

ATENÇÃO AOS COMBOIOS PARE, ESCUTE, OLHE PROIBIDO O TRANSITO PELA LINHA

No Museu de Lousado
em terra de ferroviários

Págs. 14 e 15

SUMÁRIO

A palavra do Presidente

3

USGP: Reclamações com tratamento de excelência

4 e 5

Seminário: CP em sintonia com a problemática ambiental

6 e 7

Eixo Porto/Ovar e as novas UME's: dar voz aos clientes

8 e 9

Parceria CP/UVIR com Teatros do Porto

10

Janeiro 2010: Plena liberalização do sector

11

ADFER debate Plano Ferroviário Nacional

12

Corta mato e pesca desportiva é com a Ferrofer

13

Convidamo-lo a visitar o Museu do Lousado. Venha daí!

14 e 15

Os comboios têm muitos amigos

16



Boletim CP

Abril 2004 • Nº 68 - IV Série

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

Telf. 21 321 29 18 / 29 94 • Fax 21 342 40 11 • E-mail boletimcp@mail.cp.pt

Directora: Filipa Ribeiro / **Editor:** João Casanova Ferreira / **Secretariado:** Viriato Passarinho

Fotografia: Manuel Ribeiro e Viriato Passarinho

Coordenação, Concepção Gráfica e Paginação: Média Alta

Impressão e Acabamento: Fergráfica / **Tiragem:** 6.000 exemplares / Distribuição gratuita / Dep. Legal nº 117517/97

Membro da
Associação Portuguesa de
Comunicação de Empresas



*Linhas necessárias***REVISÃO DO AE: CONVERGIR NO ESSENCIAL**

O processo de negociação da revisão dos Acordos de Empresa para 2004 marcou a agenda da actividade interna nos meses de Fevereiro e Março deste ano como, aliás, acontece anualmente.

A conjuntura económica e as dificuldades financeiras que o país atravessa não eram favoráveis a um clima de legítimas expectativas que se criam sempre em processos desta natureza. Procura-se muito justamente melhorar o mais possível as condições de vida e económicas de todos os que diariamente se esforçam, no seu posto de trabalho, para alcançar o melhor desempenho da sua actividade.

O Conselho de Gerência, em coerência com a linha de política de pessoal traçada e comunicada, procurou promover um enquadramento de negociação onde se valorizasse o esforço de gestão que a Empresa vem fazendo no âmbito da produtividade dos seus recursos e na redução dos seus custos operacionais de modo a que esses ganhos viessem a reflectir-se em benefícios a favor da própria negociação, particularmente numa justa equidade de tratamento de todos os colaboradores da Empresa.

Entendeu, de facto, o Conselho que tudo se deveria fazer para que fosse possível garantir o princípio da distribuição equitativa dos reduzidos recursos disponíveis em negociação, na convicção de que esta atitude seria condição indispensável para um conveniente equilíbrio no ambiente social na Empresa, eliminando sentimentos de discriminação negativos que sempre prejudicam a motivação e empenho, tão necessários nos tempos futuros onde a CP se tem que afirmar cada vez mais pela positiva e pela sua capacidade de responder ao mercado.

A transparência e abertura com que estas questões foram colocadas antes do arranque das negociações e na própria mesa da negociação tiveram a melhor compreensão por parte das 24 Associações Sindicais, que manifestaram o maior sentido de responsabilidade, embora mantendo sempre uma dura intransigência na defesa dos seus legítimos interesses. Por via disso, as negociações foram intensas e exigentes, onde cada uma das partes procurou lealmente e responsavelmente defender e garantir o essencial dos seus interesses e objectivos que mais prezaram.

O Conselho de Gerência foi sensível e acolheu algumas das reivindicações colocadas que vão garantir, por um lado, melhores capacidades e qualificações técnicas, condição cada vez mais necessária para manter oportunidades num mercado de trabalho que se está progressivamente a liberalizar e, por outro, melhores condições de trabalho e segurança em actividades tão desgastantes e exigentes como as do sector do transporte ferroviário.

Para além da importante questão do aumento da massa salarial torna-se claro uma convergente compreensão entre as partes de que, hoje em dia, os benefícios e conquistas de natureza social têm por vezes mais valor do que as actualizações salariais




em contexto de forte contenção orçamental; e aqui também a Empresa veio a acolher iniciativas sindicais colocadas sobre a mesa.

Procurou-se também, com êxito, um entendimento sobre o programa do processo de negociações para aplicação do novo Código do Trabalho e legislação complementar, tendo sido possível acordar um calendário que permitirá à Empresa e aos Sindicatos preparar cuidadosamente os seus objectivos e propostas de modo a que possamos trabalhar sobre elementos bem fundamentados, estruturados e compreensivos, o que facilitará certamente a negociação eliminando equívocos e juízos de intenção incorrectos que nada ajudam à persecução dos Acordos desejados.

Os acordos de revisão agora conseguidos são o fruto de uma vontade responsável entre as partes e de um reconhecimento de que o futuro da Empresa e dos seus colaboradores estaria mais assegurado se o entendimento fosse possível e os objectivos convergentes.

Os resultados obtidos reforçam a convicção de que as novas atitudes e posturas negociais são as mais convenientes e ajustadas numa Empresa como a nossa, que se pretende também modernizar na sua vertente social.

Haverá assim, no próximo futuro, uma permanente disponibilidade e atenção da Empresa e do Conselho de Gerência, em particular, para prosseguir novas etapas deste processo através de um diálogo aberto e permanente, com todas as Associações representativas dos trabalhadores da CP. 

O Presidente do Conselho de Gerência
- Eng. Ernesto Martins de Brito -

AUMENTA O NÚMERO DE RECLAMAÇÕES DIMINUI O TEMPO DE RESPOSTA



UNIDADE DE SUBURBANOS DO GRANDE PORTO

De acordo com os relatórios periódicos de tratamento de reclamações elaborados pelos serviços de apoio ao cliente da USGP – cujo Gabinete de Apoio ao Cliente (GAC) na estação do Porto-São Bento foi inaugurado em Outubro de 2001 – tem-se registado, desde então, um número médio crescente de reclamações, enquanto o tempo de resposta vem sendo reduzido de modo consistente.

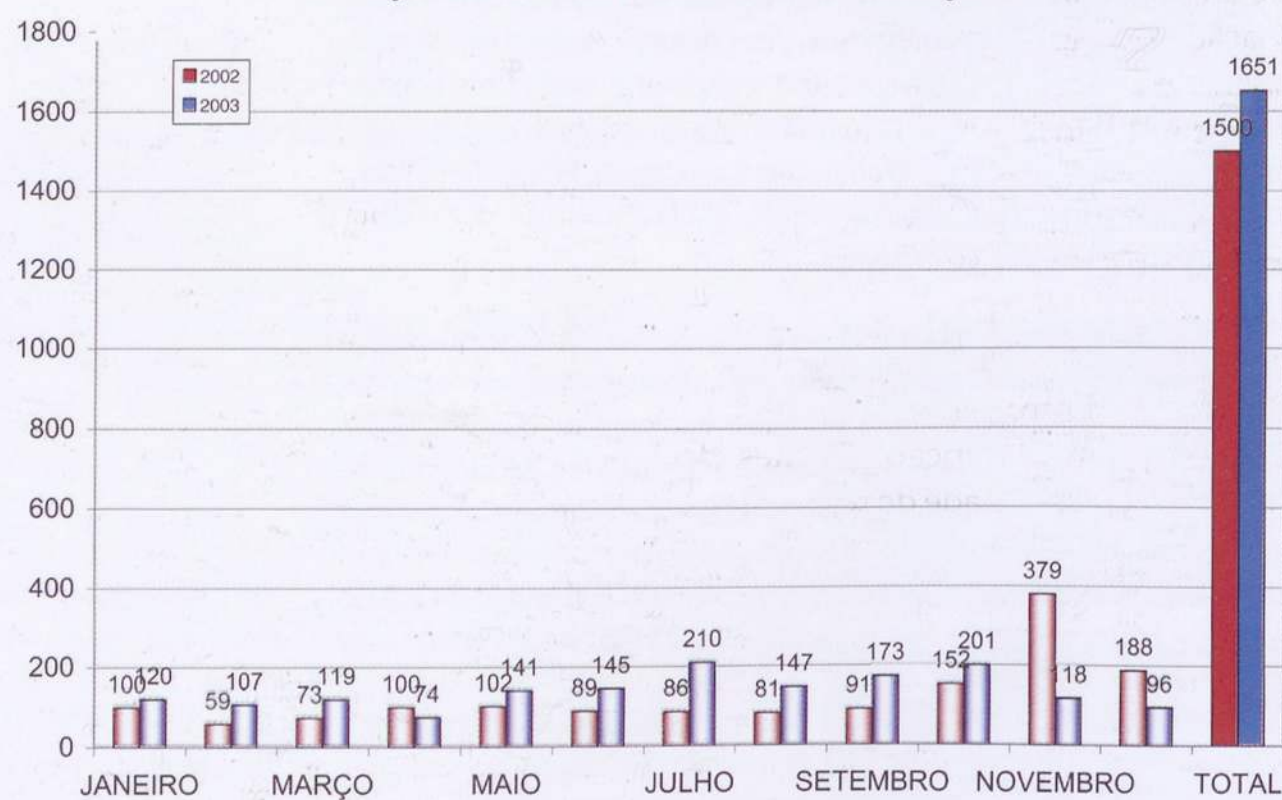
Conclui-se, assim, que estes serviços, depois da fase inicial de adaptação, têm melhorado de produtividade no tratamento, encaminhamento e decisão das reclamações, em circunstâncias que decorrem em simultâneo, conforme se constata, com um maior grau de exigência dos nossos clientes.

