

Boletim CP

Edição do Gabinete de Imagem e Comunicação da CP | Nº 73 | IV Série | Setembro - Outubro 2004



Neste número

- 
- 3** Mensagem do Presidente
 - 4 e 5** Resultados económicos e financeiros do primeiro semestre
 - 6 e 7** Alfa Pendular: cinco anos de sucesso
 - 8** Comboio turístico mostrou-se no Oriente
 - 9** Videovigilância avança em Sintra e Cascais
 - 10 e 11** Novo serviço na linha de Guimarães conquista clientes
 - 12 e 13** Entrega de donativo ao Movimento Paralímpico
 - 13** Acordo empresas CP/Galp
 - 14 e 15** Visita à Secção Museológica de Arco de Baúlhe
 - 16 e 17** César Ramos: Poeta e reformado declama para o "Guiness Book"
 - 18 e 19** Ferroviários destacam-se no remo nacional
 - 20** Carreiras: Maquinista no feminino na linha de Sintra

Boletim CP

Setembro - Outubro 2004 | Nº 73 | IV Série

Edição: Gabinete de Imagem e Comunicação | Calçada do Duque, nº 20 | 1249-109 LISBOA

Telfs. 21 321 29 18 / 29 94 | Fax 21 342 40 11 | boletimcp@mail.cp.pt

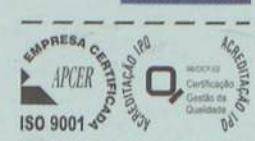
Directora: Filipa Ribeiro | Editor: João Casanova Ferreira | Secretariado: Viriato Passarinho

Fotografia: Manuel Ribeiro e Viriato Passarinho

Concepção Gráfica, Paginação, Impressão e Acabamento: Fergráfica, Artes Gráficas, S.A.

Tiragem: 6.000 exemplares | Distribuição gratuita | Dep. Legal nº 117517/97

Membro
da Associação Portuguesa
de Comunicação de Empresas



Informações
808 208 208

www.cp.pt

Linhas necessárias

ESFORÇO CONTÍNUO AO SERVIÇO DO CLIENTE

Nas empresas de prestação de serviços, como é o caso da CP, nunca será demais falarmos nas nossas capacidades e na preparação profissional contínua e persistente que temos de assegurar para responder de forma cada vez mais eficaz, às necessidades e expectativas manifestadas pelos nossos clientes que mudam com grande frequência por efeito das condições de vida actuais.

Torna-se, por isso, necessário termos a permanente preocupação de procurar reorientar a Empresa, mais em torno dos seus clientes do que em torno dos seus produtos ou das áreas geográficas em que operamos.

Todos nós, seja qual for o nosso posto de trabalho e as nossas responsabilidades, devemos fazer um esforço contínuo de modo a melhor entender as necessidades do cliente, o que ele espera dos nossos serviços e como sente o modo como o tratamos.

Será, por isso, necessário promover as melhores condições para se criarem "alianças" no relacionamento com os nossos clientes, de modo a que estes se sintam verdadeiros parceiros, o que pressupõe confiança e cumplicidade na interacção cliente/empresa.

Sabemos bem que muitos dos nossos clientes ainda revelam uma elevada insatisfação quando nos contactam para resolução de uma qualquer dificuldade relacionada com o serviço prestado pela CP.

É por isso que nunca nos devemos esquecer daquela "regra de ouro" dos manuais de marketing: custa cinco ou dez vezes mais captar um novo cliente do que manter um cliente já existente.

A protecção da relação com um cliente, que é assim tão importante, só poderá ser feita jogando o jogo da satisfação do cliente.

Para isso será necessário termos uma preocupação permanentemente orientada para o serviço e para o acolhimento, o que nos obrigará a nunca esquecer no nosso dia a dia o que os clientes pretendem normalmente:

- Um serviço com boa capacidade de resposta, o que quer dizer que precisam de confiar em nós e ter a certeza de que estaremos sempre presentes em todas as circunstâncias e durante todo o serviço prestado;
- Uma relação cliente/empresa mais proactiva, esperando serem chamados a uma maior participação sempre que as nossas decisões, enquanto operadores de serviços de transporte, afectem as suas vidas;
- Soluções de transporte que lhes sejam, de facto, úteis para resolver os seus problemas quotidianos.

Se a nossa empresa conseguir colocar, no centro da sua actuação, estas condições seguramente alcançará maior fidelização dos seus clientes e a concorrência terá maiores dificuldades em os conquistar.

Por outro lado, também facilmente se compreenderá que não será possível nem economicamente justificado dispensar o mesmo nível de exigência e de qualidade de serviço, de assistência e de atendimento a todos os nossos clientes.

Não será justo que um cliente que pretenda um serviço de transporte de reduzido custo, embora naturalmente sempre seguro e pontual, venha a ter o mesmo nível de acolhimento e de atenção personaliza-

dos concedido a outro cliente que espera mais do que um simples serviço de transporte, com mais valor acrescentado, estando também disposto a pagar mais pela prestação oferecida.

O tempo e a energia consumidos pelos nossos recursos, perante estes dois tipos de clientes, naturalmente que terá de ser diferente bem como o investimento que a empresa terá que fazer para preparar e qualificar os seus colaboradores para estes distintos segmentos do mercado, ou tipos de clientes.

Nestas matérias muito há ainda a fazer na CP com vista à conquista de mais clientes que são a razão de ser da nossa existência e uma garantia do futuro do transporte ferroviário no nosso País.

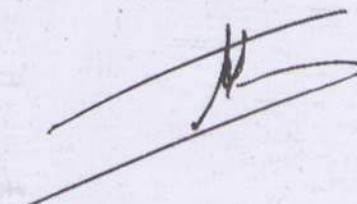
Pela força das circunstâncias e das oportunidades profissionais que vão surgindo cessarei brevemente funções na Presidência do Conselho de Gerência da Empresa para me dedicar ao novo e importante projecto da nova travessia ferroviária do Tejo na região de Lisboa.

Sendo esta, assim, a última mensagem que vos endereço, no exercício das funções que agora terminam, quero manifestar-vos o meu agradecimento e respeito pela forma como a vossa colaboração leal e empenho quotidiano e responsável, ajudaram a reforçar o prestígio que a CP tem junto do mercado e a convicção de que o futuro da Empresa e de todos os que nela trabalham dependerá, em grande parte, da afirmação que soubermos alcançar para a CP, com as nossas elevadas competências, capacidade de trabalho e elevado profissionalismo.

Os principais beneficiários desta atitude serão o mercado em geral e os nossos clientes em particular.

Sendo um homem da "casa" não vos direi um "Até sempre" mas somente um "Até já!". CP

O Presidente do Conselho de Gerência



Eng. Ernesto Martins de Brito



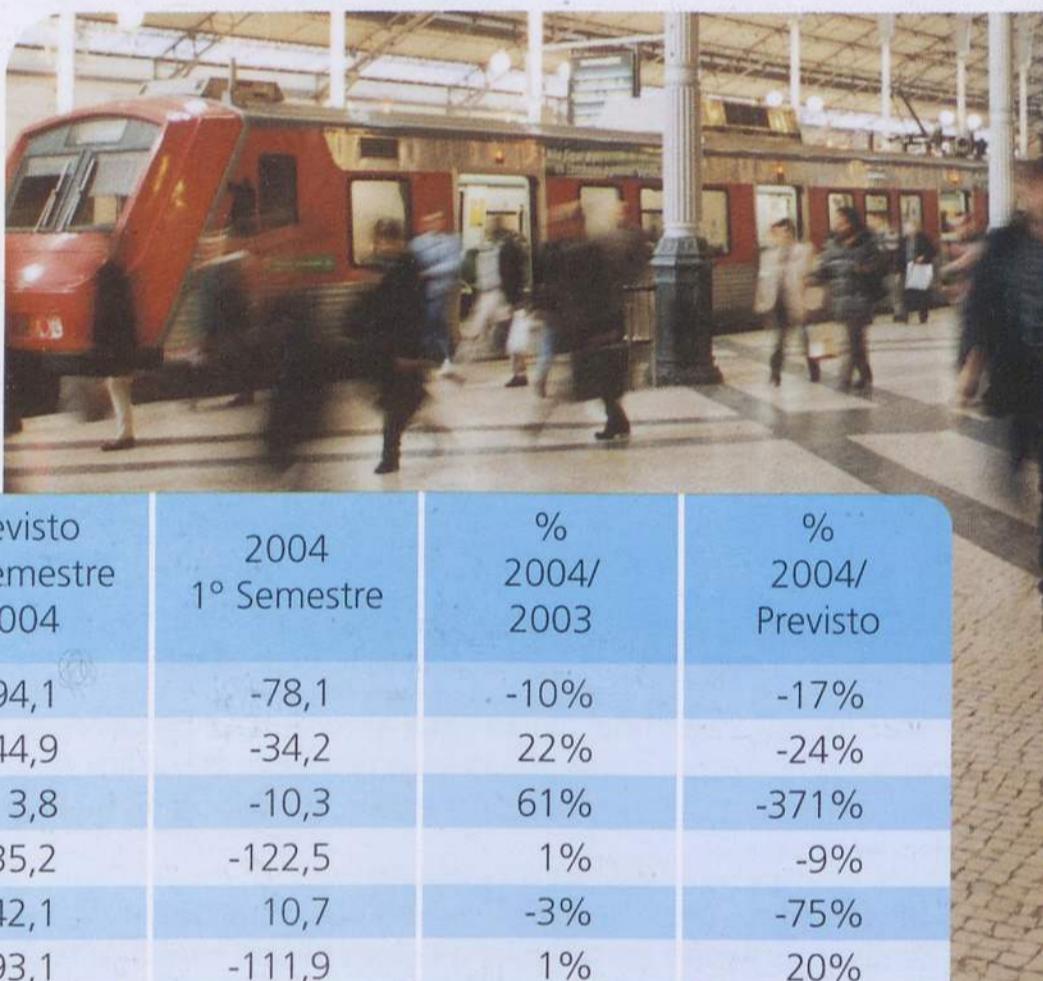
RESULTADO OPERACIONAL MELHORA 10%

No primeiro semestre deste ano, comparativamente com o período homólogo de 2003, os resultados operacionais da CP (-78,1 milhões de euros) apresentam-se favoráveis em 10 por cento (quadro 1), valor bastante abaixo do inicialmente previsto (94,1 milhões de euros), em consequência dos esforços empreendidos no âmbito de uma nova política de racionalização de meios e de nova postura comercial no mercado do serviço de transportes.

