

Em Pinhal Novo

Actividade ferroviária homenageada

Um monumento de homenagem ao Ferroviário foi colocado junto à Biblioteca Municipal de Pinhal Novo. Esta localidade é um dos principais entroncamentos da rede ferroviária e tem, a partir de agora, um marco dedicado a todos nós. (pág. 7)



Presidente da República foi ver o Pendular (pág. 2)



Presidente da República viajou numa automotora Allan de 1932

O Dr. Jorge Sampaio escolheu o comboio para fazer a viagem de São Bento a Contumil, no segundo dia da jornada presidencial pelas cidades portuguesas.

O Chefe do Estado foi transportado por uma automotora Allan, de 1932, renovada e, depois disso, denominada VIP. Num dos bancos da frente, o Presidente da República, acompanhado do Presidente do Conselho de Gerência da CP, desfrutou em pleno, já que os vidros permitem uma excelente vista panorâmica das belezas da paisagem, primeiro o Porto ribeirinho, o Douro e as suas pontes, depois Campanhã e a estação dos comboios e, por último, Matosinhos e a estação de Contumil.

O comboio do Presidente saiu de São Bento às 10 horas e 30 minutos. Fez a primeira paragem na estação de Campanhã. Jorge Sampaio desceu da automotora, cumprimentou populares e visitou a estação recentemente renovada, ouviu explicações, e gostou do que viu. Dez minutos depois



O Presidente Jorge Sampaio aprecia a paisagem num lugar privilegiado.

estava, de novo, em marcha. Ao chegar a Contumil, o Presidente da República tinha à sua espera, entre outras individualidades, o Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território. Acompanhado pelo Eng. João Cravinho, visitou a sede da EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário onde ouviu explicações sobre esta afiliada da CP, e os diferentes trabalhos que tem em carteira, em especial as UDD's 450. No parque de máquinas de Contumil deteve-se

a observar uma dessas automotoras azuis que, a partir de Julho, vão fazer a ligação Porto-Vigo. Mais à frente, observou, por dentro e por fora, o Comboio de Pendulação Activa. Jorge Sampaio experimentou mesmo o conforto de um dos bancos da "jóia da coroa" da CP, uma preciosidade tecnológica que vai fazer a ligação Lisboa-Porto, e deixou-se mesmo fotografar, ali, com ar sorridente, entre gente da CP e da EMEF.

Terminada a visita e antes da partida para Leixões, falou aos jornalistas. O Chefe do Estado escolheu como fundo uma UDD 450 e, antes de começar a falar, chamou a atenção dos repórteres das televisões para o local de destino indicado na automotora: VIGO. Em tom cordial e bem disposto recomendou: Vejam lá se apanham Vigo! Durante a intervenção, Jorge Sampaio defendeu que o Porto deve ter melhores ligações à Europa, nomeadamente, ferroviárias. Depois, dirigiu-se para a saída da estação de Contumil, despediu-se e seguiu de autocarro para o Porto de Leixões. O Presidente do Conselho de Gerência da CP acompanhou toda a viagem do Chefe do Estado.



Melhorar a qualidade do serviço uma aposta da USGP



Melhorar a relação com o cliente e identificar as suas expectativas são objectivos prioritários da USGP.

A Unidade de Suburbanos do Grande Porto (USGP), no âmbito do aperfeiçoamento da relação com os clientes e visando implantar um sistema de gestão de qualidade, com vista a melhorar os serviços que presta, acaba de criar um novo modelo para apresentação de sugestões/reclamações nos pontos de venda fixos.

“Ajude-nos a servi-lo melhor” – o mote dado a esta campanha de atendimento de clientes – através de sugestões e reclamações. Pretende-se, assim, proporcionar uma melhor assistência, apoiando mais, identificando as necessidades e avaliando o seu nível de satisfação.