Com efeito, de acordo com o gráfico 1, foram registadas no ano passado 1651 reclamações, valor ligeiramente superior ao verificado em 2002 (1 500 reclamações), ou seja, um aumento de dez por cento. Na análise mensal comparativa do número de reclamações verifica-se que em 2003 os valores mais altos ocorreram no período de Maio a Outubro, enquanto em 2002 a incidência maior recaiu nos meses de Outubro a Dezembro.

A recolha das reclamações e sugestões processa-se, além dos GAC's, através de carta simples, envelope com porte pago, fax, correio electrónico e nos recortes de imprensa.

Relativamente à evolução mensal da quantidade de reclamações recebidas por eixo, em 2003, o Porto/Aveiro é o

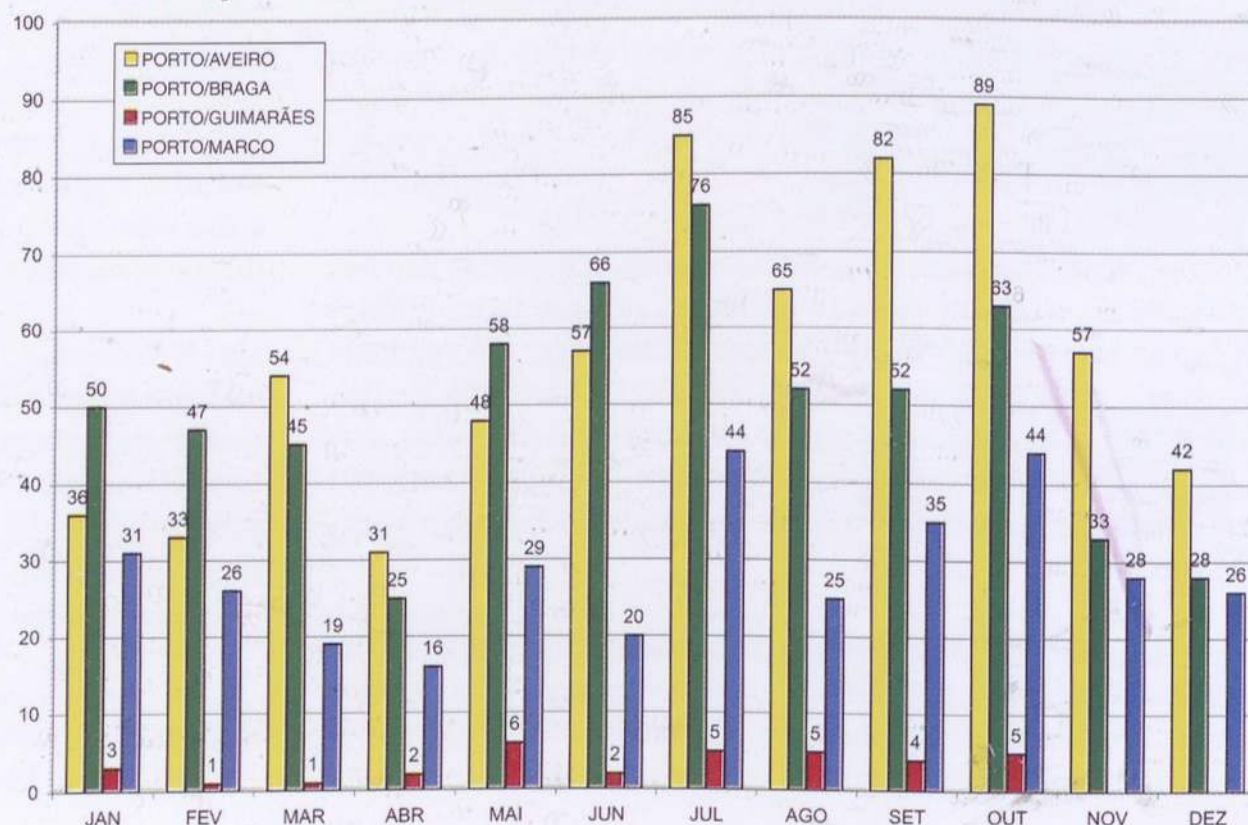
GRÁFICO 1
Evolução mensal do número de reclamações



que recolhe maior número (gráfico 2), com nítida tendência de decréscimo a partir de Novembro, coincidindo com a entrada ao serviço das novas UME's entre Aveiro e Ovar. Com efeito, neste eixo, o maior volume de reclamações

recaiu entre os meses de Julho e Outubro. O eixo Porto/Braga regista o segundo maior número de reclamações, situação que se espera seja atenuada com a conclusão das obras prevista para o próximo mês de Maio.

GRÁFICO 2
Evolução mensal do número de reclamações recebidas por eixo



MENOS TEMPO DE RESPOSTA

Outro elemento importante a reter, directamente relacionado com a qualidade do serviço e com a melhoria da opinião favorável do cliente acerca da empresa, diz respeito ao tempo médio decorrido entre a entrada da reclamação e a respectiva resposta conclusiva. Em 2002 (ver quadro 3), primeiro ano completo de recolha de reclamações, o tempo médio de resposta/decisão atingiu os 31 dias, o qual baixou em 2003 para apenas 12 dias, ultrapassando assim, pela positiva, o período estabelecido como objectivo de 20 dias. Entre Junho e Novembro de 2002, com excepção do mês de Setembro, a capacidade de resposta das



A equipa do Gabinete de Marketing e Serviços de Apoio ao Cliente da USGP: Luís Marcelino, dr. Henrique Megre e José Magalhães

GRÁFICO 3

Evolução mensal do tempo médio de resposta conclusiva (unidade=nº de dias)