Contudo, esta racionalização de meios não transparece ao nível do resultado líquido previsível do exercício, que no primeiro semestre se saldou por um défice de 122,5 milhões de euros, ou seja, mais um por cento em comparação com igual período do ano passado (-121,7 milhões de euros).

Esta situação fica a dever-se, principalmente, ao efeito crescente do endividamento da empresa e ao nível das indemnizações financeiras que não cobrem o serviço público prestado.

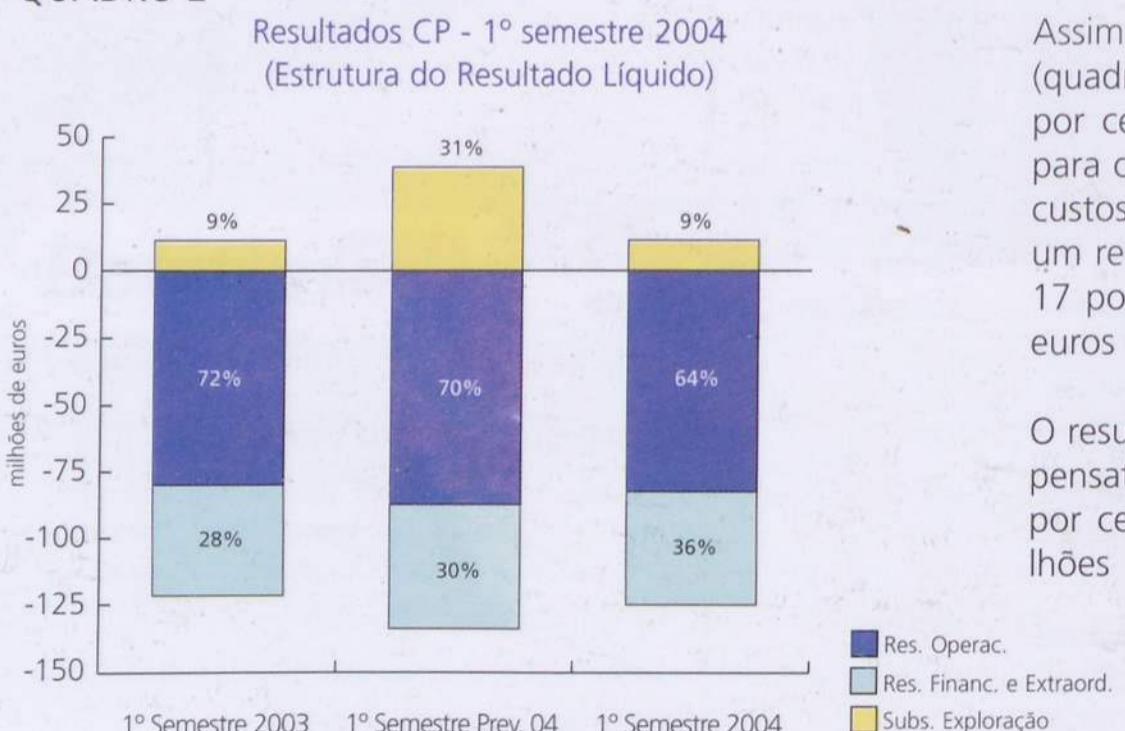
De facto, analisando a estrutura do resultados líquido (quadro 2) constatam-se mais claramente os factores que contribuem para a presente situação financeira da empresa: não obstante a melhoria dos resultados operacionais no peso do défice (que baixou de 72 para 64 por cento), aumentou de 28 para 36 por cento a "factura" das responsabilidades financeiras, tendo-se mantido em 9 por cento o valor do subsídio à exploração, mas longe dos 31 por centos previstos.



QUADRO 1

	2003 1º Semestre	Previsto 1º Semestre 2004	2004 1º Semestre	% 2004/ 2003	% 2004/ Previsto
Resultado Operacional	-87,2	-94,1	-78,1	-10%	-17%
Resultado Financeiro	-28,0	-44,9	-34,2	22%	-24%
Resultado Extraordinário	-6,4	3,8	-10,3	61%	-371%
Resultado Líquido (antes subsídios)	-121,7	-135,2	-122,5	1%	-9%
Subsídios à Exploração	11,0	42,1	10,7	-3%	-75%
Resultado Líquido	-110,7	-93,1	-111,9	1%	20%

QUADRO 2



Assim, os resultados da CP no primeiro semestre de 2004 (quadro 3) apontam para um aumento dos proveitos de 3 por cento (120,1 milhões euros) relativamente ao previsto para o período (116,4 milhões euros), com uma redução de custos operacionais de 6 por cento face ao orçamentado e um resultado operacional negativo de 78 milhões de euros, 17 por cento acima do previsto, que atingia os 94 milhões euros negativos.

O resultado líquido negativo, antes das indemnizações compensatórias, atinge 122,5 milhões de euros, melhorando 9 por cento relativamente ao valor orçamentado (-135,2 milhões euros).

NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2004

QUADRO 3

	2003 1º Semestre	Previsto 1º Semestre 2004	2004 1º Semestre	% 2004/ 2003	% 2004/ Previsto
Proveitos Operacionais	109,4	116,4	120,1	10%	3%
Custos Operacionais	196,6	210,6	198,1	1%	-6%
Taxa de Cobertura	56%	55%	61%		

