 minutos.

O horário tardio de fecho da Exposição foi levado em consideração, mantendo-se os comboios ao serviço até às 0h39, durante a semana, e até às 3h24, ao fim de semana — hora de partida da última composição com destino ao Cacém. Aos Sábados e Domingos, mantém-se o horário de semana da Linha de Sintra.

Deste modo, responde-se às necessidades de quem ficou na Expo até ao seu encerramento.

Longo curso

A ligação a Tomar foi também reforçada com mais três comboios, no sentido Stª Apolónia-Tomar: 1h16, 2h16 e 3h16 (esta última composição com término no Entroncamento). No sentido Tomar-Lisboa, parte um primeiro comboio às 10h22, com chegada prevista para as 12h10.

Para atender a procura que vem do Algarve, a partir de 17 de Maio, vigora o horário de Verão, com três composições a circular diariamente nos dois sentidos. Neste eixo há também um comboio especial de ligação à Expo'98 (via Setil) com saída de Faro às 6h05 e de Lisboa (Oriente) às 21h00 (circula às Terças, Quartas e Quintas).

Na Linha do Norte, é posto a circular um Inter-Regional, com cinco carruagens de primeira classe (partida do Porto às 8h10; no sentido inverso, tem a partida de

Boletim CP

Abril 1998 / Nº7 / III Série

Membro da
Associação Portuguesa de
Comunicação de Empresa



Edição do Gabinete de Relação Públicas da CP/
Calçada do Duque, nº20 1249 Lisboa Codex
Telf. (01) 321 57 00 - Fax (01) 347 65 24
Director: Américo Ramalho / **Editor:** Pedro Vaz /
Redactor Principal: Nuno Rebocho / **Produção:**
Média Alta-Imagem e Comunicação / **Fotografia:**
Manuel Ribeiro e Viriato Passarinho / **Grafismo:**
Elizabeth Almeida / **Impressão e acabamentos:**
Fergráfica / **Tiragem:** 13 500 ex. / Distribuição gra-
tuita / Dep. Legal nº 117517/97