Personalizar a relação entre o agente ferroviário e o cliente é

outro dos objectivos desta campanha, sendo a sugestão/reclamação apresentada em impresso de fácil preenchimento, identificando em quadricula própria qual o tipo de reclamação (atendimento, atraso, falta de ligação ou supressão de comboios, horários e diversos) e proporcionando ao reclamante o espaço necessário para o preenchimento do assunto a expor. A prova de recepção da sugestão/reclamação será entregue ao cliente no momento da sua exposição.

As sugestões/reclamações serão depois remetidas para a Área de Marketing e Serviço de Apoio ao Cliente da USGP, para o devido encaminhamento e tratamento das matérias apresentadas.

Para o sucesso deste processo, todos os colaboradores da USGP são convidados a prestar o melhor desempenho, sendo aconselhados a seguir uma “tábua” de seis pontos: ouvir atentamente; repetir o que ouviu e conseguir o reconhecimento de que percebeu bem; apresentar desculpas; aceitar o sentimento do cliente; explicar o que vai pôr em prática para resolver o problema; agradecer ao cliente o facto de lhe colocar o problema.

Para melhorar continuamente os serviços, identificar as necessidades do cliente e avaliar a sua satisfação – como direitos que lhe assistem – a USGP apela à colaboração de todos “no sentido de manifestarem tudo aquilo que esperam de nós”.

Métodos modernos na USGL visam motivação e eficácia

A USGL – Unidade de Suburbanos da Grande Lisboa está apostada no desenvolvimento do desempenho profissional e pessoal dos seus colaboradores, através de acções de formação adequada e qualificada, de modo a que possa cada vez mais aumentar a eficácia do serviço prestado aos clientes.

Dando continuidade a essa vertente, a USGL lançou este ano um

projecto de Criatividade e Desenvolvimento do Potencial, destinado a quadros técnicos e chefias intermédias, objectivando a melhoria da eficácia da gestão e liderança das equipas, assim como estimulando a iniciativa e a criatividade necessárias num processo de mudança.

Este projecto constitui o primeiro passo para o desenvolvimento do "empowerment" dos seus colaboradores,

ao proporcionar um melhor entendimento do posicionamento orgânico de cada um e ao clarificar as respectivas competências de intervenção no processo produtivo.

Assim, no âmbito do desenvolvimento deste projecto, aos quadros técni-

cos foi ministrada a metodologia DATT-Direct Attention Thinking Tools, que consiste na utilização de um conjunto de dez "ferramentas" que ajudam a direcccionar a atenção e o pensamento. A utilização destes "instrumentos" induz a que o pensamento fique melhor localizado, mais estruturado, mais organizado, portanto, mais eficaz, o que necessariamente conduz a uma melhor tomada de decisão.

Por sua vez, as chefias intermédias receberam formação ao nível das metodologias de resolução de problemas, incluindo técnicas de criatividade individual e de grupo, com vista ao desenvolvimento das capacidades de liderança, tomando em consideração a evolução do contexto de trabalho e de mudança.



Participantes no projecto de Criatividade e Desenvolvimento do Potencial.

O Boletim errou...

No número anterior (Abril de 1999) publicámos um quadro, referente à notícia das páginas centrais – "Défice baixou para 29,9 milhões de contos" – com algumas incorrecções. No intuito de repor o rigor, publicamos ao lado o quadro referido, com os valores já corrigidos, nomeadamente, as três primeiras linhas de cada coluna.

Pelo facto, pedimos desculpa aos nossos leitores.