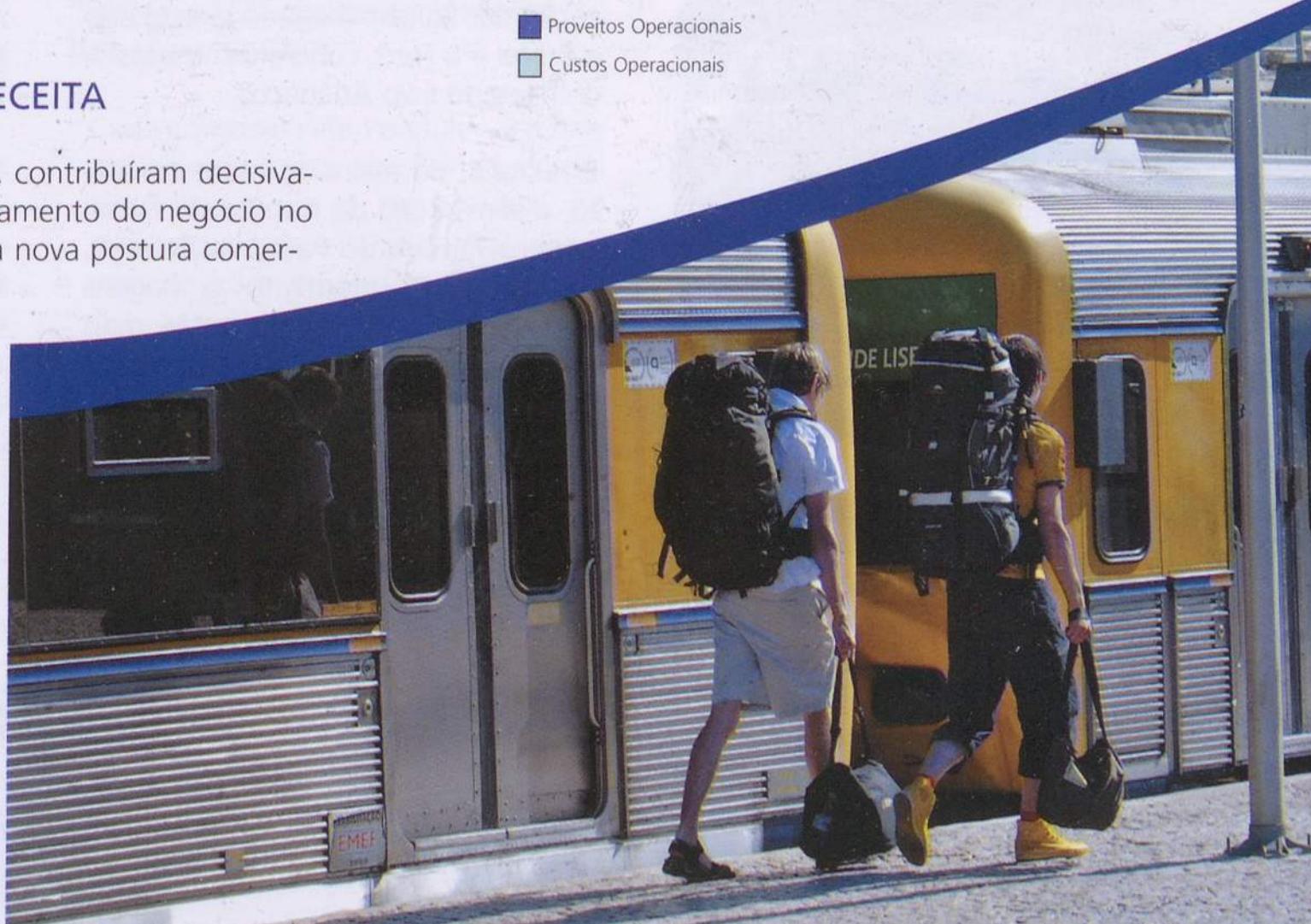
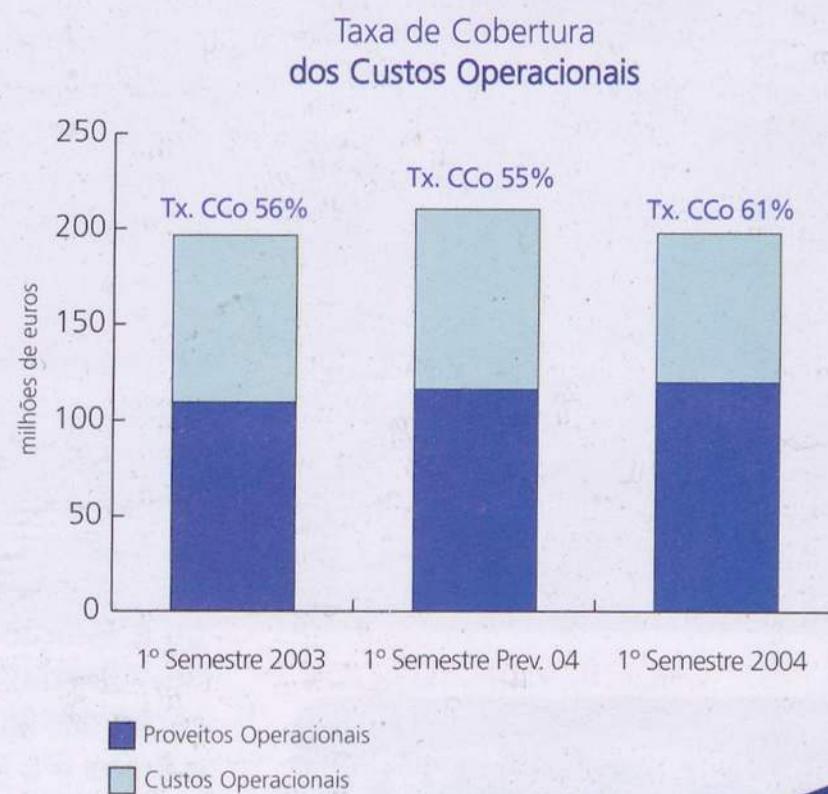
Quando comparado com o realizado no período homólogo de 2003, os proveitos cresceram 10 por cento, os custos operacionais um por cento (aumento abaixo da taxa de inflação), tendo o resultado operacional melhorado nos referidos dez por cento.

As principais contribuições para esta evolução positiva do desempenho resultaram, do lado dos custos, de um esforço de aumento da produtividade com uma redução negociada de efectivos de aproximadamente 600 trabalhadores, no período de Junho de 2003 a Junho de 2004, e por outro lado devido a uma constante racionalização dos recursos afectos ao transporte associado à reconversão da capacidade de tracção diesel em eléctrica por via da expansão da electrificação da rede nacional.

MELHORIA DA RECEITA

Por seu turno, do lado dos proveitos, contribuíram decisivamente as novas políticas de posicionamento do negócio no segmento das mercadorias, com uma nova postura comercial de apoio ao cliente e de captação de novos mercados, apostando em modelos do tipo integrador, no conceito "one-stop shop".

O segmento passageiros beneficiou do lançamento dos novos serviços nas ligações de Braga - Guimarães - Porto e do Douro, bem como da requalificação da oferta de comboios pendulares no eixo Braga - Lisboa - Faro, que se iniciou no final do período. 



Alfa Pendular comemora 5º aniversário

MAIS DE 5,5 MILHÕES DE CLIENTES E REC

■ PERCORRIDOS 7,5 MILHÕES DE QUILÓMETROS



Desde a sua entrada ao serviço comercial, em 1 de Julho de 1999, o comboio Alfa Pendular já transportou mais de 5,5 milhões de passageiros e gerou uma receita bruta de 75 milhões de euros.

O comboio Alfa Pendular, que há bem pouco tempo comemorou o quinto aniversário da entrada ao serviço, tem registado uma procura sustentada e crescente de clientes (ver quadro), com uma média anual superior a 1,1 milhão, tendo no total - agora já no trajecto entre Braga e Faro - percorrido mais de 7,5 milhões de quilómetros.

Recorde-se que a CP adquiriu dez comboios Alfa Pendular, num investimento total de 115 milhões de euros e, dois anos depois do início da exploração entre Lisboa-Santa Apolónia e Porto-Campanhã, o serviço foi alargado à estação do Pragal, no concelho de Almada, tendo, após a electrificação das linhas, chegado já este ano a Braga e a Faro, concretizando assim o chamado Eixo Atlântico.

É também de assinalar, neste contexto, a eliminação do transbordo fluvial entre o Terreiro do Paço e o Barreiro, ou seja, neste momento as viagens entre Lisboa e o Algarve estão mais rápidas, sendo que o Alfa Pendular regista um tempo de percurso de apenas 3 horas, de que tem resultado, neste eixo, um crescimento do tráfego da ordem dos 20 por cento.

Dados de um inquérito recente indicam que os clientes do Alfa Pendular consideram-no, relativamente aos meios de transporte alternativos, mais cómodo (74,1 por cento), mais rápido (37,2

por cento), mais barato (14,6 por cento) e mais seguro (8 por cento). Constatou-se, por outro lado, que 32 por cento dos clientes fazem entre duas a quatro viagens por mês neste comboio, sendo que 63,8 por cento dos inquiridos viajam por razões de trabalho, 30,6 por cento deslocam-se para visitar amigos, 7 por cento por motivos escolares e 3,7 por cento para assistirem a eventos culturais.

Por outro lado, segundo os resultados do mesmo inquérito, noventa por cento dos clientes do Alfa Pendular viajam sozinhos, sendo maioritariamente do sexo masculino (56,5 por cento) e, a nível de escolaridade, 42,9 por cento possuem curso universitário.

DECISIVO PARA A IMAGEM DA CP

Em declarações ao "Público" a presidente da Comissão Executiva da UVIR, drª Otília de Sousa, lembrou que o Alfa Pendular foi decisivo para a recuperação da imagem do caminho de ferro em Portugal.

Mais do que a rapidez, os passageiros valorizam o conforto e a comodidade da viagem. De assinalar, a este respeito, que o Alfa Pendular inclui os seguintes serviços a bordo (classe conforto): Distribuição de jornais e revistas, oferta de auriculares, atendimento personalizado ao lugar, serviço de refeições, serviço de cafeteria em carruagem própria, tomadas para computadores portáteis, espaço para reuniões, repetidor de sinal GSM, canais de áudio, canal de vídeo, sis-



Alegria e boa disposição viajaram nos nossos comboios

TA DE 75 MILHÕES DE EUROS



O bolo do 5º aniversário do Alfa Pendular foi muito apreciado

tema de informação aos passageiros, ar condicionado, casa de banho *standard* e com fraldário e adaptada a pessoas de mobilidade reduzida.

RECEITAS AUMENTAM

Actualmente, as receitas provenientes do serviço Alfa Pendular têm um peso de cerca de 26 por cento no total dos proveitos dos serviços prestados pela UVIR. Em média, 25 por cento dos passageiros viajam em classe Conforto e 75 por cento em classe Turística.

As receitas da classe Conforto representam, em média, 35 por cento da

facturação deste serviço, sendo os restantes 65 por cento provenientes da classe Turística.

Cada comboio Alfa Pendular percorre diariamente cerca de 700 quilómetros, sendo que já percorreram, no conjunto, desde o início da actividade, mais de 7,5 milhões de quilómetros.

Também o investimento da CP na formação técnica do pessoal na condução deste material foi elevado, bastando lembrar que para um maquinista ficar devidamente habilitado a conduzir um Alfa Pendular são necessárias 1 635 horas de formação.

BOLO DE ANIVERSÁRIO

Para assinalar a passagem do quinto aniversário deste comboio, que constitui hoje a "imagem de marca" da empresa, a UVIR promoveu durante o mês de Julho, no percurso entre Lisboa e o Porto, diversas iniciativas de animação e acolhimento e a oferta de uma pequena lembrança aos clientes, incluindo uma fatia de bolo de aniversário.