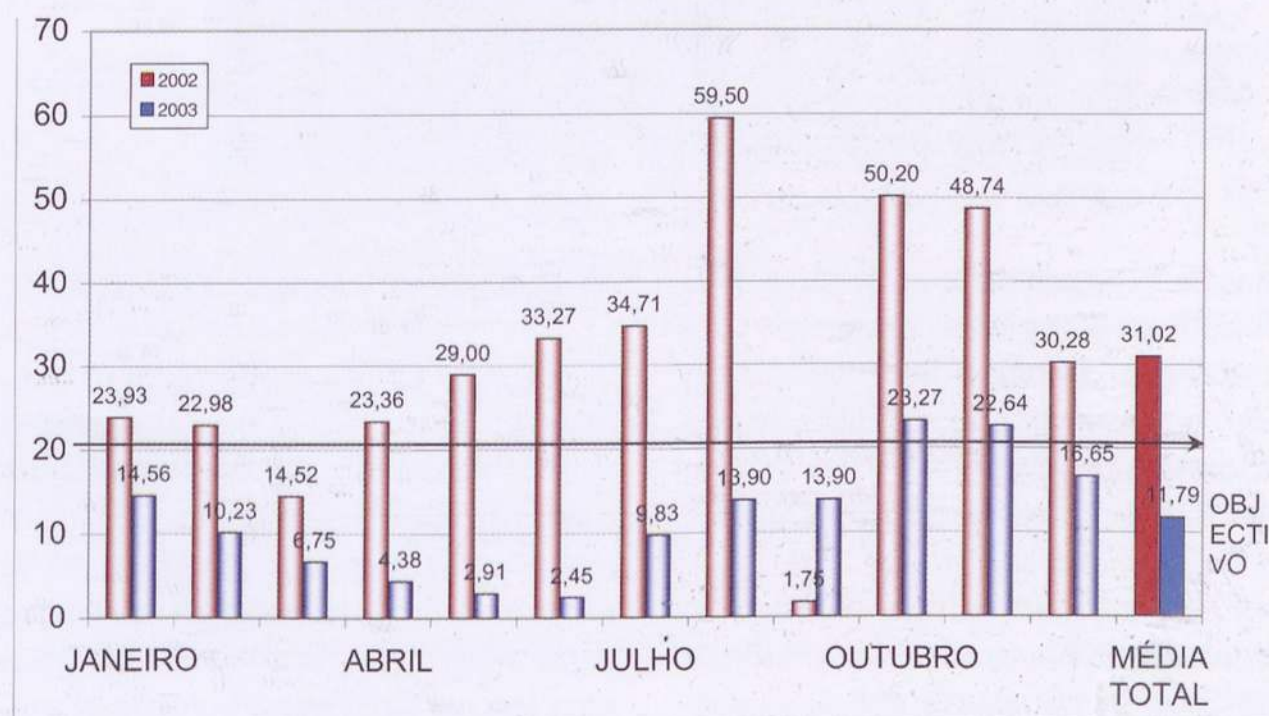
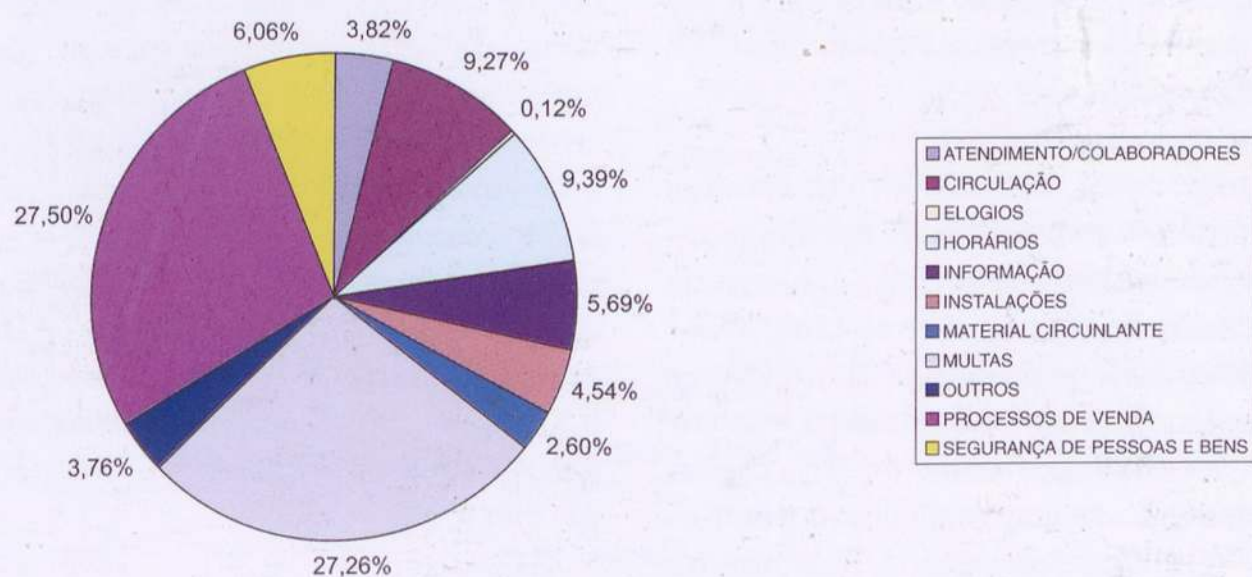


GRÁFICO 4

Distribuição por tipologia de reclamações em % do acumulado do ano 2003 (Janeiro a Dezembro)



reclamações atravessou o período mais crítico, enquanto durante todo o ano de 2003 o objectivo foi sempre ultrapassado.

Quanto à tipologia das reclamações nos quatro eixos (gráfico 4), em 2003, as questões relacionadas com os processos de venda e multas representaram mais de metade do total das pedidos recebidos (54,76 por cento). Também os horários (9,39 por cento), a circulação (9,27 por cento) e a segurança de pessoas e bens (6,06 por cento) estiveram entre as principais reclamações apresentadas pelos nossos clientes. Seguiram-se os itens relacionados com questões sobre informação (5,69 por cento) e com instalações (4,54 por cento).

Aos serviços chegaram também duas exposições (0,12 por cento) descontextualizadas da habitual ocorrência, mas dignas de particular realce. Referimo-nos a dois elogios: um, dirigido à CP, sobre o esforço que vem desenvolvendo no sentido da modernização; o outro, tendo como protagonista um colaborador pelo seu brioso desempenho profissional.

Conclui-se, pois, que a par da melhoria dos serviços, os nossos clientes começam a reconhecer em "Cada viagem, um sorriso"!.

MERCADO DO CARBONO E OS NA PERSPECTIVA DO ACORDO

Numa iniciativa da CP, realizou-se no passado dia 27 de Fevereiro, um seminário sobre a temática dos aspectos económicos e de regulação do mercado de carbono, na perspectiva do sector ferroviário nacional perante as questões relacionadas com a evolução/redução das emissões de gases de efeitos de estufa, no contexto do Protocolo de Quioto de 1997 (Japão), aprovado pela Comissão Europeia, como lei comunitária, em 25 de Abril de 2002.

Neste encontro, de grande actualidade em termos ambientais, além da divulgação do esforço que vem sendo desenvolvido pela CP em função do recurso a energias menos poluentes, nomeadamente, através do incremento da recuperação de energia e da tracção eléctrica, com a consequente redução do consumo de diesel. Estiveram em destaque, nos painéis apresentados pelos especialistas, professores universitários nas diversas temáticas, as questões do ambiente e sua sustentabilidade, o Programa Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC), o enquadramento do comércio nas licenças de emissão de Gases de Efeitos de Estufa (GEE) na actividade económica das empresas, os aspectos económicos e de regulação do mercado das licenças de emissão e, ainda, as medidas redutoras da intensidade energética e de conservação de energia – conjunto de matérias apresentadas à luz do Acordo de Quioto.

Conforme lembrou o eng. Fonseca Mendes, assessor do Conselho de Gerência da CP, o Protocolo de Quioto, tornado lei europeia, além de fixar limites à emissão de GEE, permite a comercialização de licenças de emissão e concede créditos a projectos de redução de emissões realizados nos países em desenvolvimento e nos industrializados. A concretização das medidas con-

tidas no “livro verde” na Directiva 2003/87/CE contempla, na perspectiva da preservação da integridade do mercado interno e perante a necessidade de evitar distorções da concorrência, o comércio de licenças de emissões de GEE.

Este regime comunitário de licenças transaccionáveis, fundado na eficiência económica sectorial, é de aplicação obrigatória pelos Estados Membros e abrange, de entre outras, a actividade de produção energética e determina que a partir de 1 de Janeiro de 2005, as instalações abrangidas só podem operar até ao limite da licença de emissão dos GEE atribuída.

No período 2005/2007, os Estados membros devem atribuir, gratuitamente, pelo menos 95 por cento das licenças de emissão, valor que baixa para 90 por cento, em Janeiro de 2008. Entretanto e apesar de o sector de transportes ser responsável por cerca de 30% destas emissões, as empresas como grandes consumidores de energia, ficam em re-

gime de observação entre 2004 e 2006.

No caso da CP, de acordo com os gráficos 1 e 2, verifica-se que integra já o espírito de Quioto, ou seja, há uma redução da energia mais poluente (gasóleo) a que corresponde um aumento de energia eléctrica, mais limpa, sinais que serão mais visíveis quando entrarem em pleno as ligações na linha do Norte, do Algarve e da Beira Baixa.

Contudo, a problemática energética não se fica pelos números de consumo, encarando os especialistas que, por virtude da criação do mercado de emissões, se verifiquem aumentos nos custos da energia eléctrica e nos de gasóleo, mais acentuados na primeira fonte. No caso das necessidades de tracção da CP e com base nos valores apontados, estima-se um acréscimo anual da energia, a partir de 2006, na ordem dos 5,3 milhões de euros (850 mil euros em gasóleo e 4,4 milhões de euros em energia eléctrica).