Demonstração de Resultados

(Milhões de contos)	1998	1997	Variação em %
Resultados líquidos	- 29,9	- 71,9	+ 58,4%
Resultados operacionais	- 38,5	- 44,5	+ 14%
Resultados financeiros	- 18,2	- 26,3	+ 31%
Resultados extraordinários	26,8	- 1,8	+ 2800%
Prestações de serviços	37,7	37,0	+ 1,7%
Proveitos suplementares	10,0	3,5	+ 179,4%
Subsídios à exploração	2,2	4,9	- 54,6%
Custos das mercadorias vendidas e matérias consumidas	11,3	9,7	+ 15,5%
Fornecimentos e serviços externos	23,0	27,3	- 15,8%
Custos com o pessoal	39,5	44,3	- 10,7%

UTML diversifica mercados e produtos

A Unidade de Transporte de Mercadorias e Logística (UTML), depois de já ter assinado este ano acordos de cooperação estratégica com o operador espanhol Algeposa (transporte entre o porto de Setúbal e Irun), envolvendo também a Rodofer, a empresa Adubos de Portugal (combustíveis entre Sines e o Barreiro) e a Cimpor (reforço do transporte de cimento), prossegue a sua política de expansão a novos mercados e produtos.

De acordo com o presidente da Comissão Executiva da UTML, Eng. Lopes Marques, continuam as negociações para a assinatura de novos contratos, visando o transporte de produtos como cereais, combustíveis, florestais e siderúrgicos, podendo ainda ser canalizado para o caminho de ferro um novo tipo de mercadorias na área da grande distribuição.

Segundo o mesmo responsável e inserindo-se na criação do eixo ferroviário Portugal-Alemanha, prosseguem as negociações com as redes congêneres Renfe (espanhola), SNCF (francesa) e

Deutsche Bahn (alemã), projecto que deverá estar concluído até ao final do ano.

Com esta associação, a UTML pretende desenvolver o transporte de mercadorias em direcção à Europa Central, mercado onde a quota actual é inexpressiva. No entanto, em termos europeus, este novo eixo – que passa pelos investimentos nos portos nacionais e pela reestruturação da rede de terminais de armazenagem – inscreve-se na política comunitária de criação de “auto-estradas” ferroviárias de mercadorias.

Reestruturação dos terminais

A CP vai, entretanto, investir, ao longo dos próximos seis anos, cerca de 20 milhões de contos na construção e modernização da rede de terminais de mercadorias.

Segundo o presidente da UTML, a actual rede passará a dispor de 20 terminais em pontos estratégicos, tanto em zonas economicamente desenvolvidas como no interior.

O projecto aproveita os terminais existentes em Darque, Leixões, Mangualde, Guarda, Fundão, Bobadela, Praias do Sado e Loulé, nos quais são necessárias obras de adaptação na sua maior parte. De raiz, serão construídos terminais em Braga, São Romão, Régua, Ovar/Estarreja, Pampilhosa/Coimbra, Leiria/Marinha Grande, Castelo Branco, Pedra Furada e Évora/Estremoz.



Este investimento insere-se na estratégia da empresa visando o aumento do serviço de mercadorias e a aposta no transporte multimodal.

Concluída a reestruturação da rede dos terminais de mercadorias e a aquisição de novo material, a UTML pretende obter uma maior concentração do tráfego, do qual resulta uma simplificação das operações, o aumento da utilização do transporte combinado e um maior desenvolvimento do carácter logístico da empresa.



A Auto-Europa é um dos clientes desta Unidade.

Ponte D. Maria Pia distinguida por engenheiros americanos

A Ponte de D. Maria Pia, notável obra de engenharia da Casa Gustavo Eiffel, inaugurada há mais de um século (1877) e desactivada da exploração ferroviária em 1991, foi homenageada no passado dia 17 de Junho, com a colocação solene de uma lápide que lhe foi conferida pela ASCE-American Society of Civil Engineers como "Civil Engineering Historical Landmark".

Concebida por Eiffel e construída em apenas 18 meses (1876/1877), esta obra de arte continua assim a merecer os elogios pelo arrojo da sua estrutura.

A lápide foi colocada no centro direito da ponte, em plena Avenida Gustavo Eiffel, ficando junto de uma outra, afixada em 1977, que assinala o seu primeiro centenário.