Entre essas iniciativas comemorativas da passagem do primeiro lustro de vida do Alfa Pendular, actuaram em alguns dias do mês, em Campanhã e Lisboa-Santa Apolónia, a Banda às Riscas e a Banda Fado em Si Bemol, que também viajaram a bordo do comboio. ☞

EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO ALFA PENDULAR

1999 (a)	2000	2001	2002	2003	2004 (b)	2004 (c)
304 363	625 494	1 183 000	1 347 000	1 286 000	707 000	1 675 000

(a) - De Julho a Dezembro

(b) - De Janeiro a Junho

(c) - Previsão

COMBOIO TURÍSTICO MOSTROU-SE EM LISBOA

Produtos da gastronomia duriense promovem o turismo da região



O comboio turístico que opera no Douro, constituído pelas carruagens suíças Schindler dos anos 50 e recentemente adaptadas para este serviço, esteve em exposição, nos passados dias 3 e 4 de Setembro, na estação do Oriente, aproveitando uma vinda a Lisboa ao abrigo de uma viagem para 300 pessoas no âmbito de um programa de turismo sénior estabelecido com a Agência Abreu.

Durante as duas manhãs e a tarde do dia 3, as carruagens pintadas em tons de castanho-dourado e bordeaux e ostentando logótipos de empresas de vinho do Porto, puderam ser visitadas pela Comunicação Social e público em geral.

Num investimento de quase um milhão de euros, a CP, através da UVIR e em parceria com o Instituto dos Vinhos do Douro e do Porto, remodelou e modernizou oito carruagens Schindler, com capacidade para 400 pessoas, num programa destinado a promover o turismo no Douro e a popularidade do transporte ferroviário.

Mais confortáveis, mais espaçosas e dotadas de uma perspectiva panorâmica, estas carruagens permitem que os passageiros disfrutem em pleno da beleza e do esplendor das paisagens do Douro vinhateiro e do rio que empresta o nome à região. A decoração, interior e exterior, foi inspirada nas marcas institucionais de vários vinhos do Douro e Porto.

Contudo, conforme salientou na ocasião aos jornalistas a presidente da Comissão Executiva da UVIR, dra. Otília de Sousa, "além do Douro, podemos fazer com este comboio muitos outros percursos", ou seja, "todos os da rede nacional onde existe a mesma bitola". E mais: "até podemos alargar as viagens à Península Ibérica, fazer por exemplo um Lisboa-Salamanca" depois de solicitada a devida autorização.

Entre Maio e Outubro, recorde-se, a CP disponibiliza este comboio para viagens no Douro aos sábados e domingos, entre o Porto e a Régua,

em passeios para grupos ou clientes individuais, com preços que variam entre os 14 e os 16,50 euros, no primeiro caso, e entre os 17,50 e os 21 euros no segundo. O aluguer de uma carruagem (capacidade para 56 e 76 lugares) varia entre os 665 e os 785 euros.

No mesmo período do ano, aos domingos, o comboio efectua viagens no sentido inverso, entre Pocinho e Porto, com paragens nas estações de Pinhão e da Régua.

Ainda de acordo com a responsável da UVIR, com a criação do comboio turístico a empresa aumentou a sua quota no mercado do transporte de turismo na região do Douro: "No ano passado, dos 150 mil clientes deste mercado (que inclui as vias fluvial e rodoviária) a empresa teve 110 mil e este ano devemos chegar aos 130/150 mil clientes".

Nos comboios de Sintra e Cascais

CÂMARAS DE VÍDEOVIGILÂNCIA COMEÇARAM A SER INSTALADAS

O sistema de vídeovigilância em todos os comboios das linhas de Sintra e de Cascais começou já a ser instalado, tendo em Agosto decorrido a fase de ensaios em quatro protótipos (dois em UME de Cascais e dois nas UQE de Sintra).

Durante o corrente mês, depois da fase de ensaios e aprovação do equipamento, o sistema entra em pleno funcionamento, decorrendo a partir de agora a instalação mensal de, em média, um sistema de vídeovigilância em cada um dos comboios das duas linhas.

Este sistema de vídeovigilância, recorde-se, vem aumentar os níveis de segurança de pessoas e bens e abrange as 90 composições em serviço nos dois eixos: Sintra (56 UQE- Unidades Quádruplas Eléctricas) e Cascais (17 UTE-Unidades Triplas Eléctricas e 17 UQE-Unidades Quádruplas Eléctricas).

Em alguns dos comboios, permitindo aumentar o grau de vigilância, as câmaras serão instaladas em pontos ocultos, ou seja, estarão disseminadas nas carroagens.

A instalação do sistema, adjudicado à empresa britânica Joyce-Loebl, integra os seguintes equipamentos:

- Quatro câmaras de vídeo por veículo (12 nas UTE's e 16 nas UQE's), com objectivas e respectivos suportes e protecções;
- Um gravador de vídeo digital (DVD) para cada carroagem, com 60 horas de capacidade de armazenamento de imagens (em cada câmara quatro imagens por segundo em situação normal e doze imagens por segundo em situação de incidente);
- Equipamento de controlo do sistema de vídeovigilância, incluído no DVR;

- Protecções exteriores do equipamento de gravação e de controlo, incluído no DVR;
- Equipamento para controlo e protecção do fornecimento de energia, incluído no DVR;
- Dois monitores a cores LCD táctil (um por cada cabina de condução) e software de interface;
- Bus digital de vídeo para transmissão das imagens entre as automotoras acopladas e aos monitores;
- Acerto da hora do sistema de vídeovigilância via GPS;
- Cabos e conectores embarcados.

A fase de ensaios dos protótipos, agora concluída, analisou a compatibilidade electromagnética com todos os equipamentos e sistemas existentes, quer embarcados quer na infra-estrutura, designadamente no âmbito da sinalização, Convel, rádio-solo-comboio, comunicações GSM, circuito interno de segurança (homem-morto, sinal de alarme, válvulas de emergência), interfonia e informação aos passageiros e controlo das portas.



Os círculos assinalam as câmaras de vídeo numa UQE de Sintra

O investimento da CP neste projecto, incluindo o IVA, é da ordem dos 4,6 milhões de euros. CP



O maquinista visiona no monitor instalado na cabina o interior do comboio

Patrocinador oficial da nossa representação aos Jogos de Atenas 2004

PARALÍMPICOS: TRABALHADORES DA CP A

A CP entregou, em finais de Julho, à Federação Portuguesa de Desporto para Deficientes (FPDD), o cheque na importância de 9 980 euros, valor correspondente ao donativo dos trabalhadores da empresa no âmbito da campanha Super Atleta 2004, que decorreu desde os primeiros meses do ano.

A cerimónia contou com a presença do presidente da CP, eng. Martins de Brito, que fez a entrega, em nome da empresa, do "cheque gigante" ao representante da FPDD e chefe da missão Atenas 2004, prof. Jorge Vilela de Carvalho.

No âmbito do protocolo subscrito em Dezembro do ano passado entre a CP e a FPDD - mediante o qual a empresa ferroviária se constituiu como Patrocinador Oficial dos nossos atletas aos Jogos Paralímpicos de Atenas - decorreu a cerimónia de entrega àquela entidade do cheque com o valor correspondente à angariação realizada no seio da empresa.

Os Jogos Paralímpicos de Atenas 2004 contam nesta edição com a participação de atletas de 146 países, o que constitui um novo recorde de presenças. Com realização quadrienal, decorrem este ano entre os dias 17 e 29 de Setembro, esperando-se uma participação portuguesa - que tem como mascote o "Bicas" - com resultados superiores aos alcançados nos Jogos de Sidney, nos quais os nossos atletas obtiveram 15 medalhas (seis em ouro, cinco em prata e quatro em bronze).

Na cerimónia de entrega do cheque, o presidente da CP enalteceu o esforço e a dedicação dos nossos atletas paralímpicos, que reconheceu "estarem habituados a conquistar muitas medalhas". O eng. Martins de Brito manifestou a convicção de que "este ano a meta será superada", dado o "estímulo para alcançar maiores sucessos e alegrias" resultantes do "voluntarismo

"dos nossos colaboradores" com a adesão à campanha de donativos.



O eng. Martins de Brito também participou no apuramento do sorteio

Por seu turno, o prof. Jorge Carvalho reconheceu que o "apoio resultante da parceria com a CP foi uma importante oportunidade para fazer chegar mais longe a informação e a sensibilização" acerca da realidade dos atletas paralímpicos. O prof. Jorge Carvalho realçou também a excelente presença de Portugal nas edições anteriores dos jogos (ver caixa), tendo em Sidney, em que participaram três mil atletas, ficando em 26º lugar entre quase centena e meia de países e na 12ª posição em termos do continente europeu.

O prof. Jorge Carvalho referiu ainda que os Jogos Paralímpicos constituem o segundo maior evento desportivo mundial, depois dos Jogos Olímpicos, e estabeleceu o paralelismo entre o recente arrebatamento nacional com realização do Euro 2004 e o Super Atleta Atenas 2004, fazendo votos para que "todos continuemos com as nossas bandeiras até final de Setembro".

CP PROMOVEU VISIBILIDADE

A recolha de fundos em favor do Super Atleta Atenas 2004, a qual contou com uma meritória adesão de boa parte dos trabalhadores da CP, reflecte apenas

uma parcela do acordo estabelecido entre as duas entidades.

