

Manuel Santos é o único condutor de comboios pendulares do concelho

Maquinista barcelense conduz passageiros a 220 km/h

Natural de Couto Cambeses, Manuel Coutinho Santos faz parte de um pequeno grupo de maquinistas que a CP formou para conduzir as coqueluches da empresa, os comboios de pendulação activa que em Julho de 1999 entraram em funcionamento na Linha do Norte.

De um conjunto de 16 maquinistas que o Depósito do Porto tem aptos para conduzir Pendulares, Manuel Santos é o único do concelho de Barcelos habilitado para conduzir Alfas Pendulares da CP. Embora o "grande sonho" de Manuel Santos nunca tenha sido o de fazer carreira como maquinista ferroviário, agradava-lhe mais a ideia de "seguir enfermagem", hoje gosta do que faz e não esconde o orgulho por poder conduzir um comboio que chega a atingir velocidades superiores a 200 quilómetros por hora e está avaliado em quase dois milhões e meio de contos. O Jornal de Barcelos acompanhou-o numa viagem a Lisboa.

Limitado pela reduzida velocidade com que a aproximação às estações tem que ser feita, o comboio desliza vagarosamente para o interior de Santa Apolónia. Apesar de ter perdido muito do seu protagonismo com a entrada em funcionamento da belíssima Gare do Oriente, a estação de Santa Apolónia, a Santa Apolónia que Eça de Queiroz perpetuou em obras como "O crime do Padre Amaro", não deixa ninguém indiferente. Até os próprios ferroviários! Afinal, foi dali que partiu, na tarde do dia 28 de Outubro de 1856, em direcção ao Carregado, o comboio que inaugurou o primeiro troço do caminho-de-ferro português. Foi ali que desembarcou Mário Soares vindo do exílio parisiense, foi em Santa Apolónia que às 6h50 do dia 1 de Julho de 1999 centenas de pessoas se juntaram para ver partir o primeiro Alfa Pendular em serviço comercial. Enfim, Santa Apolónia tem um significado muito especial na história dos caminhos-



O Alfa Pendular à chegada à Gare do Oriente

Fotos: Paulo Vila

de-ferro portugueses. A entrada em Santa Apolónia significa também o fim da viagem e, três horas e cinco minutos depois da partida de Porto Campanhã, o maquinista tem ainda um conjunto de tarefas para realizar. Enquanto os últimos passageiros abandonam o comboio, Manuel Santos confere novamente a hora da chegada e comunica a um assistente que de imediato surge na cabina alguns dos problemas detectados pelo moderníssimo sistema de segurança que equipa os Pendolinos. A linguagem é muito técnica mas Manuel Santos explica-nos mais tarde que se trata de uma pequena avaria num dos freios e que uma das casas de banho ficou fora de serviço durante a viagem. Depois de uma breve inspecção às seis carruagens que compõem o Pendular, o serviço só está concluído quando Manuel Santos "resguarda" o comboio numa das muitas linhas de Santa Apolónia e se "apresenta" na estação para dar conta da hora exacta da chegada e de eventuais incidentes ocorridos durante a viagem. Nos

serviços Alfa Pendular, a satisfação dos clientes e o cumprimento escrupuloso dos horários são pontos de honra para a CP.

Um maquinista que queria ser enfermeiro

Ao contrário da "maioria" dos seus colegas de profissão, Manuel Santos "nunca" sonhou ser maquinista. "Gostava de ter seguido enfermagem", diz sem sequer por um momento desviar o olhar da condução. Na cabina, a "grande preocupação" de Manuel Santos é "a segurança dos passageiros". Por isso, grande parte do tempo da viagem é gasto a fazer a leitura da sinalização exterior e da informação que é transmitida pelo sistema Convel - um controlador automático de velocidade que assegura que os comboios não só cumprem as indicações dos sinais luminosos como os limites de velocidade que estão determinados para cada troço de via. Mesmo assim, Manuel Santos está convencido que o



profissionalismo só por si não basta. "Ser maquinista não é só conduzir, é também conhecer a linha e o material". Foi o pai, um ex-ferroviário que durante muitos anos trabalhou na Brigada de Pontes, quem convenceu Manuel Santos a tirar o curso de maquinista. "A minha esposa não queria que eu o fizesse", confessa, enquanto diz que também nunca esteve muito "entusiasmado". Quando se decidiu, Manuel arriscou tudo. Na altura, trabalhava na Grundig, em Braga, e "um dia antes de passar a efectivo" despediu-se e iniciou um curso de nove meses na CP, ainda que sem qualquer garantia de ficar. No ano seguinte, no dia 1 de Agosto de 1994, os 18 valores da nota final de curso renderam-lhe um lugar na empresa e é então que pela primeira vez conduz um comboio. Afecto ao Depósito de Coimbra, os dois primeiros anos de serviço são passados no Ramal da Figueira da Foz, e nas linhas da Lousã, Norte, Oeste e Beira Alta. Como reside em S. Miguel da Carreira, mais tarde consegue colocação no