Na cerimónia que assinalou o acto, organizada pela Secção Regional do Norte da Ordem dos Engenheiros, esteve presente uma delegação de 30 elementos da ASCE, liderada pelo seu presidente, Daniel Turner e diversas personalidades, entre as quais o Secretário de Estado das Obras Públicas e os vereadores Nuno Cardoso e Barbosa da Costa, em representação dos presidentes das Câmaras Municipais, respetivamente, do Porto e de Vila Nova de Gaia.

A iniciativa contou com o apoio da CP, da REFER, do Museu dos Transportes e Comunicações, da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, da Portugal Previdente e da Eiffel-Construction Metalique.

Nas intervenções então proferidas, destaca-se a ideia central que a Ponte D. Maria Pia, além de constituir uma obra notável de engenharia do ferro e estar harmoniosamente integrada na paisagem é, acima de tudo, um extraordinário exemplo do quanto a capacidade inventiva do homem pode ser determinante para ven-

cer barreiras, aproximar povos, culturas e comunidades.

No final da cerimónia, a comitiva norte-americana e demais convidados deslocaram-se para as Caves Taylor, em Vila Nova de Gaia, onde lhes foi servido um "Porto de Honra" e onde se encontrava patente uma exposição da pintora Isabel Saraiva, alusiva à obra de Eiffel.



Ponte D. Maria Pia, um marco na existência da CP.

Monumento ao ferroviário inaugurado em Pinhal Novo



O contributo dos ferroviários como pólo de desenvolvimento económico de Pinhal Novo – freguesia do concelho de Palmela – foi reconhecido pelas autoridades locais. No decurso das festas populares anuais, realizadas em Junho, foi descerrado um monumento em sua honra, da autoria do escultor e pintor Laurentino José Silva (“Gamarra”, de seu nome artístico), que lembra para a posteridade esse passado grandioso, contemporâneo e tão próximo.

O conjunto escultórico de homenagem ao trabalhador ferroviário, colocado na Praça da República, trabalhado em pedra e ferro, foi concebido a partir de um estudo efectuado pelo artista, naquela

zona. Daí os elementos pictóricos que serviram de base ao seu trabalho: a figura do ferroviário, esculpida na pedra e a envolvente, em ferro, reproduzindo de forma estilizada uma locomotiva de 1920.

No total, são cerca de cinco toneladas de materiais que se expandem por mais de quatro metros de altura, ou seja, o equivalente a mais de três meses de trabalho sem descanso, das oito da manhã à meia-noite. «Muito cansaço, mas um grande orgulho», segundo as palavras singelas de Gamarra.

A beleza da obra, espelhada no significado simbólico, observa-se também na sobriedade do conjunto. Quando a luz se reflecte

nas tonalidades do ferro, na dureza semelhante aos materiais das locomotivas antigas dos anos 20, o ambiente espelha-se em tons de ouro, conferindo ao conjunto escultórico de Gamarra a nobreza que o artista desde o início lhe quis emprestar.

No abraço solidário entre os pinhalnovenses de origem e os recém-chegados – afinal tão próximos, geograficamente, das suas principais raízes alentejanas e algarvias – sobressai aquela figura talhada na pedra, do ferroviário afável, de braço dado com o ferro que simboliza, afinal, o ponto de encontro e o movimento de comboios, que desde o meado do século passado, lhes serviu de companhia.