Nos termos desse protocolo, a CP consignou a utilização da designação de "Patrocinador Oficial do Super Atleta Atenas 2004" em todas as campanhas e promoções realizadas no âmbito desta temática.

Nesse sentido, no âmbito da campanha interna junto dos seus colaboradores, a CP promoveu a visibilidade do Movimento Paralímpico Português, tendo ainda assessorado a FPDD na divulgação do projecto através de diversos meios.

Foi ainda realizado um comboio, em carruagem especial, entre Lisboa e Porto, e volta, com a participação de vários atletas paralímpicos.

Por outro lado, para a CP, participar em projectos como o Super Atleta Missão Atenas 2004 corresponde a uma atitude de responsabilidade social visando a melhoria da qualidade de vida de todos. São os próprios valores da CP que saem reforçados, ainda mais, quando abraçam e apoiam estas causas.

RESULTADOS DO SORTEIO

Na cerimónia de entrega do donativo à FPDD foi também realizado o apuramento, por sorteio, de três viagens duplas a Atenas entre todos os trabalhadores da CP que participaram na campanha de angariação de donativos - que decorreu entre Abril e Junho - para o Super Atleta 2004.

O sorteio para atribuição das viagens contemplou dois colegas da UVIR e um da DAC:

- 1º - Perfeito Dias Branco - UVIR;
- 2º - António José Dores - UVIR;
- 3º - Manuel de Almeida - DAC.

Foram ainda apurados no sorteio, como suplentes, de acordo com o regulamento da campanha, dois colegas da UTML e



Patrocinador Oficial
Jogos Paralímpicos/Atenas 2004

OIARAM COM DEZ MIL EUROS

um da UVIR, pela seguinte ordem:

- 1º - José Serpa - UTML;
- 2º - Armando Pereira - UVIR;
- 3º - Carlos Alberto F. Rodrigues - UTML.

64 MEDALHAS EM 6 PRESENÇAS

Portugal começou a participar com regularidade nos Jogos Paralímpicos a partir de 1984, embora tivesse registado a presença inaugural em 1972 (apenas em basquetebol). Foi a partir de 1984 (atletismo, boccia, ciclismo e ténis de mesa) que a nossa participação se começou a cimentar e, com ela, o medalheiro, de acordo com o seguinte quadro:

De notar que o Movimento Paralímpico Português representa, actualmente, cerca de um milhar de cidadãos.

Contamos, em próxima edição do **Boletim CP**, dar o devido relevo aos feitos alcançados pelos nossos atletas em Atenas. **CP**



A CP contribuiu para a visibilidade dos atletas paralímpicos

Medalhas	1972	1984	1988	1992	1996	2000	Total
Ouro	0	4	3	3	6	6	22
Prata	0	3	4	3	4	5	19
Bronze	0	7	5	3	4	4	23
Total	0	14	12	9	14	15	64

Fonte: Federação Portuguesa de Desporto para Deficientes

CP E galp energia ASSINAM ACORDO

A Galp Energia aderiu no passado mês de Julho ao Acordo CP/Empresas, ao abrigo do qual os trabalhadores daquela petrolífera passaram a usufruir, entre outros aspectos, de condições especiais nos preços praticados sobre o tarifário em todos os comboios Alfa Pendular e Intercidades.

O Acordo CP/Empresas visa proporcionar vantagens de transporte a empresas, associações e outras entidades e seus respectivos funcionários e associados, nas viagens realizadas a bordo dos referidos comboios, registando-se já um grande número de empresas de prestígio que nele encontraram uma boa resposta a rentabilização das deslocações dos seus colaboradores.

Todos os clientes abrangidos pelo Acordo CP/Empresas podem ainda beneficiar de descontos no serviço de restauração a bordo, bem como de estacionamento a preços bonificados nos parques de Lisboa Oriente e Pragal. Têm, ainda, direito a descontos nos hotéis das cadeias Ibis, Novotel Mercure e Tivoli (este exclusivo para clientes Alfa Pendular), relativamente às tarifas de balcão, em regime de dormida. Para isto, basta que o cliente contacte directamente o hotel e faça a reserva com antecedência, indicando que é ao abrigo da parceria CP/Hotéis. As reservas serão aceites conforme a disponibilidade do hotel, bastando apresentar no check-in o bilhete de comboio em uso de validade.

Nas contrapartidas negociadas e constantes em protocolo, a Galp Energia compromete-se a facultar à CP a possibilidade de promover activamente os seus produtos através de todos os suportes disponíveis, designadamente na sua newsletter e no seu site com o respectivo link ao site da CP.

O acordo foi assinado, pelo lado da CP, pelo administrador com o pelouro do serviço de longo curso, eng. Aguiar de Carvalho, e pela presidente da Comissão Executiva da UVIR, drª. Otília de Sousa, tendo a Galp Energia sido representada pelo administrador dr. Chal Mique Chagas e pelo director de compras e Serviços Gerais, dr. Carlos Tavares. **CP**

Secção Museológica de Arco de Baúlhe

A ARTE DE BEM PRESERVAR A MEMÓRIA DA VIA ESTREITA

"Finalmente, no dia 15 de Janeiro de 1949, pelas 11 horas, chegou o comboio inaugural a Arco de Baúlhe. Era notável a adesão e o regozijo da população ao vê-lo chegar. A gare da estação estava repleta de convidados e as proximidades dominantes cheias de povo aglomerado ao longo da linha, muros e campos vizinhos. As bandas de música de Golães (Fafe), Cabeceiras e Celorico de Basto abrilhantavam todo o ambiente ao som do Hino Nacional. No ar rebentavam girândolas e o povo de contente batia palmas e dava vivas".

Assim reportava, "O Jornal de Cabeceiras", na sua edição de Janeiro de 1949, a alegria popular aquando da chegada do primeiro comboio a estas terras do Basto, local de rara beleza rural e natural, topo da linha do Tâmega, veículo de progresso recebido com "as janelas das casas embelezadas com as melhores colchas, as ruas decoradas com bandeiras" e que veio proporcionar "o estreitamento de relações entre o Minho e Trás os Montes, províncias vizinhas" e, até então, quase desconhecidas.

Hoje, passado meio século, o comboio já não desliza pelos trilhos, entre castanheiros e tílias aromáticas, no sossego de um plaino entre montanhas que a vista enxerga ao longe: são as terras e as serras de Mondim, Senhora da Graça, o Barroso e o Marão.

Ícone dessas reminiscências da via estreita, a Secção Museológica, parte indissociável do espólio que constitui a coleção museológica nacional, lá está e continua, sob a responsabilidade técnica e científica da CP - Serviço de Património e Museologia, mas gerida provisoriamente, tal como o espaço, pela Câmara Municipal de Cabeceiras de Basto, por protocolo assinado em 8 de Janeiro de 2000 com a CP e a Refer.

Nesta notável Secção Museológica conserva-se, assim, uma boa parte da

história difícil da via reduzida em Portugal, em tempos em que o comboio desempenhou uma função estruturante do território.

Fica feito o convite para uma visita.

Comecemos pelo comboio histórico. Composto por quatro carruagens - representando as companhias do Minho e Douro, a Nacional, a Porto à Póvoa e Famalicão (ex-PPV) e a Vale do Vouga - entre as quais sobressai o salão SE 4001, que transportou o rei D. Carlos na primeira viagem realizada pelo monarca na Linha do Corgo, para se dirigir às termas de Pedras Salgadas. Este veículo, adquirido pelos Caminhos de Ferro do Estado, foi construído em 1905 na Bélgica, nos Ateliers Germain. Dispõe de um compartimento com sofás em veludo, mesa com abas ao centro, casa de banho com sanita e lavatório em faiança decorada e um amplo varandim.

Completa a "cocheira de locomotivas" outra carruagem-salão, construída em 1906 em Dusseldorf, na Alemanha, por Carl Weiss & Cª. Os espaços da *toilette* e WC, situados ao centro, separam o compartimento principal - mobilado com cadeirões e sofás em pele e decorado com a conhecida técnica do "embutido austríaco" - de uma saleta com dois maples corridos.

Por inexistência conceptual e física de comboio real em via estreita, esta

categoria de veículos, que era usada nos comboios comerciais, efectuava também serviços institucionais, quer às direcções das companhias quer às autoridades políticas e civis.

Na "cocheira de carruagens", os olhos dos visitantes fixam-se na beleza de outro material circulante, com destaque para a locomotiva a vapor, de 1908, construída por Henschel & Sohn e na automotora a gasolina, com motor Chevrolet, construída em 1948 nas oficinas da CP em Lisboa, com 1ª e 2ª classes, que devido ao elevado consumo de combustível foi retirada de serviço.

Em contraponto com os salões, os interiores das carruagens de 3ª classe - uma construída nas oficinas da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa de Varzim nos fins do século XIX, e que circulou na linha da Póvoa e a construída na Bélgica para a Companhia do Caminho de Ferro do Vale do Vouga - apresentam simples bancos de ripado de madeira, sem qualquer estofo.

Mas a visita começa no edifício da estação, belo imóvel de dois pisos que conserva a sua autenticidade e azulejaria original.