GRÁFICO 1
Consumo de Gasóleo na CP

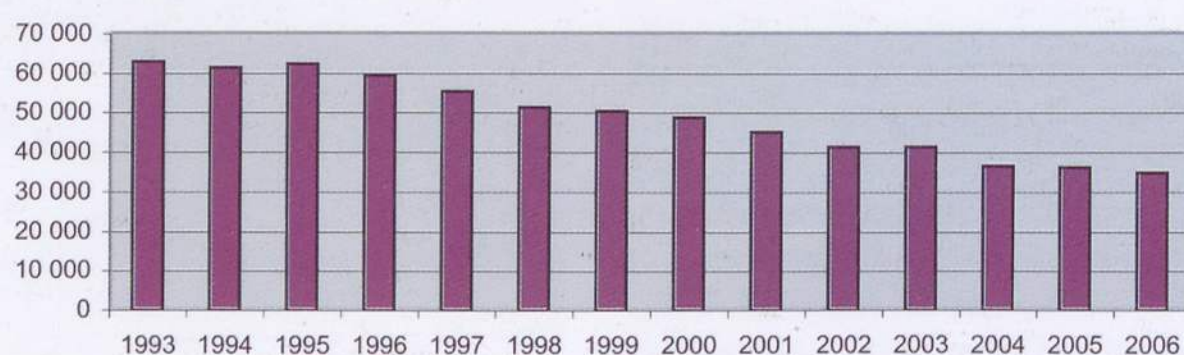
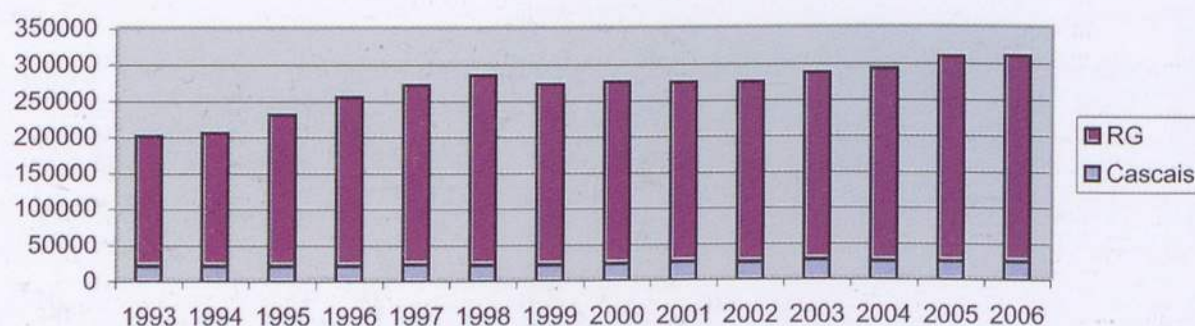


GRÁFICO 2
Consumo de Energia Eléctrica



GASTOS DE ENERGIA DE QUIOTO

De modo a tornar exequíveis os compromissos de Portugal, à luz do Protocolo de Quioto e das directivas comunitárias vertidas para o PNAC, conforme acentuou claramente o prof. João Gonçalves, presidente do Instituto do Ambiente, torna-se imperioso desincentivar o uso do transporte individual de passageiros, num cenário de redução, até 2010 e a curto prazo, do consumo de combustível no transporte rodoviário de mercadorias (público e privado) e também nos transportes públicos de passageiros, além do aumen-

to da eficiência energética do parque automóvel particular.

MAIS TRANSPORTE COLECTIVO

Este programa nacional contempla ainda reduções da intensidade energética do transporte de mercadorias, em especial, entre os aglomerados urbanos, da intensidade energética do transporte público pela transferência para o transporte colectivo, principalmente nas Áreas Metropolitanas e no menor uso de veículos particulares nas áreas urbanas/ suburbanas.

de mobilidade a desenvolver pelas Autoridades Metropolitanas de Transportes, por forma a alcançar uma maior racionalização energética e ganhos de eficiência que permitam a redução dos impactos ambientais e dos custos.

Na sua exposição, a prof. Júlia Seixas, depois de largas referências à cerca das consequências a nível planetário para as alterações climáticas – aquecimento global, aumento das quotas marítimas, meteorologia instável, propagação de doenças, catástrofes naturais – traçou as perspectivas custo/eficácia de uma “nova consciência global” e manifestou-se optimista em relação ao respeito do compromisso de Quioto pelos 15 actuais Estados membros da EU e evidenciou as medidas que outros Estados, que ainda não subscreveram o Protocolo, estão a tomar como se o tivessem aprovado. Contudo, de acordo com o modelo matemático utilizado no seu trabalho, considera que Portugal carece de um esforço suplementar, pois já hoje está com um referencial de emissões carbónicas de 33 por cento acima do referencial, e se havia comprometido a subir apenas 27% até 2012 dos 27 pontos percentuais, à meta a que se obrigou.

O prof. Álvaro Martins abordou as questões da atribuição das licenças às empresas existentes e às novas empresas, o funcionamento e a regulação do mercado obrigatório na Comunidade e a interligação entre os diversos mercados a nível mundial.

O prof. Nunes da Silva analisou a questão em termos de eficiência da organização do território, da articulação dos modos de transporte e no uso de cada modo como factores que teriam efeitos significativos no objectivo de respeitar as metas de Quioto.

QUADRO 1

Programas e Instrumentos para cumprir Quioto

Necessidade duma nova nomenclatura

- PNAC 2001 - primeiro esforço de avaliação global do alcance das políticas e medidas de natureza sectorial;
- PNAC 2003 – descreve o cenário actual de cumprimento por Portugal do Protocolo de Quioto em 2008-2012;
- PNALE – define a forma de distribuição das licenças de emissão pelas instalações abrangidas (Março 2004);
- Autoridade Nacional para o Sistema de Registo e Monitorização da aplicação dos mecanismos de Quioto
- Revisões intercalar (PNAC 2005 para a demonstração do cumprimento do PQ) e de médio prazo (PNAC 2007), nelas se incluindo os resultados do comércio europeu de emissões;
- Concretização dum mecanismo de salvaguarda para ser accionado caso se detectem desvios no cumprimento do PQ.

QUADRO 2

Regime Europeu

Enquadramento político

- acordo de partilha de responsabilidades
- ratificação do Protocolo de Quioto, Maio 2002
- o não respeito das metas acordadas por um EM, que implique o fracasso no cumprimento da meta global da UE, devolve a cada EM a sua responsabilidade estipulada no PQ

% alteração emissões em 2008-2012, relativamente a 1990

Alemanha	-21
Áustria	-13
Bélgica	-7.5
Dinamarca	-21
Espanha	+15
Finlândia	0
França	0
Grécia	+25
Holanda	-6
Irlanda	+13
Itália	-6.5
Luxemburgo	-28
Portugal	+27
Reino Unido	-12.5
Suécia	+4
UE	-8

Fonte: Anexo I da COM(1999)230

Os programas e metas a que Portugal se obrigou foram os indicados nos quadros 1 e 2.

O comércio das licenças da emissão de GEE na actividade económica das empresas – matéria sobre a qual Portugal não pode alhear-se – foi assunto analisado pela prof. Júlia Seixas, da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa.

Para esta especialista, as empresas do sector dos transportes devem responder à tributação dos carburantes e dos veículos particulares pela formação de motoristas de transportes públicos e particulares em condução económica, melhorias de gestão de frotas e dos planos

Quatro meses depois da estreia das UME's

NOVO SERVIÇO ENTRE O PORTO E OVAR

Cerca de quatro meses após a entrada ao serviço das modernas Unidades Múltiplas Eléctricas (UME's) no troço entre o Porto e Ovar, cuja inauguração ocorreu em 29 de Outubro, "Boletim CP" fez um pequeno inquérito junto dos clientes deste eixo, concluindo-se claramente o elevado grau de satisfação dos seus habituais utilizadores.

Recolhemos, na primeira semana de Fevereiro, as opiniões de seis clientes, três em cada sentido, de ambos os sexos e com faixas etárias diversificadas, que

nos manifestaram genericamente o seu agrado e elogio por esta aposta da CP na melhoria deste serviço suburbano do Porto, que decorre em paralelo, aliás, com as restantes ligações ferroviárias à Cidade Invicta.

Inserido no eixo Porto/Aveiro, este serviço, agora beneficiado com padrões de qualidade ao nível do melhor que se produz na Europa em termos de transporte ferroviário suburbano, conta diariamente com a frequência de 65 comboios, nos dois sentidos, sendo utilizado, anualmente, por quase cinco milhões de clientes.

Em 2003, este eixo – com referência a origem e destino na estação de General Torres – registou um crescimento de cerca de sete por cento no número de viagens efectuadas por clientes portadores de assinatura (2,184 milhões), enquanto os clientes com bilhete se situaram na ordem dos 2,644 milhões. Em ambas as situações – passageiros portadores de assinatura e de bilhete simples – nota-se uma tendência para uma maior fidelização dos clientes, a qual deverá ser acentuada com a entrada ao serviço das UME's.

"FAZ LEMBRAR O METRO"



Nome: Isabel Peixoto
Idade: 28 anos
Profissão: Técnica de contas
Residência: Esmoriz
Percurso diário:
Ovar/Cortegaça/Ovar
Título transporte: assinatura mensal

Isabel Peixoto é uma cliente que diz estar "muito satisfeita" com os novos comboios, que são "mais rápidos, confortáveis e cómodos" e que "fazem lembrar o metro". Aprecia a música ambiente destes "comboios bonitos e airosos", embora se mostre céptica ao perspectivar um "vamos ver até quando..." ao pensar nos "delapidadores de serviço", sobretudo os noctívagos, e reconheça que o espaço amplo e ergonómico das composições permitem o seu total visionamento entre os extremos, o que facilita o desempenho da segurança. Como sugestão refere o facto de "ter ouvido" algumas reclamações sobre a falta de casa de banho nas UME's.