RDP dá informação sobre trânsito ferroviário

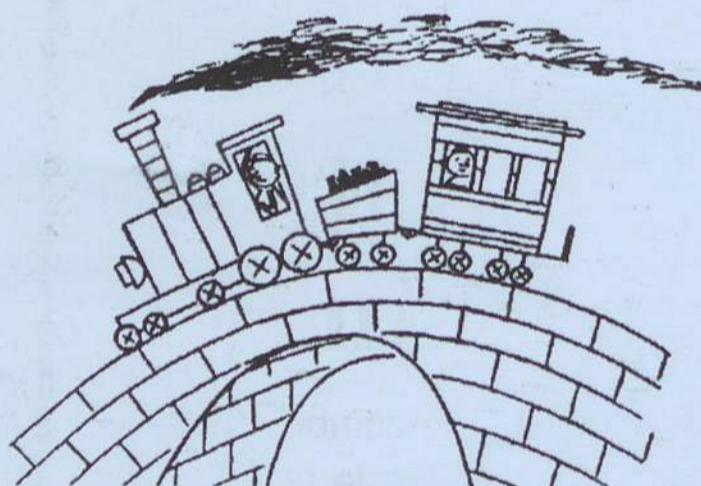
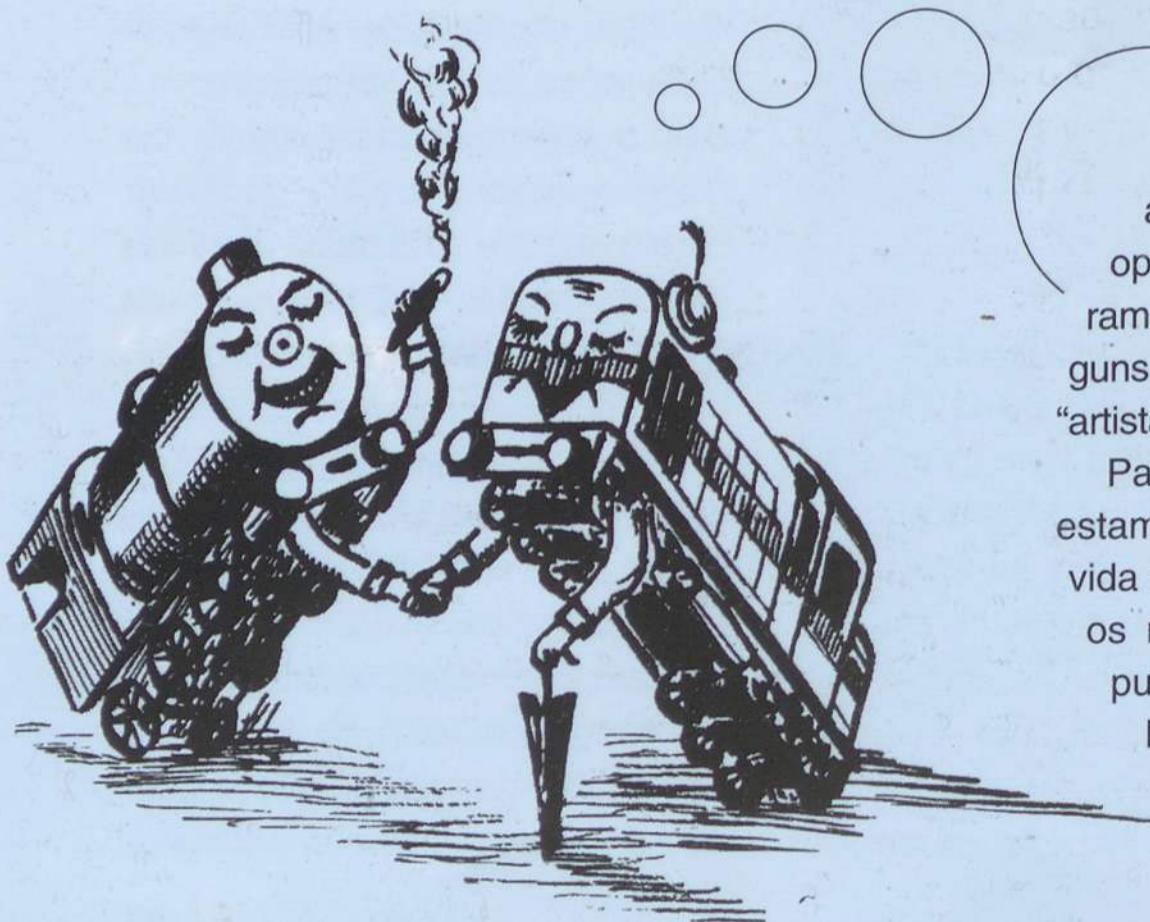
A partir de 1 de Julho, de segunda a sexta-feira, a RDP - Antena 1 vai passar a transmitir a informação ferroviária na sua rubrica de trânsito. Já não é apenas a circulação rodoviária a merecer a atenção da Radiodifusão Portuguesa. Aos 20 minutos de cada hora, entre as 7 e as 10, o locutor Filipe Moreira terá oportunidade de nos dizer não apenas como estão as estradas mas também os caminhos de ferro – no Programa da Manhã da Antena 1. A proposta partiu da CP e foi acolhida com agrado pela Direcção de Programas da RDP.