No piso térreo, a antiga zona de bilheteira e sala de espera desempenha hoje funções de recepção. Em dois compartimentos



Neste salão viajou o rei D. Carlos na sua primeira viagem na linha do Corgo

de acesso público, encontra-se uma interessante coleção de materiais e apetrechos ferroviários, como diversas ferramentas de via e um conjunto de lanternas, gasómetros e candeeiros. Numa das paredes, do lado direito, mantém-se a justa homenagem ao distinto ferroviário que foi Egas Moniz, o nosso primeiro Prémio Nobel.

O primeiro andar foi aproveitado para serviços administrativos e centro de documentação.

A Câmara Municipal de Cabeceiras de Basto, no âmbito do Museu de Terras de Basto - inaugurado no passado dia 23 de Maio - tem desenvolvido esforços no sentido de divulgar esta atracção turística e cultural única na região. A par do desdobrável explicativo, editou, abrangendo a temática regional e rural patente no museu, a interessante brochura "Vamos à Aldeia", onde se retratam, em termos etnográficos e históricos, os modos de vida do dia a dia, as memórias, a arte, a cultura e as tradições do povo daquele região cabeceirense.

AVANÇO DIFÍCIL

O primeiro troço da linha, entre Livração e Amarante, construído pelos Caminhos de Ferro do Estado - Companhia do Douro e Minho, foi inaugurado em 20 de Março de 1909. O empenhamento português na I Guerra Mundial afectou o ritmo dos trabalhos, pelo que só em 23 de Outubro de 1921 foi inaugurado o segundo troço, de cinco quilómetros, até Gatão. Em 22 de Junho de 1926 foram acrescentados outros cinco quilómetros, atingindo Chapa.

Depois, em 1927, a CP toma por arrendamento as linhas dos CFE e subaluga a do Tâmega à Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (NP), que faz chegar o comboio - mais 13,4 km - a Celorico de Basto, em 20 de Março de 1932. Finalmente, para o que foram necessários mais 17 anos, o comboio alcança Arco de Baúlhe - mais 17 km - em 15 de Janeiro de 1949.

Foi, portanto, uma linha que avançou sempre entre dificuldades e atribulações de diversa ordem, estando desde o seu início envolvida em forte



A estação de Arco de Baúlhe alberga hoje uma parte importante da museologia ferroviária nacional

polémica. Vale a pena referir, a este propósito, que entre a intenção inicial, registada em 1888, e o arranque da construção, em 1905, decorreram precisamente 17 anos... CP

A EXPOSIÇÃO

A Secção Museológica de Arco de Baúlhe, formada pelo conjunto das infra-estruturas devia, de movimentação de material (placa giratória), de abastecimento de carvão e água a edifícios e locomotivas, e quatro edifícios - Cocheira de locomotivas, Cocheiras de Carruagens, Edifício de Passageiros (estação) e Cais de Mercadorias- acolhe veículos representativos de seis companhias - PPF-Caminhos de Ferro Porto-Póvoa-Famalicão, MD-Minho e Douro, CFG - Caminhos de Ferro de Guimarães, CN - Companhia Nacional, VV - Vale do Vouga e da CP - provenientes de cinco países (Portugal, Bélgica, Inglaterra, França e Alemanha), compondo a maioria o Comboio Histórico (1890-1908).

- * Locomotiva MD407
- * Automotora a Gasolina ME 5
- * Carruagem CEyf 453
- * Carruagem CEfv 79
- * Salão de Direcção SEyf 201
- * Salão de Direcção SEfv 4001
- * Furgão DE fv 506
- * Vagão 5937023
- * Vagão 1820013
- * Cisterna 7012002

COMO CHEGAR

A Secção Museológica de Arco de Baúlhe está situada na localidade com o mesmo nome, aquela é uma das 17 freguesias do concelho de Cabeceiras de Basto, de cuja sede dista apenas sete quilómetros. É servida por razoável rede rodoviária, nomeadamente pelas estradas nacionais 205 (Esposende-Braga/Baúlhe), 206 (Bragança - Vila Pouca de Aguiar - Baúlhe/Fafe - Guimarães) e 210 (Castelo de Paiva - Amarante/Baúlhe) e pela A7-IC 5 (Vila do Conde/Chaves), cujo troço de ligação a Baúlhe será inaugurado em breve.

INFORMAÇÕES ÚTEIS

- * Horário: Terça-feira a domingo (fecha à segunda-feira), das 9 às 12 e das 14.30 às 17.30 horas.
- * Marcação ou preparação de visitas (sugere-se contacto prévio para grupos): telefone 253 666 350, telefax 253 666 351 ou pelo email museu-terrastbasto@clix.pt
- * Entrada gratuita



Lavatório em faiança decorada no espaço da toilette da carruagem real

De seu nome César Ramos

TEMOS UM POETA NO "GUINNESS BOOK"



Os poemas brotam da alma em qualquer altura e lugar

*"Sou da Póvoa de Varzim
E não nego a geração
O meu pai é Joaquim
E a minha mãe Conceição"*

Quem assim poetiza, desde os seus doze anos, é o nosso amigo ferroviário, agora reformado, César de Azevedo Ramos, natural da Póvoa de Varzim e residente em Vila do Conde. Considera-se mais "vileiro" do que "poveiro", mas tem sempre presente a sua terra natal, onde gosta de passear à beira-mar.

Ao longo dos 42 anos em que trabalhou na CP, César Ramos encontrou na poesia, à qual se dedica desde os 18 anos de idade, uma verdadeira companheira de viagem.

Os seus poemas, dedicados sobretudo

Nome: César de Azevedo Ramos
Data de nascimento: 23/02/1928
Naturalidade: Póvoa de Varzim
Admissão na CP: 1946
Residência: Vila do Conde

Estado civil: casado
Filhos: dois
Netos: cinco
Ocupação dos tempos livres: escrever e colaborar com núcleo leonino

ao tema do amor, foram recentemente reunidos em livro a que deu o título "Mostragens".

De acordo com as palavras deste conservador nato, de trato fácil e expansivo, dedica-se agora mais aos poemas, que lhe brotam da alma "por acaso ou por jeito" e em qualquer lugar, bastando que tenha por perto caneta e papel.

A sua paixão pela poesia - conta-nos -, surgiu quando frequentava o segundo ano, num colégio da Póvoa de Varzim, tendo o seu professor de Português, mestre exigente, pedido aos alunos para comporem uma quadra, a qual ainda hoje recorda e que consta no frontispício deste texto.

Contudo, foi a partir dos 18 anos que despontou para a poesia, sobretudo aquando das festas de aniversário de familiares e amigos. "No princípio - recorda - não era muito apreciado, mas agora são eles que me pedem para fazer poesia". Até a sua mulher, qual musa inspiradora a quem dedica a maior parte da sua produção literária, "não ligava muito" ao seu poetar, mas "agora é a primeira a pedir poemas dedicados aos filhos, aos netos e aos sobrinhos".

Confessa, contudo, que quando era novo apreciava mulheres simpáticas e agradáveis, sobre as quais esculpia nos seus poemas de amor: "para mim elas não precisam de ser bonitas, desde que o sejam por dentro e saibam mostrá-lo". Também se diz romântico, por que "é este estilo de estar no

amor que me motiva a escrever, como se fosse uma fonte de inspiração".

A MARATONA DO "GUINNESS BOOK"

César Ramos recusa a monotonia e, por isso, participa em todos os acontecimentos culturais para que é convidado. A sua prova maior foi a inscrição no livro dos recordes mundiais ("Guiness Book"), na sequência da iniciativa "54 horas a ler poesia sem parar", promovida em Outubro de 2002 pela Galeria Cais Art's, de Vila do Conde.

Segundo relata o jornal vilacondense "Terras do Ave", patrono da iniciativa, na sua edição de 15 de Outubro de 2002, a maratona de poesia mobilizou cinco homens e uma mulher, com idades entre os 27 e os 74 anos, tendo sido batido o recorde de 72 horas de declamação consecutiva, feito então na posse de uma turma de alunos de uma universidade norte-americana, com a leitura de livros de Harry Potter.

O ferroviário César Ramos foi, pois, um dos seis recitadores que, durante 54 horas, entrou nesta aventura de viver, comer e dormir no meio de livros, entre vozes e olhares de um sem número de espectadores, simples visitantes curiosos ou entusiastas, que assim outorgaram o registo para o "Guiness Book".

Durante a récita foram declamados cerca de cem poetas, desde os consagrados, portugueses e estrangeiros, até aos populares, incluindo as obras de alguns dos próprios participantes,

ultrapassando no total os dois mil poemas. Esta viagem colectiva pela poesia contou com nomes como Luís de Camões, Fernando Pessoa, Vinícius de Moraes, Carlos Drumond de Andrade, William Blake, Walt Whitman e Ezra Pound, entre outros igualmente geniais.

PERCURSO FERROVIÁRIO

César Ramos teve apenas um patrão, a CP, onde foi admitido em 1946, com apenas 17 anos, reformando-se em 1987, com 59 anos de idade e quase 42 de serviço. Na empresa, para onde entrou pela mão de seu pai - igualmente ferroviário - desempenhou vários cargos e passou por diversos serviços. Seu avô materno fora igualmente ferroviário.

Quando foi admitido na empresa, como praticante de estação, em Vila do Conde, seu pai era chefe de estação e pertencia então à empresa dos Caminhos de Ferro do Norte, que geria a linha do Tâmega, fazendo o percurso entre a Livração e Celorico de Baixo.