"SANITÁRIOS SÃO DISPENSÁVEIS"



Nome: Joel Hugo Gonçalves Videira
Idade: 26 anos
Profissão: Empregado de armazém
Residência: Madalena
Percurso diário:
Coimbrões/Silvade/Coimbrões
Título transporte: assinatura mensal

O nosso cliente Joel Videira aprecia bastante as "performances" dos novos comboios, embora faça o reparo de, gostando de música clássica, prefere escutá-la com o som mais baixo. Valoriza a "boa limpeza" dos comboios e reconhece que as casas de banho, embora "reclamadas por alguns passageiros", são dispensáveis, por "razões de higiene e também dos odores desagradáveis". Em termos de preservação do material mostra-se convicto de que o mesmo seja estimado pelas "pessoas mais responsáveis", apesar de manifestar algum receio pelas camadas mais jovens e pelas "claques que vêm acompanhar o Euro 2004".

"CUMPREM OS HORÁRIOS"



Nome: Fernando Quelhas
Idade: 54 anos
Profissão: Técnico de contas
Residência: Vila Nova de Gaia
Percurso diário:
Coimbrões/Miramar/Coimbrões
Título transporte: assinatura mensal

De acordo com este nosso cliente, desde a entrada ao serviço das UME's, os horários estão a ser cumpridos. Considera que os comboios "são óptimos, confortáveis e nada têm a ver com o serviço anterior". Sugere que "a música (clássica) a bordo seja mais variada e a intensidade do som mais baixa". Receia que durante a época balnear, na direcção das praias, as camadas mais jovens, constituídas em grupos e que não sejam clientes habituais, possam ter a tentação de provocar danos no equipamento, pelo que "o civismo das pessoas será posto à prova", o qual, sugere, deve ser vigiado nessa altura com o reforço policial.


MUITO APRECIADO PELOS CLIENTES

OPINIÃO DO REVISOR



Para o operador de venda e revisão **Manuel Joaquim Pereira Mota Silva**, 43 anos de idade, funcionário da empresa desde 1989, a mudança operada no eixo Porto-Ovar com as novas UME's foi sentida pelos clientes como "muito favorável". Diz a experiência deste colaborador que o novo material "facilita o serviço por proporcionar uma visão inteira do comboio" e, além de todas as suas potencialidades, "complica a vida aos borlistas, pois não têm onde se esconder". Até agora, acrescenta, ainda não se registaram actos de vandalismo, apenas alguns clientes, por vezes, "esquecem-se" de adquirir o respectivo bilhete, invocando os "hábitos antigos" de estar atrasados e sem tempo para passarem previamente pela bilheteira.

O eixo Porto/Aveiro vem registando dos mais elevados indicadores de qualidade ao nível dos comboios suburbanos do Grande Porto e, em Janeiro último, atingiu o índice de regularidade de 99,9 por cento e de 97,3 por cento em termos de pontualidade.

Apresentamos, em síntese, os depoimentos recolhidos junto dos clientes e de um dos operadores de venda e revisão. 

"FAÇO HOJE A SEGUNDA VIAGEM!"



Nome: **Alexandre Manuel Couto e Silva**

Idade: 27 anos

Profissão: Delegado comercial

Residência: Arcoselo - Vila Nova de Gaia

Percurso diário: Miramar/Porto-São Bento/Miramar

Título transporte: bilhete simples

O cliente Alexandre e Silva, não obstante estar a realizar somente a sua segunda viagem a bordo dos novos comboios, o que não lhe permitia, na circunstância, ter uma "opinião formada", considera que as UME's "são muito confortáveis, com um amplo espaço aberto no interior que permite ver o comboio na totalidade, boa insonorização, horários e frequências adequados". Assume que, embora no exercício profissional tenha de utilizar, com frequência, a viatura particular, irá futuramente utilizar mais o comboio, uma vez que "o preço é compensador perante as alternativas de transporte disponíveis".

"GANHO COM O TEMPO DE VIAGEM"



Nome: **Luísa Correia de Barros**

Idade: 16 anos

Profissão: Estudante

Residência: Praia da Granja

Percurso diário: Granja/Porto/Granja

Título transporte: assinatura mensal

A jovem Luísa Barros, estudante do 10º ano (área de Economia) na Escola Secundária Garcia de Orta, no Porto, utiliza o comboio em função dos horários escolares. Considera as novas unidades "mais confortáveis, mais quentes, mais agradáveis e com maior espaço, comodidade e conforto". Na irreverência da idade diz, no sotaque genuíno dos habitantes da Praia da Granja, "não apreciar muito a música clássica, que se torna monótona por ser repetitiva". Considera que com os novos comboios "melhoraram os horários e as frequências", o que "me dá muito jeito por que, assim, fico com mais tempo livre para outras actividades".

"SENTI LOGO A DIFERENÇA!"



Nome: **Ema Rocha Camarinha Sousa Oliveira**

Idade: 54 anos

Profissão: Técnica paramédica

Residência: Praia da Granja

Percurso diário: Espinho/Porto/Granja

Título transporte: bilhete simples

A nossa cliente Ema Oliveira encontrava-se em convalescença de uma operação a que foi submetida, em Outubro, quando entraram ao serviço as UME's - por isso, recorda, "senti logo a diferença da comodidade e do conforto dos novos comboios", além do "ambiente mais calmo e sereno, maior privacidade, mais espaço e segurança, menor ruído e mais luz". A música ambiente proporciona também uns "momentos de decompressão durante as viagens". Apesar de reconhecer a pequena extensão do percurso, com características de transporte urbano, lamenta "não ter casa de banho, embora compreenda que não tenha".

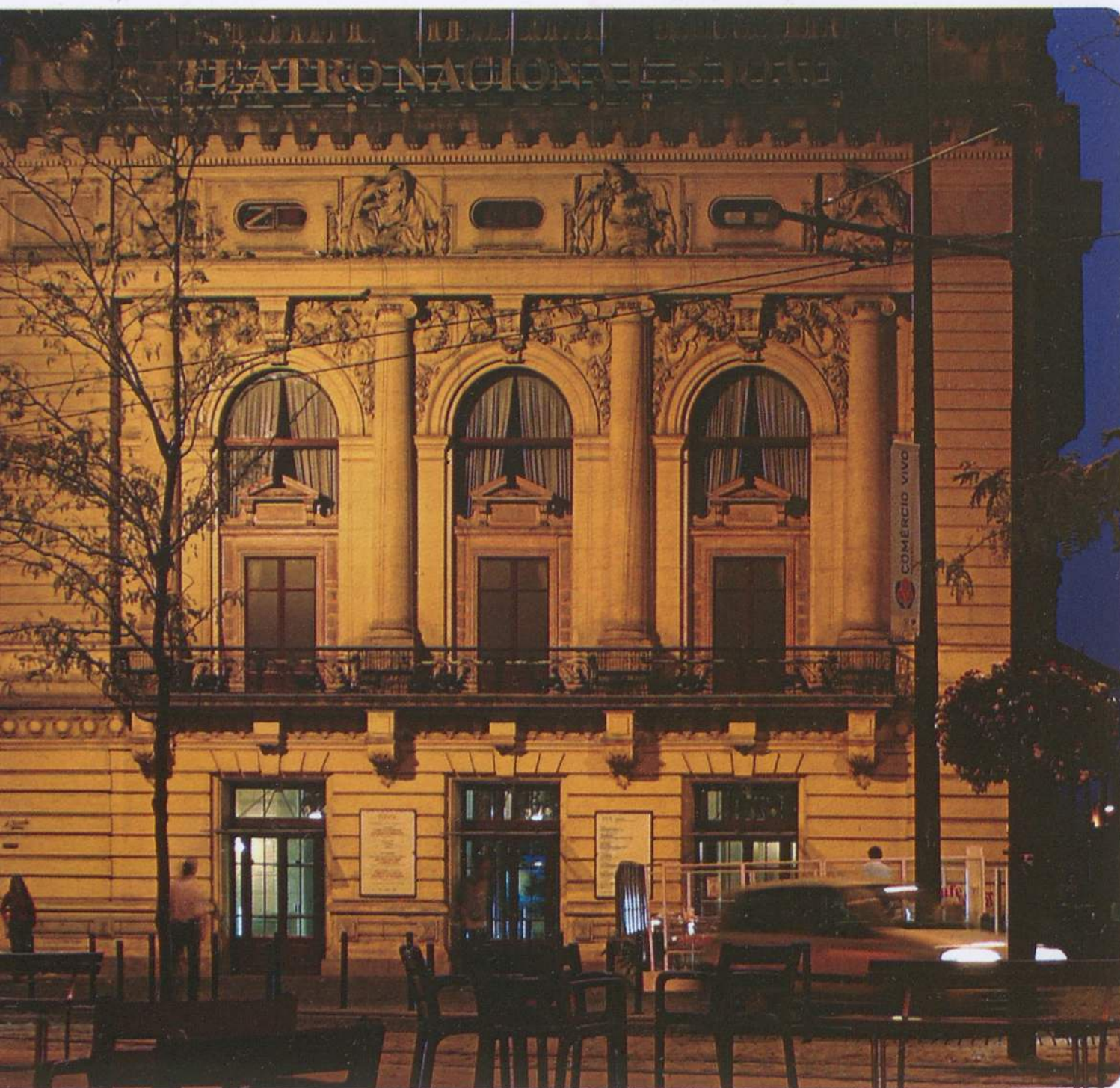
UVIR ESTABELECEU ACORDOS COM TEATROS DO PORTO

A CP-UVIR, o Teatro Nacional de São João e o Teatro Carlos Alberto, no Porto, estabeleceram parcerias comerciais mediante as quais os clientes auferem de

empresas e outras entidades, num conceito de associação que adquire particular relevância na vertente sócio-cultural que se deseja acentuar.