Os dados relativos ao tráfego ferroviário são recolhidos pelo Gabinete de Relações Públicas junto do Centro Operacional Central (COC) da CP e depois transmitidos ao "pivot" do Trânsito da RDP. Esta operação obriga a uma colaboração estreita entre o GRP, o COC e a RDP para que a informação corresponda, de facto, ao que se está a passar, no momento, nas diferentes linhas onde circulam comboios da CP. Os dados relativos às ligações suburbanas, ao médio e longo curso serão fornecidos e constantemente ac-

tualizados pelo GRP/COC para depois Filipe Moreira lhes dar a melhor forma radiofónica, isto é a mais adequada possível a quem vai utilizar nessa manhã o comboio ou está à espera de alguém pela ferrovia durante esse período. Se esta iniciativa obtiver boa receptividade, como esperamos, a partir de Setembro a informação ferroviária deverá estender-se ao período do fim da tarde da programação da Antena 1, uma hora de ponta também importante para quem vai apanhar o comboio.

CONCURSO

“Cartoonista, precisa-se...”



O prazo de entrega dos trabalhos, no âmbito do concurso “Cartoonista, precisa-se...”, foi alargado até ao dia 29 de Outubro. Assim, dá-se mais uma oportunidade a todos aqueles que ainda não enviaram os seus desenhos. Até ao momento, já recebemos alguns bastante interessantes, mas sabemos existirem outros “artistas” no universo CP que podem dificultar a decisão final.

Para os mais distraídos, aqui fica outra vez o desafio: estamos à espera de cartoons que retratem, com humor, a vida ferroviária ou outro tema livre. Depois de avaliados, os melhores trabalhos receberão um prémio e serão publicados em futuras edições do nosso Boletim. Informações adicionais podem ser obtidas no Gabinete de Relações Públicas, na Calçada do Duque, em Lisboa.



Novos horários, outra comodidade Mais 40 comboios na Linha da Azambuja

A Linha da Azambuja dispõe, a partir de agora, de novos horários. Esta modificação é responsável por algumas e grandes novidades.

As duas primeiras e mais importantes, têm a ver com o aumento do número de circulações e com a criação de uma nova família de comboios de Vila Franca de Xira para Alcântara-Terra e volta. Em vez de 145 comboios diários, os clientes da Linha da Azambuja têm à sua disposição 185. O que quer dizer que o novo horário trouxe mais 40 comboios por dia.

A terceira prende-se com as partidas que passam a ser cadenciadas, saindo os comboios sem-

pre aos mesmos minutos de cada hora. Por exemplo, a nova "família" tem as saídas de Vila Franca marcadas para os 25 e os 55 minutos, enquanto o regresso de Alcântara está previsto para os 11 e os 41 minutos – qualquer que seja a hora.

Quarta novidade, os novos horários estão disponíveis num desdobrável, mais pequeno que uma folha A4 – em vez do anterior "livrinho" de 36 páginas – para facilitar o seu manuseamento e leitura. A informação cabe em qualquer carteira.

Para além dos novos horários de bolso, a USGL concebeu cartazes horários que se encontram



afixados em todas as estações de comboios.

A Linha da Azambuja dispõe, igualmente, de famílias de comboios que fazem a ligação diária de Azambuja a Santa Apolónia e de Alverca a Campolide.

