



AGEPOR

45

ASSOCIAÇÃO DOS AGENTES DE NAVEGAÇÃO DE PORTUGAL



Ver para ir
mais longe

PORTO DE SINES

PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA

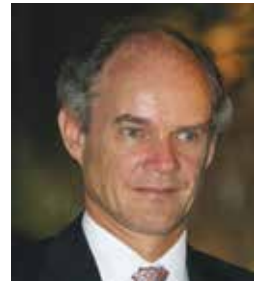
O porto de águas profundas de Sines está apto a receber os maiores navios do mundo e a movimentar todos os tipos de cargas, oferecendo ligações diretas regulares aos principais mercados dos cinco continentes. Com elevados índices de produtividade e operações 24 horas por dia, Sines potencia a economia e as exportações nacionais, assumindo-se como a Porta Atlântica da Europa.

51 milhões de toneladas/ano
1,5 milhões de TEU/ano



PORTO DE
SINES

www.portodesines.pt



Rui d' Orey
Presidente da Direção
Nacional da AGEPOR
Orey Shipping

Sejamos solidários!

Com o tempo quente chegou também finalmente aquela altura do ano que muitos desejamos. As férias. Este ano, infelizmente, o calor soprou com uma força inusitada e trouxe consigo uma enorme tragédia, à qual não podemos ficar indiferentes. Fomos espectadores impotentes de uma natureza em fúria que teima em nos lembrar quão ténue pode ser o equilíbrio ambiental, e como tudo pode mudar rapidamente de um momento para o outro. A destruição, que ceifou vidas e bens, leva-nos um enorme apelo para que individualmente e coletivamente todos sejamos solidários com os mais afetados. A Sr.ª Presidente da APP

informou que iria propor que a receita de um dia de taxas portuárias em todos os portos portugueses revertesse para auxiliar os que mais perderam e desafiou também os parceiros do Setor a serem solidários. Tenho a certeza que os Agentes de Navegação saberão responder afirmativamente.

Antes de desejar a todos boas férias, quero destacar mais uma iniciativa da AGEPOR, ainda que de âmbito um pouco diferente. O passeio / caminhada a Santiago de Compostela que irá decorrer entre 4 e 9 de outubro. Desta vez, o aviso de chamada não será tanto para trabalhar ou simplesmente

para escutar o que a Direção tem para dizer. Esta iniciativa pretende abrir o espaço ao convívio, companheirismo e amizade que, no dia a dia frenético da atividade, fica muitas vezes impossibilitado ou adiado. Gostava que se sentissem motivados e motivassem todos a participar. Esta será a nossa primeira caminhada e estou seguro que fará parte das memórias inesquecíveis das nossas vidas de Agente de Navegação. Venham, inscrevam-se, façam parte desta aventura e, já agora, tragam mais alguém. Boas férias para todos. Aproveitem bem o tempo de lazer. Descansem e até à volta.

Índice

- | | | | |
|----------|---|-----------|--|
| 3 | Editorial
Sejamos solidários / Rui d' Orey | 8 | Visitas a associados |
| 4 | Opinião
Comércio Marítimo Português... e a competitividade legislativa que se exige!
/ Pedro Carvalho Esteves | 9 | Histórias doutro tempo
Memórias de um passado recente...
 José António Modesto |
| 6 | Entrevista
Fernando Gonçalves
 Diretor do Transportes & Negócios
"Seminários são mais uma plataforma para informar e formar" | 10 | Iniciativa
AGEPOR no Caminho de Santiago |



OPINIÃO
Pedro Carvalho Esteves
Advogado (maritimista)

Comércio Marítimo Português... e a competitividade legislativa que se exige!

Na senda do meu último artigo publicado nesta revista, em que deixei bem patente o desagrado pela inexistência do número bastante de tribunais marítimos em Portugal, deixei ainda nota que o alheamento por parte do poder político pelas matérias jurídico-marítimas era, com efeito, o grande calcanhar de Aquiles naquilo a que se pretende chamar de Economia Azul.

No dia 25 de maio de 2017 veio a público, pela pena do Jornal de Economia do Mar, a notícia que o Governo se prepara para introduzir a Taxa de Tonelagem – regime especial de tributação do transporte marítimo – alavancando, por esta via, a promoção da marinha mercante nacional, com vista a incrementar o alargamento do mercado português de transporte marítimo e da indústria naval, a criação de emprego e o aumento da frota de navios que arvoram a bandeira portuguesa no registo convencional de navios, medida que visa contrariar o acentuado declínio da frota de marinha mercante e do peso económico do transporte marítimo na economia nacional.

Esta medida, que na minha opinião é bem-vinda, faz-me lembrar o regresso ao passado, ao sempre recordado Despacho 100 de 1945... e despachos posteriores, e que tão bem foram compilados em “Renovação e Expansão da Frota Mercante Nacional – Despachos do Ministro da Marinha Almirante Américo Thomaz”. Segundo aquele Despacho e os posteriores, reconhecia-se o Transporte Marítimo como um ativo estratégico nacional em matéria de abastecimento do País, reconhecendo-se a necessidade de independência nessa matéria. Hoje, 72 anos depois, o ensejo é o mesmo: Revitalizar a Marinha Mercante Portuguesa.

Todavia, não pode a Política para o Mar ficar dependente de uns diplomas avulsos em matéria fiscal, controversos em si e sem unidade sistemática, reivindicados por uns e mal-amados por outros.

O futuro da Marinha Mercante Portuguesa, enquanto setor fundamental e ativo estratégico, depende em absoluto de uma intervenção de fundo, em matéria legislativa.