TNSJ
TEATRO NACIONAL SÃO JOÃO PORTO

TeCA
TEATRO CARLOS ALBERTO



Os nossos clientes usufruem agora de descontos nas viagens e nos ingressos nos Teatros de São João e Carlos Alberto


descontos de 25 por cento nas viagens de comboio de ida e volta entre Lisboa e aquela cidade e, por outro lado, beneficiam de uma redução de 20 por cento nos ingressos naquelas duas salas de espectáculos.

O protocolo entrou já em vigor e, para a CP, enquadra-se na política de dinamização de parcerias comerciais com

Os nossos clientes que se desloquem ao Porto e que assistam a uma peça num daqueles teatros beneficiam de um desconto de 25 por cento na deslocação de ida e volta nos comboios Pendulares e Intercidades e de redução de 20 por cento no preço dos ingressos nos espectáculos.

Por outro lado, os trabalhadores da CP foram também incluídos neste acordo, o qual estabelece, mediante a apresentação do cartão da empresa, o desconto de 20 por cento nos ingressos nas duas salas de espectáculo. Reciprocamente, os funcionários dos Teatros de São João e Carlos Alberto usufruem de uma redução de 30 por cento nos preços das viagens realizadas nos comboios Alfa Pendular e Intercidades da linha do Norte.

O protocolo define também um conjunto de acções a desenvolver pelas duas entidades, nomeadamente ao nível de materiais gráficos e distribuição de material informativo, no sentido da divulgação e promoção desta parceria comercial.

Assim, competirá à direcção dos dois teatros inserir o logótipo da CP/UVIR em todos os materiais gráficos produzidos (programas de sala, cartazes, anúncios) e notícia trimestral sobre a parceria na publicação "Duas Colunas" e distribuição no foyer de conteúdos de divulgação do acordo e de iniciativas de natureza cultural promovidas pela CP. Por seu turno, a CP deverá promover a distribuição personalizada (ao lugar) de material promocional dos Teatros São João e Carlos Alberto, do jornal "Duas Colunas" e exibir no início de cada viagem dos comboios Pendulares um pequeno filme (oito a dez minutos) de divulgação dos dois recintos de espectáculos. 

BILHETE DEZ VIAGENS VÁLIDO POR 90 DIAS

A USGL decidiu ampliar, de 30 para 90 dias, o período de validade do Bilhete 10 Viagens.

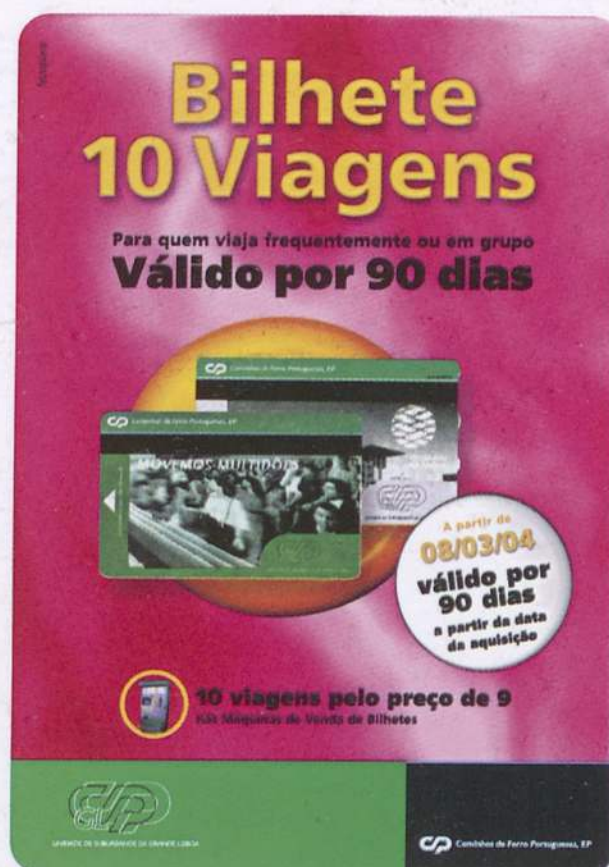
Esta ampliação do prazo de vigência deste título de transporte, iniciada a 8 de Março, vai assim ao encontro das sugestões apresentados pelos clientes e às quais a empresa foi sensível.

O Bilhete 10 Viagens, forma prática e expedita de aquisição do título de transporte, é constituído por um módulo em formato de cartão, dotado de banda magnética e pode ser utilizado, dentro do respectivo limite do prazo de validade, por dez vezes.

Pode ser adquirido em qualquer Máquina de Títulos de Transporte da CP-USGL, nas linhas de Sintra, Cascais, Azambuja e do Sado, necessitando de obliteração para efeitos de validação antes do início de cada viagem.

Este bilhete constitui o produto ideal para os clientes que utilizam frequentemente o comboio ou por grupos, usufruindo de dez viagens pelo preço de nove.

A USGL está a desenvolver uma acção de promoção deste título de transporte, recorrendo nomeadamente aos suportes que tem à sua disposição para proceder a uma ampla divulgação dos benefícios que constantemente procura oferecer aos seus clientes. CP



A empresa procedeu a ampla divulgação das vantagens deste bilhete



COMISSÃO EUROPEIA AVANÇA COM LIBERALIZAÇÃO DO SECTOR

atrasos ou cancelamento de viagens. Para o sector das mercadorias, a CE prevê indemnizações para compensar danos e perda das cargas transportadas

No caso português, da CP em particular, os principais troços a liberalizar poderão ser – no actual traçado – as ligações internacionais do Minho, da Beira Alta e o ramal de Cáceres.

Assim, a partir da data que venha a ser aprovada, várias entidades poderão vir a oferecer ligações ferroviárias internacionais, possibilidade presentemente reservada apenas ao transporte de mercadorias.

Se a proposta for aprovada pelos Estados membros da União Europeia, os governos e as autoridades locais dos dois lados de uma fronteira poderão conceder a uma empresa a exploração do serviço de passageiros nas linhas internacionais. Assim, um operador que venha a explorar uma determinada ligação poderá também recolher e desembarcar passageiros em qualquer estação dessa linha, ou seja, pode oferecer transporte entre duas estações dentro do mesmo país, desde que o mesmo comboio se desloque entre dois ou mais países.

Este “pacote” legislativo contempla também aspectos gerais relacionados com a criação de um sistema de certificação das competências dos condutores dos comboios, reconhecidas por uma carta de condução válida para todo o espaço da UE, e por normas específicas como o conhecimento dos trajectos e do material utilizado.

Todas estas matérias, encaradas como um reforço da competitividade do sector ferroviário, têm vindo a ser acompanhadas e propostas pela Comunidade Europeia dos Caminhos de Ferro (CER), na qual a CP se encontra representada.

De acordo com elementos estatísticos da UE a venda de bilhetes internacionais representa cerca de dez por cento do volume de negócios do sector ferroviário.

Por outro lado, segundo o jornal “Financial Times”, um atraso de uma hora nas ligações de alta velocidade dará ao passageiro o direito de reclamar a devolução do montante total pago pelo bilhete.

Mais informações sobre este assunto podem ser recolhidas no site da CER: www.cer.be. CP

A Comissão Europeia (CE) acaba de apresentar em Bruxelas o “terceiro pacote ferroviário”, o que constitui uma nova etapa no desenvolvimento da regulamentação comunitária visando a abertura gradual do mercado à concorrência, tanto em termos do transporte de passageiros como do de mercadorias.

Segundo a proposta de directiva da CE (lei europeia), que surge depois de estar já acordado o calendário de abertura à concorrência do transporte ferroviário de mercadorias no espaço comunitário, o documento agora apresentado aponta Janeiro de 2010 como a data da plena liberalização do caminho de ferro internacional de passageiros.