As correspondências entre as Linhas de Azambuja e Sintra podem ser efectuadas nas Estações do Oriente, Sete Rios, Entrecampos e Campolide.

Para Setembro, está prevista a entrada em funcionamento, na Linha da Azambuja, dos novos comboios de dois pisos.

Com o calor do Alto Alentejo

À velocidade de 17 km/hora no comboio dos ingleses

À “vertiginosa” velocidade média de 17 km/hora (para sermos rigorosos: 17,7), a 1800 D arrasta as composições, abrindo caminho no calor do Alto Alentejo. Há dois anos que ali não passava o comboio. Talvez por isso, quando a via férrea se abeira de algum monte,

há gente nas janelas e alegria nos rostos. E nos cruzamentos com a alcatroada, cancelas descidas, há estranheza nos viajantes da estrada. E há fotografias.

Este é um dos troços da velha “estrela de Évora”, desactivada. Agora, o comboio regressa – é o

“comboio dos ingleses”. A bordo das carruagens, animação e alegria apesar do calor, do calor intenso. Graham Garnell, um londrino casado com uma portuguesa de Mondim e radicado em Portugal há uns anos, está feliz. Como se costuma dizer, ele é o “carola” destas expedições, quatro a cinco por ano, em colaboração com a CP, que fornece o material e aconselha. E há um “especialista” nestas coisas, um ferroviário que se associa à festa, Branco Horta. Ele e Garnell são quase inseparáveis.

Quatro horas e vinte e três minutos para percorrer 75 km. A Diesel tenteia o terreno, tenteia a via, é preciso ir com cuidado. A locomotiva vai apitando, uma saudação à charneca e ao montado. Agora ladeia as pedreiras do mármore, com profundos talhes rasgados em ferida, montes de detritos e gangas: explica-se aos ingleses que aquele é o famoso “mármore de Carrara” – de Carrara de nome, porque é dali, de Estremoz, de Borba e de Vila Viçosa que sai a metamórfica que corre o mundo com sotaque alentejano no falso nome italiano.

Steve Williams e a mulher, Mary Ann, riem-se – estão também radicados em Portugal, em Viana do Castelo. O português deles é mais entendível que o de Garnell. O seu filho, Jammy, oito



Nesta e na página ao lado:
duas das estações visitadas.

anos, cinco vividos entre nós, é que o fala correctamente.

Foram mais de setenta ingleses que vieram a esta viagem pela via alentejana: pelos trilhos da "estrela de Évora". Com muita festa. Três dias em passo pa-chorrento, pela surpresa das passageiros – dois anos depois de outro grupo de ingleses ter por ali andado.

Em Estremoz, paragem para visitar o núcleo museológico: importante núcleo, onde sobressai – entre carruagens diversas, motociclos de via, locomotivas a vapor, uma locomotiva mineira, a famosa carroagem presidencial que serviu Óscar Carmona – com sala de reuniões e de jantar, casa de banho e locais de repouso.

No exterior da cocheira, dolorosamente apodrecido, o "Flecha de Prata" que marcou a modernização da CP nos anos 50 – o célebre "Foguete", da ligação Lisboa-Porto que veio acabar os seus dias na ligação ao Algarve, o "Sotavento". Um produto Fiat a merecer restauro. Os ingleses fotografam, fotografam, fotografam.

E lá vai o comboio. Lá vai ele, a apitar. Lá vai ele, devagarinho. Um dos mais entusiastas, Paul Spracklen, fundador da "Portu-

O convívio é uma das constantes nestas acções.



guese Traction Group" e organizador londrino destas viagens, fala dos seus sonhos: quer comprar uma 1800 D, dar-lhe o nome de

painéis de azulejo, as paredes foram avançadas até à via. A bela Estação de Vila Viçosa é agora uma discoteca.



"Cabo de São Vicente", para ficar ao serviço do grupo. Sonha com viagens com tracção a vapor – vai acontecer em Setembro, Douro e Tua arriba.