Depósito do Porto. Em 1999, ano em que a CP investe cerca de 25 milhões de contos na compra de dez Pendulares à Fiat Ferroviária, é chamado para tirar o curso dos comboios que, ainda nesse mesmo ano, bateram o recorde nacional em circuito comercial quando a composição que fez a viagem inaugural atingiu os 221 quilómetros por hora. Igualmente com 18 valores, a melhor nota do seu curso, Manuel Santos passa desde então a integrar a escala dos Pendulares e é hoje o único maquinista do concelho habilitado para conduzir aquele tipo de comboios. "Profissionalmente é o topo", assegura, mas é também "a escala mais dispendiosa" uma vez que "todas as refeições são feitas fora de casa".

A visita de Raúl Solnado

"Não é a melhor profissão do mundo mas gosto daquilo que faço". A convicção destas palavras norteia todos os movimentos de Manuel Santos no interior da cabina do Alfa Pendular número 124 do dia 15 de Maio. Quase sempre de mãos pousadas sobre as alavancas da tração e do freio, a passagem de um comboio em sentido contrário desperta quase que involuntariamente a atenção de Manuel. Uma das mãos ergue-se então para saudar "o colega". Quando dois Pendulares se cruzam o entusiasmo é ainda maior e a buzina soa mais demoradamente. Mas não é só durante as curtas saudações que a tranquilidade na cabina dá lugar a algum frenesim. Por vezes, diz Manuel Sousa, alguns passageiros não resistem à curiosidade e pedem ao revisor se podem visitar a cabina. O pedido quase sempre é aceite pelo funcionário até porque, em tempos, a CP deu instruções para que, quem o solicitasse, fosse acompanhado numa breve visita. Foi então que numa dessas ocasiões Manuel Sousa recebeu um ilustre visitante. Raúl Solnado, que na altura viajava pela primeira vez num Alfa Pendular, surgiu na cabina "para ver como era". "Todos têm curiosidade de ver como isto funciona", conclui Manuel Sousa. De resto, nem mesmo quando Manuel leva a alavanca da tração ao máximo e o ponteiro pisa a marca dos 220km/h o ambiente na cabina parece

alterar-se. Entre Quintães e Pampilhosa, único troço da Linha do Norte que permite atingir aquela velocidade, cada curva é feita pelo Pendular com a mesma suavidade de uma paragem ou partida. Em tempos, a "adrenalina" elevava-se sempre que Manuel Sousa percorria aquele percurso. Hoje, "deixou de ser novidade... já é rotineiro fazer isto", assegura.

A foto da família e os "sustos" da profissão

Por entre um sem fim de tarefas que antecede o início de cada viagem, Manuel Sousa retira do saco uma foto que o acompanha sempre: a da família. Ao longo dos mais de 300 quilómetros que separam as duas cidades, os rostos dos seus dois filhos e da esposa encimam um amontoado de papéis de onde se destacam todas as velocidades máximas permitidas ao longo do percurso bem como os horários a praticar. Juntamente com a partida, inicia-se também uma contagem decrescente. Manuel Sousa tem que assegurar que o comboio chega à hora prevista, sem que a segurança dos passageiros seja por um só instante violada. A tarefa nem sempre é fácil porque as obras de modernização da linha obrigam muitas vezes os comboios a circular a velocidades bastante baixas. "A solução é ganhar nos troços mais rápidos do tempo que se perdeu nos mais lentos mas... nem sempre se consegue". Com o decorrer da viagem, os diferentes sistemas de controlo e segurança que equipam o Pendular vão dando conta do que se passa em toda a composição. "Nem tudo pode ser controlado da cabina mas é aqui que toda a informação sobre o comboio chega", garante Manuel, enquanto faz soar novamente a buzina. Este gesto, repetido inúmeras vezes durante uma viagem, por vezes não chega a ser suficiente para evitar alguns "sustos". Manuel Sousa não esconde alguma tristeza quando lembra o dia em que colheu uma senhora idosa com um Pendular a 160 km/h e, algum tempo mais tarde, abalroou um carro em Ovar. Neste último caso, não se deu o pior porque o condutor conseguiu abandonar o automóvel atempadamente. "As vezes alguns acidentes parecem premeditados", sussurra.