A proposta do colégio de comissários visa também o reforço dos direitos dos passageiros internacionais, obrigando as empresas a compensá-los – tal como já ocorre no sector da aviação – em situação de

ENTRE ASPAS

☆ *"Aconteceu-me viajar na CP no Dia dos Namorados. Pois também eu fui brindada com uma amorosa oferenda apropriada à ocasião (uma esferográfica cor de rosa em forma de coração) numa manifestação sem dúvida ternurentíssima da actual administração da CP".*

- Gracinda de Sousa Botelho, jornal diário "24 Horas", 16 de Fevereiro

☆ *"A campanha ('Lisboa a andar, Lisboa a mudar') pretende integrar e promover todos os modos de transporte da cidade para adquirir novos passageiros que abandonaram o transporte público por diversas razões (...) para os quais conhecer a rede de transportes já será uma agradável surpresa".*

- Dra. Marina Ferreira, presidente da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, jornal "A Capital", 17 de Fevereiro

☆ *"O transporte público tem 'obrigações' a cumprir (as quais) lhe trazem um carácter 'moral', retirando-lhe o estritamente comercial que tantos alegam como única componente de análise"(...). Desde logo, a 'obrigação tarifária', isto é, praticar tarifas sensivelmente abaixo dos custos de exploração. Depois, a 'obrigação de transportar' todos os cidadãos (...) criando-lhes as respectivas acessibilidades. Finalmente, a 'obrigação de explorar' linhas sem valor comercial e horários minimamente ou nada atractivos quanto à procura".*

- Eng. Carlos Brito, jornal "Comércio do Porto", 17 de Fevereiro

☆ *"O automóvel é utilizado em quase metade das deslocações diárias nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, sobretudo pelos homens. As mulheres recorrem mais aos transportes colectivos, segundo um estudo (de 2001) do Instituto Nacional de Estatística".*

- Agência Lusa, 23 de Fevereiro

ADFER DEBATE O FUTURO



O presidente da CP, eng. Martins de Brito, dirigiu os trabalhos deste debate sobre o Plano Ferroviário Nacional

A Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário (ADFER) promoveu no dia 17 de Fevereiro, no auditório do Metropolitano de Lisboa, situado na estação do Alto dos Moinhos, uma sessão-debate dedicada ao tema "Plano Ferroviário Nacional". Os trabalhos foram dirigidos pelo presidente da CP,

texto do espaço ibérico. Foi, nesse âmbito, um debate acalorado e definidor de linhas de rumo para o futuro do sector ferroviário.

Entretanto, a ADFER promoveu nos dias 16 e 17 de Março o seu 5º Congresso Nacional, que decorreu na Fundação Calouste Gulbenkian, em



eng. Martins de Brito, sendo ainda oradores os engs. Castanho Ribeiro (RAVE) e Ana Paula Vitorino.

A sessão, que contou com a presença de centenas de quadros do sector dos transportes, debateu principalmente a articulação da rede do caminho de ferro tradicional com as futuras linhas de alta velocidade e a sua conexão no con-

Lisboa. O tema central do congresso versou "O transporte de mercadorias: liberalização e logística", de cujas conclusões e reportagem o **"Boletim CP"** reportará na próxima edição.

Outras informações sobre a ADFER e suas iniciativas podem ser consultadas no endereço electrónico <http://adfer.cp.pt>.

Campeonatos da Ferrofer

SENIORES E VETERANOS EM DESTAQUE NAS PROVAS DE CORTA MATO E PESCA

Realizaram-se nos passados sábados de 28 de Fevereiro e 6 de Março, no Entroncamento e em Montemor-o-Velho, respectivamente, as habituais provas anuais de corta mato e de pesca desportiva, promovidas pela Ferrofer, nas quais os “menos jovens” (veteranos 1 e 3) da CP obtiveram classificações mais honrosas em relação aos companheiros seniores da empresa.

Independentemente dos resultados de cariz técnico-desportivo, realçam-se nestas manifestações a vontade participativa e o exercício da convivência amistosa, o que constitui uma oportunidade de emulação lúdica e de identidade salutar entre trabalhadores do sector ferroviário.

Quanto aos resultados desportivos, na prova de corta mato (distância de 9 135 metros), na qual se inscreveram meia centena de trabalhadores, a CP foi a mais representativa, tendo obtido, através do sénior Paulo Renato Moreira Pinto (operador de venda da USGP), o segundo lugar na classificação geral, com o tempo de 29 minutos. João Aníbal Vilela da Silva, controlador de circu-



Momento da partida para a prova de corta mato

lação da Refer, foi o primeiro classificado, com menos um minuto e doze segundos.

Mas, como dissemos atrás, foi em veteranos, no que respeita à prova de corta mato, que se registou o melhor resultado da classificação geral entre o pessoal da CP, tendo arrecadado todos os lugares entre a 10ª e 18ª posições, além do quarto posto obtido por Manuel Pedro Ramos Serra.

Esta prova serviu ainda para apurar os elementos que vão integrar a selecção lusa no campeonato internacional ferroviário, que se realiza entre 1 e 5 de Abril, em Antuérpia, na Bélgica.

Entretanto, realizou-se em Montemor-o-Velho o campeonato nacional ferroviário de pesca desportiva, prova que apurou os elementos que vão integrar a selecção portuguesa no campeonato internacional da modalidade, a qual decorrerá, entre os dias 3 e 7 de Junho, na cidade holandesa de Westerbreek.



Como manda o código das boas regras desportivas os nossos atletas exercitaram os músculos no aquecimento prévio

Nesta prova, na qual veio ao de cima – de acordo com os resultados oficiais – o porfiado treino e elevada técnica do pessoal da EMEF (os peixes concederam-lhes as seis primeiras posições), o melhor pescador em representação da CP foi Francisco Joaquim Pinto Tomás.

Enfim, levámos um banho de pesca, mas a nossa equipa técnica – assegurou-nos – está a gizar uma estratégia secreta para pôr em prática nas próximas provas... CP

MUSEU DE LOUSADO EXPÕE RARIDADES,



Museu dos Caminhos de Ferro

Lousado é sinónimo de comboios e de ferroviários. É assim que, fundamentalmente, pensam e sentem muitos dos habitantes desta terra-estação do concelho de Famalicão, cuja maioria tem ou manteve laços mais ou menos próximos com a ferrovia.

Nascida da construção da linha de Guimarães/Fafe, em via estreita, no século XIX, Lousado foi inicialmente, em termos ferroviários, terra de trabalhadores das Oficinas Gerais.

A recordação do passado – que se deve impor no presente – é uma forma de manter viva, de não esquecer, de homenagear, as origens, as raízes, os símbolos e os haveres de uma comunidade. Pelo caminho abre-se um sulco revigorante de exemplo, de história e de tradição, valores que são apanágio dos homens e mulheres da ferrovia.

Há alguns anos atrás, numa síntese feliz do então presidente da junta de freguesia de Lousado, quando então se batia com outras forças da região pela reinstalação do Museu Ferroviário na localidade –, aspiração entretanto concretizada – dizia o autarca: “aqui todos somos descendentes de ferroviários”.

No ardor dessa contenda, a autarquia chegou a aprovar por unanimidade uma moção que não deixava margem para dúvidas: “o património guardado no museu é parte integrante da história da terra e da região do vale do Ave porque diz respeito ao passado de milhares de ferroviários que aqui viveram e trabalharam”.

Ficamos, pois, esclarecidos relativamente à vontade das “forças vivas” de

NOTA HISTÓRICA

Em Outubro de 1875 iniciam-se as primeiras circulações ferroviárias, em via estreita (90 cms), entre o Porto-Boavista e a Póvoa de Varzim, no que constituiu a primeira experiência inglesa no estrangeiro, cuja exploração foi entregue ao notável economista e historiador Oliveira Martins.

Na linha de Guimarães, com bitola de um metro, o troço Trofa-Vizela foi inaugurado em Dezembro de 1883.

Em 1927, estas linhas passaram a constituir a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (NP), a qual vai a ser integrada na CP em 1947.

Em 2001, com a alteração da linha de Guimarães para a bitola de 1,67 m e a transferência da linha da Póvoa e do troço Senhora da Hora-Trofa para o Metro do Porto, terminou o ciclo de via estreita à volta do Porto.

Entretanto, a partir de 1977, com o processo de modernização da actividade ferroviária e a introdução do diesel nas vias estreitas circundantes do Porto, tornaram-se dispensáveis os espaços oficiais do Lousado, o que possibilitou o reaproveitamento parcial das instalações para albergar uma secção museológica, inaugurada em 1979.

Em Maio de 2003, após o processo de restauro, é reaberto ao público este espaço museológico – agora ocupando a totalidade das instalações oficiais da Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães, com cerca de 1400 m² – que tem hoje a particular relevância e significado ao testemunhar aspectos da ferrovia que constituem pedaços da história de um sistema e de um modo de transporte.

Lousado relativamente à defesa, na sua terra, deste património, ao qual “está associado o sangue e suor de todos quantos nesta região deram grande parte da sua vida ao caminho de ferro”.

Tendo imperado a sensatez e a razão, temos hoje o facto adquirido: Lousado é sede de museu ferroviário, um dos núcleos museológicos – a par de outros espaços congéneres distribuídos ao longo do país – onde podemos reviver um pouco da história dos caminhos de ferro em Portugal.