Depois, de concurso em concurso, tendo apenas a sexta classe do ensino público, o nosso poeta foi promovido a aspirante, sendo depois colocado na estação da Trindade. Seguiu-se factor de terceira, na estação da Senhora da Hora, depois factor de segunda e de primeira. Tendo percorrido todas as estações das linhas de via estreita, chegou a chefe de estação da Boavista, onde esteve até 1976. Quando se reformou era encarregado do serviço de higiene e segurança, na estação da Boavista, na dependência do inspector colocado em São Bento.

Agora diz ter mais tempo para a poesia, que escreve em computador e lhe brota com grande espontaneidade. Lamenta, no entanto, não ter guardado a maior parte da sua produção literária, da qual se desfez com o receio de desacerto na rima ou do verbo da palavra. Sobretudo da poesia inspirada no género feminino e dedi-

POEMA DE 1951

Da vasta produção poética de César Ramos, a maior parte inédita, respi-gamos, com a devida vénia ao autor, alguns versos produzidos no longínquo ano de 1951 (há mais de meio século!), cuja praxis, com as demais adaptações, nomeadamente de cariz social, comportamental e até de uso linguístico na época, se mantém inesperadamente actual. Convidamos à sua leitura:

I

O pessoal da Senhora d'Hora
Caminho de ferro - estação
É bastante mandrião
E até sai antes da hora
A estes que me refiro
Não o faço com cuidado
Pois também eu faço parte
Do pessoal graduado.

II

Há uns que só falam mal
Outros muito preguiçosos
E também os há tinhosos
Mas quase todos em geral
São manhosos calaceiros
O que querem é tostões
E sabem além de gateiros
Que são grandes mandriões.

III

Uns andam todos pipis
Outros andam relaxados
Alguns vestem à civis
Com sapatos engraxados
Olhando p'ró colarinho
Se anda bem engomado
E outros a beber vinho
Também se tem encontrado.

IV

Quantos só querem mandar
E de ser obedecidos
E quando toca a trabalhar
São sempre mais protegidos
E então p'ra brincadeira
Andam sempre aos empurrões
Além disso há na estação
Dois ou três bons corações.

Estribilho

*Do pessoal graduado
Que são grandes mandriões
Também se tem encontrado
Dois ou três bons corações.*

cada ao amor, qual
musa predilecta que
não se cansa de cantar.

À pergunta que ficou
no ar, na despedida,
acerca de eventuais
obras dadas à estampa,
César Ramos apenas
lembrou que irá con-
tinuar a criar os seus
poemas, pois já não sabe
viver sem eles: "Gosto
de ser romântico, pois é
este estilo de estar no
amor que me motiva a
escrever, como se fosse
uma fonte de inspira-
ção". **cp**



Em Vila do Conde, sua terra adoptiva, César Ramos inscreveu o seu nome numa maratona de poesia para o "Guiness Book"

É sempre a remar...

FERROVIÁRIAS DO BARREIRO REPETEM PL

As duas tripulações femininas do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro (GDFB) que na modalidade do remo se apresentaram no Campeonato Nacional de Velocidade, realizado em Julho, na pista olímpica do Centro Náutico de Montemor-o-Velho, subiram mais uma vez ao podium.

A Inês Cruz, em *skiff*, como já vem sendo hábito, venceu destacada. A Joana Branco e a Rita Avó, em *double scull*, só por um infeliz erro técnico não alcançaram também o ouro, obtendo a segunda posição.

Por seu turno, em juniores e seniores masculinos, a representação ferroviária barreirense, apesar de ser também pequena, repetiu os resultados que já havia alcançado em Março, por ocasião do Campeonato Nacional de Fundo. É caso para dizer que estes ferroviários, apesar de poucos, não deixam os seus créditos por mãos alheias. De facto, sendo a mais reduzida representação em competição, acabou, apesar disso, por obter a 17ª posição na classificação geral entre 28 clubes concorrentes.

Depois de um apuramento fácil na primeira sessão, Inês Cruz obteve, em *skiff* júnior, com uns expressivos 13 segundos de vantagem sobre a segunda classificada - a remadora Ana Silva, do Real Clube Fluvial Portuense - o quarto título consecutivo de campeã nacional e nono da sua carreira de sete anos. A história conta-se em poucas remadas: Inês Cruz dominou a prova desde a largada até à chegada, terminando com tal vantagem que um conhecido blog do remo português qualificou a sua vitória como "sem espinhas".

Em *double scull* júnior, a Joana Branco e a Rita Avó repetiram a classificação obtida no Fundo, em Março, mas desta feita sem o domínio das adversárias de então. De facto foi uma prova com uma enorme competitividade entre as remadoras barreirenses e as suas opositoras do Clube Naval Infante D. Henrique, de Gondomar. Com uma excelente largada, a tripulação "ferroviária" colocou-se desde logo na dianteira, chegando a ter

um barco e meio de vantagem. Foi uma luta intensa ao longo dos dois mil metros da prova, com as remadoras barreirenses a suportarem e a responderem a sucessivos ataques das suas opositoras. Foi tal o ritmo da contenda entre estas duas tripulações que a terceira classificada ficou, no final, a 1 minuto e 7 segundos! Infelizmente, e para grande desalento da Joana e da Rita, as remadoras de Gondomar acabaram por vencer em cima da meta porque, com estupefacção geral, as remadoras ferroviárias pararam de remar a cerca de 10 metros da meta, devido a um erro técnico, ao que se apurou: a organização pôs em funcionamento um sistema de som a debitar tantos decibéis que levou as nossas atletas a percepcionarem um som semelhante ao que é usado para indicar o corte da linha de chegada.

É verdade que não há vitórias morais! Porém, para quem assistiu, quaisquer que fossem as preferências clubísticas, foi unânime a opinião de que as remadoras ferroviárias, por aquilo que lutaram ao longo de toda a prova, apesar da maior compleição física das suas opositoras, foram indubitavelmente superiores.

JUVENIS FEMININOS TRICAMPEÕES

Ainda no mês de Julho, em provas igualmente realizadas no Centro Náutico de Montemor-o-Velho, num dia muito ventoso mas com muito calor, a tripulação feminina de juvenis de *quadri scull* dos Ferroviários do Barreiro conquistou, pelo terceiro ano consecutivo, o título de Campeã Nacional. Estas jovens remadoras barreirenses fecharam, assim, com chave de ouro a época de 2003/04.

Os Ferroviários do Barreiro, tradicionalmente empenhados e fortes neste escalão etário, fez deslocar cinco atletas distribuídos por duas tripulações.

Assim, em *quadri scull* feminino, a Diana Pereira, Patrícia Costa, Marisa Silva e Sofia Carrilho conquistaram mais uma vez o ouro, levando de vencida as suas opositoras do Clube Naval Infante D. Henrique, de Gondomar, e a tripulação

da Associação Académica de Coimbra, classificadas respectivamente nas segunda e terceira posições.

Foi uma prova muito disputada sendo que por volta dos 500 metros a tripulação ferroviária, valendo-se sobretudo da sua vantagem nos aspectos técnicos da remada, se começou a distanciar das suas opositoras chegando a alcançar uma vantagem superior a um barco. O vento forte e lateral prejudicava um melhor andamento das nossas ferroviárias pela circunstância de serem bastante mais leves que as suas opositoras o que levava a que fossem mais facilmente arrastadas e logo obrigadas a um esforço suplementar de um dos lados para manter a embarcação no rumo rectilíneo.

Este facto, aliado a um forte ataque das opositoras, levou a que, nos últimos 500 dos 1500 metros da competição, aquelas se tivessem aproximado. Contudo, a tripulação ferroviária conseguiu gerir a situação, reagindo e não tendo permitido a ultrapassagem.

Foi assim que esta esforçada tripulação conquistou o seu terceiro título nacional consecutivo - um ainda como iniciadas e dois já como juvenis.

Na jornada deste dia memorável para o remo ferroviário barreirense, Samuel Rodrigues, em *skiff*, que se havia sagrado vice-campeão Nacional de Fundo, em Março, acabou na quarta posição da final A da sua prova, depois de ter obtido o quinto melhor tempo nas eliminatórias, entre 21 concorrentes. Tratou-se de mais uma excelente prestação, tendo em conta o número de concorrentes e o facto de Samuel Rodrigues ser o único juvenil de primeiro ano entre todos os finalistas.

Foi, sem dúvida, mais uma jornada extremamente positiva para os Ferroviários do Barreiro e para o nosso remo que, pouco a pouco, se recoloca, como já esteve no passado, no mapa nacional da modalidade.

NO NOS NACIONAIS DE VELOCIDADE

FERROVIÁRIO DE PORTUGAL DESTACA-SE



Também a secção de Remo do Clube Ferroviário de Portugal (CFP) continua a brilhar nas provas em que participa ou promove. Tendo na época agora terminada participado em mais provas do que nos anos anteriores, todo o grupo melhorou as suas prestações, merecendo especial destaque os títulos de Campeão Nacional, entre outros.

Títulos Nacionais

- *Double scull* sénior feminino: Carolina Oliveira e Sílvia Pissarreira
- *Skifista* sénior masculino: Luís Teixeira
- *Double scull* juvenil masculino: Marcos Henrich e Miguel Fernandes
- *Skiff* veterano masculino: Pedro Miranda
- *Double scull* veterano masculino: Pedro Fernandes e Ricardo Correia.