Chegamos a Vila Viçosa. Os ferroviários organizam um festim – saladas, enchidos assados, bom queijo, bom vinho, bom pão. Os ingleses fazem boquinhas, olhos em bico, confraternizam com os portugueses (oh-lá-lá-lá), maquinistas, pessoal de estações, pessoal da carruagem-bar, todos riem e almoçam. Lá fora, a imagem de uma Estação descaracterizada: perderam-se os

José Pontes Correia

Um engenheiro da “revolução” nos Caminhos de Ferro

“Foi um desafio muito grande. Era uma das componentes que eu sentia faltar na minha experiência de operador”. Pontes Correia, 46 anos de idade, engenheiro, algarvio, tem os olhos brilhantes quando fala do novo comboio, o Alfa Pendular.

“Nunca me tinha visto em lençóis que digam respeito ao lançamento de um serviço comercial”, diz.

Nasceu em Faro, viveu em Moçambique e formou-se em Engenharia Civil (Urbanização e Transportes), no Instituto Superior Técnico, em Lisboa. Aos 43 anos, voltou à universidade para cursar a cadeira de “marketing” na Universidade Católica – juntamente com toda a equipa que coordenou e trabalhou no lançamento deste comboio que se tornou um símbolo da modernização da CP.

Entrou para a empresa em 1982, ingressando no Gabinete de Estudos da Direcção de Equipamento. Depois, concorreu aos Serviços de Informática. Em Setembro de 1995, foi nomeado para a chefia da Equipa de Implementação do Serviço do novo comboio, agora integrado na UVIR.

O Pendular – não foi fácil. O Eng. Pontes Correia reafirma que “estes processos nunca são fáceis”. Houve contrariedades. O novo comboio devia ter entrado ao serviço durante a Expo de Lisboa, mas as composições apenas foram entregues um ano depois.

Pontes Correia não se atribui louros. Como sublinha, “houve um trabalho de equipa, uma equipa



José Pontes Correia ao lado do “seu sonho”.

multidisciplinar” e faz questão de referir os nomes: Dr.ª Catarina Nini, Dr.ª Margarida Cruz, Dr.ª Eduarda Loureiro, Dr. João Diogo Andrade Correia, Dr. Pedro Rodrigues, Dr. Rui Santos, Eng. Emílio Campos. E também a existência de uma Comissão de Acompanhamento – Eng. Lameiras, Eng. João Pereira, Eng. Óscar Amorim, Eng. Ávila, (além dele próprio). A Comissão foi liderada pelo Dr. Oliveira Monteiro. E ainda uma consultoria externa para as questões de serviço e “marketing”, um professor da Universidade Católica, Prof. Dr. Fernando Nascimento.

O Pendular é, decididamente, a “jóia da coroa”. Introduz um factor de modernidade na CP, tanto a nível de design (ele define como “atractivo”),

como de comodidade e no serviço prestado ao cliente. E introduz igualmente novos conceitos – por exemplo, deixam de existir primeira e segunda classes, surgem a “classe conforto” e a “classe turística”, cujas qualidades e características são quase similares – havendo apenas diferença no espaçamento entre coxias.

O Eng. Pontes Correia não tem dúvidas: “o reflexo para a CP será positivo, será um sucesso comercial”.

Mas sabe que existem “ameaças”. “Existe o problema da infância do material, com as inevitáveis avarias ocasionais, que podem acontecer nos primeiros seis meses a um ano. No entanto, temos vindo a testar o material, em marchas de ‘endurance’, para verificar onde esses pequenos problemas podem manifestar-se. Testámos o material em “stress”. O outro problema com que nos confrontamos é o da duração da viagem que, por razões conhecidas, ligadas à via, vai ser ainda de três horas e meia. Não podemos alcançar as velocidades de 220 km/hora para as quais o Pendular foi concebido.

Um homem entusiasmado pelo seu trabalho, o Eng. Pontes Correia é um técnico cujo nome fica associado ao novo comboio da CP.