Paulo Vila

O Pendular



Ainda que esteja em serviço há quase três anos, o Pendular, nome pelo qual a maioria dos passageiros o designa, continua a ser visto como um comboio invulgar. O design é muito atractivo e as suas potencialidades gera entre os passageiros mais novos muita curiosidade. Construído pela Fiat Ferroviária em colaboração com a Siemens e a Adtranz, o Pendolino italiano é o que de mais recente foi construído na área da península activa. Equipado para cumprir as mais severas normas internacionais do transporte ferroviário, o Pendular está preparado para atingir uma velocidade máxima de 220km/h e pode, graças ao sistema de penúlação activa que permite inclinações até oito graus, circular em curva a velocidades superiores em cerca de 30% face aos comboios que não dispõem deste sistema. No Pendular, o grau de conforto é bastante elevado - por exemplo, a água para os lavatórios das instalações sanitárias, todas equipadas com fraldários, é aquecida - e existem infraestruturas para deficientes físicos. Para além de uma casa de banho adequada, foram também instalados elevadores de acesso para cadeiras de rodas. A segurança é assegurada por um conjunto de sistemas electrónicos com um elevado nível de inteligibilidade, controladores automáticos de velocidade, sistemas de comunicação telefónica internos e externos e um moderno sistema de frenagem com protecção anti-patinagem. Distribuídos pelas classes Conforto e Turística, o Pendular dispõe de 301 lugares. O sucesso deste comboio em Portugal traduz-se pelos números: entre Julho de 1999 e 2001, o serviço Alfa Pendular rendeu 18,9 milhões de euros (3,8 milhões de contos), equivalente ao transporte de quase um milhão e meio de passageiros.

Museu de Olaria assinalou Dia Internacional dos Museus

E o figurado saiu à rua

César Fernandes



O barro e os barristas foram os protagonistas do Dia Internacional dos Museus

O Museu de Olaria assinalou no passado sábado o Dia Internacional dos Museus com um conjunto de actividades que, mercê do bom tempo, decorreram ao ar livre, no Largo da Porta Nova e no Jardim das Barrocas. O barro e os barristas do concelho acabaram, de certo modo, por ser os protagonistas do dia. Instalados na rua, em pequenas bancas, foram dando forma ou pintando peças que chamaram a atenção e cativaram muitos transeuntes. As irmãs Júlia e Emília Cota, Manuel Macedo, a viúva de Mistério e Júlia Ramalho trabalharam ao vivo no Porta Nova. David da Cunha, Sérgio Loureiro, António Lourenço, Manuel Lourenço e Avelino Oliveira foram os oleiros rodistas que aderiram à iniciativa. Durante a manhã, houve jogos tradicionais com objectos de barro e fez-se uma feirinha do barro com pequenas peças da autoria das crianças que passaram pelo atelier pedagógico de barro e pintura e pintura em azulejo do Museu de Olaria. O movimento constante de pessoas que aos sábados de manhã caracteriza o centro da cidade acabou por ajudar às vendas. Houve quem parasse por curiosidade e acabasse por comprar uma ou outra peça. Entre objectos utilitários, mas sobretudo decorativos, a

escolha era muita e os preços acessíveis. Moldadas por pequenos artistas entre os quatro e os 14 anos que frequentam ATL's e escolas do concelho, as peças foram cozidas e posteriormente pintadas. Terminada a feirinha, poucas foram as que sobraram.

Concerto para "meia dúzia"

Uma das críticas, justas, que mais frequentemente se fazem à Câmara Municipal é que não tem um programa cultural consequente e coerente. Porém, também é igualmente verdade que algumas iniciativas louváveis promovidas pelo município não encontram resposta por parte dos cidadãos. Veja-se o que aconteceu com o concerto promovido pelo Pelouro da Cultura integrado nas comemorações do Dia Internacional dos Museus, no sábado, no auditório do Museu de Olaria. O concerto tinha várias aliciências. Desde logo, são raros no nosso concelho concertos de música clássica, nomeadamente barroca. Depois, porque os executantes eram de categoria. Por último, os instrumentos (cravo e violino barroco) eram de época. Não obstante, o sarau mais pareceu uma qualquer iniciativa clandestina e subversiva a fazer tempos idos, dada a falta de público.

Apesar do auditório do Museu ser pequeno, as clareiras eram imensas - os espectadores foram apenas 21 (incluindo cinco funcionárias do Museu). Tão reduzido número de espectadores não é justificável, sequer, com a fraca divulgação do evento. Do programa, intitulado "O percurso da Sonata Barroca", interpretado por Alvaro Pinto (violino barroco) e Rui Paiva (cravo), constavam peças de alguns dos nomes mais sonantes da música barroca, como Telemann, Domenico Scarlatti e Johan Sebastian Bach. A ausência de público não intimidou os músicos. Rui Paiva, mesmo antes do concerto se iniciar, começou por tecer algumas explicações sobre o cravo, nomeadamente as particularidades da sua afinação. Posteriormente, aquando da execução de uma peça para violino solo, de Telemann, Alvaro Pinto fez uma breve descrição do violino barroco e da sua evolução, desde o seu surgimento como instrumento de música popular até se ter tornado peça fundamental das orquestras clássicas. O concerto foi agradável e de boa qualidade. Para que tenha sido um grande concerto, faltou apenas público.

José de Coelho
Paula Costa