O museu, que é hoje o orgulho da terra, é bem merecedor de uma atenta visita!

VIAGEM AO PASSADO

O “Boletim CP” deslocou-se até estas paragens, acompanhando na circunstância, num sábado, uma visita de algumas dezenas de associados do Clube de Entusiastas do Caminho de Ferro (CEC) e da Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário.

Logo à entrada, ao transpormos a porta do museu, deparamos com um ambiente de estação de tempos idos. Depois, entra-se na sala da serração, do século XIX, agora também transformada em espaço polivalente destinado a exposições temporárias. Aqui, o acesso é franqueado através de dois tipos diferentes de cancelas de passagem de nível.

Mais adiante um outro conjunto, também secular, de materiais de carpintaria e de serralharia, onde a velha forja e seus acessórios espelham a temática oficial no seu ambiente de origem.

Os aspectos da segurança estão representados mais à frente, nos equipamentos de sinalização e no aparelho de controlo e comando das agulhas, este

TRADIÇÃO E MUITA HISTÓRIA

aqui construído em 1938 para a estação da Trindade, de onde regressou em 2001 como peça histórica.

De permeio, podemos verificar como a progressão dos raios de sol, através das janelas do edifício, permitem iluminar

as peças, dir-se-ia que estrategicamente, reflectindo-se também no xisto das paredes.

São várias as jóias ferroviárias em exposição (ver caixa), com destaque para as locomotivas, como a nº 6 CFPPV,

A EXPOSIÇÃO

A exposição é composta por comboios de diversos tipos - o espólio de várias companhias ferroviárias: o de passageiros, entre 1874 e 1906 representa a Caminhos de Ferro Porto-Póvoa-Famalicão (PPF); o misto, entre 1883 e 1907, simboliza a Caminhos de Ferro de Guimarães (CFG); o de mercadorias, juntando a PPF, a CFG e o Caminho de Ferro Mineiro do Lena, abarca o período entre 1888 e 1928; por último, o comboio de luxo, de 1931, evidencia a dinâmica da Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (Norte).

- Locomotiva CFG 6, "Soares Veloso"
- Locomotiva PPF 14
- Locomotiva E144
- Locomotiva CFPPV 6
- Automotora CP ME 7
- Carruagem A5
- Carruagem C334
- Carruagem C8229004 - Auditório
- Esquema da carruagem C8229004
- Carruagem CFG "9443003"
- Salão de Direcção SEyf5
- Vagão CFG32
- Vagão CFPPdeV11
- Dresine ME-C-01
- Dresine DIE 3
- Dresine DPE 1
- Guindaste Rolante, oficial
- Carruagem Posto-Médico
- Vagão fechado 1115008
- Cisterna de Água 7013001
- Quadriciclos a pedal
- Vagonetas (Zorras)
- Grua Rolante 9411001

O conjunto dos edifícios - ícone a considerar no âmbito da arqueologia industrial - alberga uma importante valência oficial (tornos, carpintaria, pontes rolantes, ferramentaria, etc.), ambiente de estação (bilheteiras, porta-cartazes, horários, secretárias, cadeirões, bancos de sala de espera) e equipamentos de sinalização completam a exposição.

COMO CHEGAR

O Museu Ferroviário do Lousado, no concelho de Famalicão, fica situado na estação com o mesmo nome, logo a seguir à Trofa, na confluência das linhas do Minho e de Guimarães. É assim servido por uma vasta rede ferroviária nestes dois eixos, com partidas frequentes de comboios suburbanos e regionais do Porto-São Bento, com um tempo de viagem médio de cerca de 45 minutos. É o meio mais adequado para chegar a Lousado, sobretudo para quem vai visitar um museu dedicado à história dos comboios!

No entanto, também tem razoáveis acessos por rodovia, via A3, em direcção a Braga: na saída para Santo Tirso-Trofa deverá circular sempre pela faixa da direita até aparecer sinalização indicando Lousado.

INFORMAÇÕES ÚTEIS

- Horário: 14 às 17 horas (excepto aos sábados)
- Recomenda-se marcação prévia
- Contactos: Serviço Património e Museologia

Estação do Porto-São Bento

4000-069 PORTO

Telef. 22 105 24 51

Fax: 22 200 10 54

Email: llsa@mail.cp.pt

Site CP: www.cp.pt/outros/secções/museológicas

- Preçário:

Adultos - 1,35 euros

Jovens até 12 anos e escolas - grátis


Cartão jovem/estudante - 0,50 euros

Terceira idade - 0,50 euros



Alguns dos visitantes em pose para o nosso fotógrafo

construída no Reino Unido em 1874 pela firma Black Hawthorn, a mais antiga máquina a vapor de via estreita existente em Portugal. Cada qual encerra uma história, como a preciosa carruagem-salão de luxo da Norte, que transportou os Presidentes da República Óscar Carmona e Craveiro Lopes aquando das suas deslocações a Guimarães nas comemorações do 10 de Junho, Dia de Portugal.

A visita prossegue, demorando-se aqui e ali para observar melhor um pormenor, para verificar (ou comparar) o esforço e o imaginário dos antepassados numa conquista técnica constante, recolher uma foto acolá. Entre a surpresa e o fascínio, ingredientes seguros desta jornada, deixamos o convite para uma observação atenta a este conjunto de preciosidades marcantes do nosso caminho de ferro. 

A LINHA DE SINTRA

AS CRIANÇAS E O COMBOIO

As iniciativas promovidas pelos “aficionados” dos comboios são sempre bem acolhidas e, quando possível, acarinhadas pela CP. E, felizmente, são tantas e tantos!

Ora, porque chamam a atenção para a realidade complexa que é o transporte ferroviário, ora por contribuírem com a sua quota parte para incutir na opinião pública o interesse pelo comboio. Com todas as suas inegáveis vantagens em termos de mobilidade, de segurança, de tempo e dinheiro, de conforto, ambientais e ecológicas.

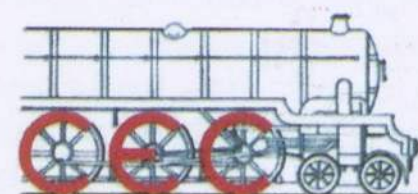
Trata-se, assim, de uma convergência de interesses ou, na linguagem mais prosaica, de aliados que prosseguem ideias comuns. Daí a cooperação estratégica que, nos dias de hoje, enforma muitas das parcerias de que tanto ouvimos falar. São jogos e alianças com duplo vencedor.

É, neste contexto, de carinho e defesa da temática ferroviária, e também de respeito, que se enquadra a visão da empresa acerca das diversas entidades “aficcionadas” pelo caminho de ferro, nas suas várias envolvências. Atitude de respeito como sinónimo de compreensão dos problemas, quantas vezes, num lastro de saber e de experiência, a par de oportuno esclarecimento, informação e divulgação, contribui para ultrapassar dificuldades.

O Clube de Entusiastas do Caminho de Ferro (CEC), uma das estruturas associativas mais dinâmicas que se dedica “a tempo inteiro” a promover o comboio, enquanto realidade social e histórica, mantém uma constante e intensa actividade.

Este ano já organizou exposições nos concelhos da Amadora (freguesia da

Mina), de Cascais (São Domingos de Rana) e na Malveira, esta a decorrer na Casa da Cultura entre 12 de Março e 14 de Abril. De permeio, ainda realiza sessões avulsas nos estabelecimentos de ensino, divulgando o comboio junto das camadas mais jovens, como a recentemente promovida sobre a linha de Sintra na Escola E. B. 2-3 Cardoso Lopes, na Amadora.



CLUBE DE ENTUSIASTAS DO CAMINHO DE FERRO
Apartado 21495 – 1134-001 LISBOA

O belo desenho a esferográfica produzido em traço rápido pelo jovem João Pedro, um artista de palmo e meio e já um grande apreciador dos comboios



Nos trabalhos desenvolvidos pelo CEC não são descurados os mais pequenos pormenores, desde a selecção dos materiais em exposição, levantamento fotográfico de cada iniciativa, livros de visitantes e, frequentemente, surgem nestes, além das agradáveis palavras de apreço e de estímulo na circunstância, inesperadas surpresas.

Do livro de visitas que acompanhou a exposição promovida pelo CEC na junta de freguesia da Mina, que nos chegou através da direcção deste clube de entusiastas, reproduzimos, com a de-

vida vénia do pequeno artista João Pedro, de 10 anos, residente em Massamá, o interessante desenho.

Sabemos que João Pedro é um verdadeiro artista de palmo e meio, que executou o seu primoroso desenho em meia dúzia de minutos. Viva o João Pedro, que além de observador atento é um fervoroso adepto dos comboios! Este génio, pelo traço rápido, objectivo e sobredotado já o tornou vedeta num programa de televisão, precisamente devido às suas premiadas participações em provas de desenho. ☺