O CFP obteve ainda honrosos e muito disputados segundos e terceiros lugares nas principais provas do calendário da Federação Portuguesa de Remo, das quais salientamos :

Campeonato Nacional de Fundo - Gondomar:

- *Double scull* juvenil masculino: Marcos Henrich e Miguel Fernandes - Segundo lugar, vice-campeão nacional;
- *Skiff* feminino: Rita Roque - Terceiro lugar
- *Double scull* sénior masculino: Luis Teixeira, Paulo Lourenço - Segundo lugar, vice-campeão nacional;
- *Quadri scull* sénior masculino: Pedro Fernandes, Tiago Salavessa, Pedro Miranda e Ricardo Correia - Segundo lugar, vice-campeão nacional.

Campeonato Nacional de Velocidade - Pista Olímpica de Montemor-o-Velho:

- *Skiff* sénior feminino: Rita Roque - Terceiro lugar
- *Double scull* sénior feminino: Carolina Oliveira e Sílvia Pissarreira - Segundo lugar, vice-campeão nacional.
- *Quadri scull* sénior feminino: Joana Barreiro, Inês Baptista, Sílvia Pissarreira e Carolina Oliveira - Terceiro lugar
- *Shell 2 s/ timoneiro* masculino: Luis Soares e Estevão Pape - Terceiro lugar
- *Double scull* sénior masculino: Paulo Lourenço e Pedro Miranda - Terceiro lugar
- *Shell 4 s/ timoneiro* masculino: Luis Soares, Tiago Salavessa, Filipe Lima, Estevão Pape - Terceiro lugar
- *Quadri scull* sénior masculino: Paulo Lourenço, Pedro Fernandes, Pedro Miranda e Ricardo Correia - Terceiro lugar.



As remadoras ferroviárias revelam excelente forma e boa disposição

Em todas as provas em que participou, a comitiva do CFP contou-se entre as mais numerosas e obteve sempre medalhas (1º, 2º ou 3º classificado). Aliás, a excelente prestação do CFP no remo e a respectiva evolução no ranking nacional, pode ser verificada no quadro junto, tendo obtido na época agora terminada o quinto lugar (nono em 2003), sendo as primeiras posições ocupadas pelo Real Club Fluvial Portuense (RCFP), Associação de Remadores de Competição (ARCO), Clube Nacional Infante D. Henrique (Valongo) e Clube Náutico da Viana (CNV).

A obtenção destes resultados, aliás, não seria possível de alcançar sem um aten-

to plano de actividades e respectivo investimento, de acordo com a direcção do CFP, em áreas como:

- melhoria de condições de treino dos atletas, nomeadamente no que diz respeito ao contínuo acesso ao plano de água de Rio Frio, facto que tem sido fundamental no progresso técnico das tripulações;
- aquisição de material de excelente qualidade (barcos, remos, entre outros). De destacar as duas novas embarcações adquiridas na corrente época que vieram fortalecer a frota do Clube, tendo possibilitado alcançar três medalhas de prata nos Campeonatos Nacionais;
- apoio na deslocação a estágios fora de Lisboa;
- apoio na participação num maior número de provas, possibilitando uma maior experiência competitiva e uma grande fonte de motivação;
- aquisição de equipamentos de qualidade para os atletas, fortalecendo assim a identidade e espírito de grupo.

RANKING NACIONAL

1999	2000	2001	2002	2003	2004
RCFP	RCFP	RCFP	RCFP	RCFP	RCFP
AAC	CNIDH	CNIDH	CNIDH	CNIDH	ARCO
CNIDH	SCC	SCC	SCC	SCC	INFANTE
SCC	AAC	CNV	ARCO	GCF	CNV
1ºMAIO	ARCO	ARCO	CNV	CG	CFP (CP)
GCF	CG	CG	GCF	ARCO	SCC
CNV	GCF	GCF	SCP	CNV	GCF
CG	CNV	1ºMAIO	CG	CFV	SCP
ARCO	1º MAIO	CFV	AFMP	CFP (CP)	CFV
CACIA	CACIA	SCP	CFP (CP)	AFMP	CG
P.CALE	CFV	CFP (CP)	ANL	ACC	ACC
ANL	P.CALE	CNL	CACIA	SCP	CNL
CFV	CNS	ANL	CNB	ANL	ANL
CNS	SCP	CACIA	CNS	CNL	FMPinto
SCP	CFP (CP)	CNS	SFV	CAIS	CNB
CFP (CP)	ANL	FABRIL	1ºMAIO	GDFB	CPCACIA
CNL	CNL	AND	AND	1ºMAIO	FABRIL
CNB	COUP	AFMP	AAC	AND	GDFB
CERV	GDQ	GDFB	GDFB	CNB	1ºMAIO
COUP	GDFB	CERV	GCNF	P.CALE	COUP
GDFB	CERV	GCNF	CERV	GRCB	GRCB
GCNF	CNB	CNPM	FABRIL	P.MIRA	P.CALE
GDQ	GCNF	COUP	CNPM	CERV	CFPESQ
CNPM	CRFN	P.CALE	P.CALE	GCFARO	CCPAD
	PE	BES	COUP	FABRIL	APPSoure
	AFMP		BES	CRFN	CCPAD
				COUP	
				APPSoure	
				BESCL	

Fonte: Federação Portuguesa de Remo

Carla Menau, maquinista da USGL

MULHERES CONQUISTAM COMBOIOS

Carla Menau é uma das quatro maquinistas presentemente ao serviço da USGL. Igual número dispõe a USGP.

Admitida na empresa em 1 de Junho de 2001, Carla Menau é a mais recente mulher aos comandos dos comboios das linhas de Sintra e da Azambuja.

Embora confesse a sua paixão por comboios, Carla Menau considera que chegou à empresa "por acaso" porquanto, encontrando-se desempregada, tomou conhecimento do recrutamento de condutores através de um anúncio num jornal, por intermédio de uma tia, residente em Queluz. Nascida em Luanda, chegou a Portugal com quatro anos, viajando com frequência na linha de Sintra, em visita à tia.

Profissão tradicionalmente exclusiva do sexo masculino, Carla Menau aceitou o desafio, tendo, depois das provas de selecção, frequentado o curso de formação durante cinco meses, na Fernave, juntamente com outras quatro mulheres e cinco homens. Todos tiveram bom aproveitamento, mas só a Carla e outra colega foram chamadas para trabalhar, inicialmente apenas na linha de Sintra.

O seu primeiro contacto directo com a cabina do comboio, em serviço, foi naturalmente uma "emoção muito grande" e com "algum nervosismo" mas, apesar de algum receio inicial quanto à receptividade dos colegas, por ir inserir-se "num mundo tradicionalmente de homens", reconhece que eles "sempre me deram muito apoio, sempre prontos a ajudar e a prestar esclare-

Nome: Carla Maria de Sousa Menau

Naturalidade: Luanda (Angola)

Idade: 33 anos

Residência: Corroios

Estado civil: solteira

Data de admissão: 1 de Junho de 2001

Cursos de condução: Tractor Sentinel, UQE 2300, UQE 2400 e UQE 3500

Paixão: Comboios e socorrista voluntária da Cruz Vermelha

Ocupação dos tempos livres: Ler e passear

cimentos". Por isso, a integração foi fácil e reconhece "não ter qualquer razão de queixa".

Naturalmente que algumas adaptações tiveram de ocorrer nestes três anos. Sabemos, por exemplo, que na sala de convívio dos maquinistas as paredes estavam anteriormente forradas de calendários com "mulheres com menos roupa", o que deixou de se verificar com a chegada destas colegas. A linguagem também mudou, o vernáculo não é utilizado quando alguém se apercebe que "as meninas vêm aí".

Os passageiros, pelo seu lado, já não manifestam estranheza por ver uma mulher aos comandos do comboio. Não tendo ainda enfrentado alguma situação mais problemática, apesar de trabalhar sobretudo na linha suburbana mais movimentada do país, Carla fica feliz quando os clientes lhe vêm dar os parabéns e dizer "que é bom ver as mulheres afirmarem-se em profissões de homens".

Orgulhosa da sua profissão, Carla sente diariamente o "peso da responsabilidade" por ter nas suas mãos "a vida de milhares de pessoas". Considera a profissão "muito exigente e desgastante", também devido ao serviço ter de ser cumprido por turnos.

Mais ainda por que a nossa maquinista Carla Menau tem ainda uma outra paixão onde desenvolve o seu espírito humanista e solidário: é socorrista voluntária da Cruz Vermelha Portuguesa,

na unidade do Seixal, onde passa boa parte dos seus tempos de folga. Duas a três vezes, por mês, em média, Carla cumpre o turno das 20 às 8 horas, período sempre muito preenchido e com as situações mais inesperadas, como a assistência em situações de emergência, de sinistros, de transporte de doentes entre a residência e os hospitais. A conduzir também as ambulâncias, claro...

Trata-se de uma outra paixão, que confessa desempenhar com muito gosto, mas apenas possível "quando tenho disponibilidade e sem prejuízo da vida profissional".



Para esta nossa maquinista os comandos do comboio já não constituem segredo