Em 8 de julho de 2009, Ana Paula Vitorino era Secretária de Estado dos Transportes. Nesse dia eram apresentadas e discutiam-se na Assembleia da República as Propostas de Lei n.º 280/X e 281/X (4.ª Sessão). Estas duas Propostas de Lei visavam alterar a legislação relativa aos Portos Nacionais e a legislação relativa à Navegação Comercial Marítima.

Interessa-nos, para este artigo, o disposto na Proposta de Lei n.º 281/X (4.ª Sessão) na norma que revogaria o artigo 488.º, o Capítulo VIII do Título I e os Títulos II, III, IV, V, VI e VII do Livro III do Código Comercial, aprovado pela Carta de Lei, de 28 de junho de 1888, o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 33.252, de 20 de novembro de 1943 e, por fim, o Decreto-Lei n.º 37.748, de 1 de fevereiro de 1950. Ambas as iniciativas caducadas, não tendo qualquer delas vingado!

Esta Proposta de Lei n.º 281/X (4.ª Sessão) visava criar um diploma legislativo único que, codificando e consolidando em si toda a legislação relativa à atividade da Navegação Comercial

...o regime marítimo-jurídico atual, no seu quadro global, assemelha-se a uma manta de retalhos – velha e esfarrapada aos olhos dos progressistas; bonita e aconchegante aos olhos dos nostálgicos conformistas.

Marítima – ainda que com incongruências ou imprecisões -, colocaria Portugal na cabeça dos países com ordenamentos jurídico-marítimos mais modernos e atuais, criando nos Armadores e Proprietários de Navios o sentimento de modernidade, bastante decisivo no momento de escolher Portugal como registo de navios.

Em junho de 2017, Ana Paula Vitorino, a outrora Secretária de Estado dos Transportes, é agora Ministra do Mar, e tem um importante currículo em matéria de incremento dos Portos. Mas a legislação marítima continua obsoleta e ainda nenhuma intervenção houve no sentido de lançar ao debate a Reforma da Legislação Marítima. Revisitando a literatura jurídica, nomeadamente o Ensino do Direito Marítimo, de Manuel Januário da Costa Gomes, verifica-se que a demanda pela reforma do Direito Marítimo é tema antigo por entre os Maritimistas. Azevedo Matos dá nota que um projeto de Código da Navegação Marítima fora concluído em 17 de novembro de 1945, nunca tendo, com efeito, visto a luz do dia. Em 1963, Gonçalves Pereira, incumbido de promover a atualização das leis que regulavam o Direito Marítimo com vista a elaborar um Código da Navegação Marítima, deixava claro que “os preceitos da lei portuguesa referentes ao Direito Marítimo estão há muito ultrapassados e não correspondem às necessidades da vida social, à fase de intensa renovação que o direito atravessa”. Em 1980, Fernando Olavo, em discurso no Supremo Tribunal de Justiça, arguia a necessidade imperiosa de reforma do Direito Marítimo, propondo, em alternativa, ou a revisão e atualização do Código Comercial Português, na parte relativa ao Comércio Marítimo, ou a elaboração de um Código da Navegação Marítima, aglutinador de todas as matérias relacionadas, e que concentrasse em si o Direito Privado e o Direito Público, com inegáveis vantagens. Em 1986, o legislador português, desconsiderando a opinião técnica dos Jurisconsultos, não adotou nenhuma

das alternativas: preferiu, na senda do Ministro da Justiça à data, o iminente Maritimista Mário Raposo - que já havia defendido uma terceira via - criar um conjunto vasto de normas avulsas! Ora, se o ordenamento jurídico-marítimo era obsoleto, ficou então inegavelmente mais atual, mas sobejamente mais confuso também. A atualização do Direito Marítimo deu-se, então, em dois blocos autónomos, temporalmente separados entre si – o primeiro bloco, de 1986; e o segundo bloco, de 1998. Pelo primeiro bloco, mexeu-se nos regimes do contrato de transporte marítimo de passageiros, do contrato de transporte de mercadorias por mar, no contrato de reboque marítimo e no contrato de fretamento de navio. Por esta altura, instituíram-se os Tribunais Marítimos, com as críticas que já teci nesta revista, no número anterior. Foi também instituído o regime de acesso e exercício da atividade de agente de navegação – tendo esta sido a última lei avulsa do primeiro bloco de leis avulsas reformadoras do Direito Marítimo Português. Pelo segundo bloco, legislou-se sobre o Estatuto Legal do Navio, sobre as Responsabilidades relativas ao Navio, sobre a Salvação Marítima, sobre a atividade de gestor de navios, sobre a atividade de agente transitário, e sobre as Tripulações e Acontecimentos de Mar. Em 1986 é criado na Madeira o Registo Internacional de Navios da Madeira, contemporâneo do primeiro bloco de atualizações legislativas – e que se afigura hoje como um player internacional em matéria de concorrência de registos de conveniência. Este regime excecional importa um conjunto de vantagens aos proprietários e armadores dos navios, sendo que a primeira implicação positiva que mais atrai os Armadores e Proprietários de Navios para o MAR é a questão fiscal. As vantagens são, hoje, resultantes do IV Regime Fiscal do Centro Internacional de Negócios da Madeira, taxando em 5% os lucros da exploração dos navios registados na MAR. A segunda implicação positiva é a questão laboral, que obriga apenas que 30% da lotação de segurança seja de origem Portuguesa, Europeia ou de países da CPLP...ou seja, permite o manning da embarcação de forma quase livre, podendo ainda os tripulantes escolher o regime providencial que lhes aprouver, e estando o empregador

dispensado das tradicionais retenções na fonte e entregas de impostos resultante do trabalho. Mas, o ordenamento jurídico-marítimo obsoleto aplicável por efeito do pavilhão do navio – e sem que no âmbito do Centro Internacional de Negócios da Madeira tenha adotado regras diferentes que desobriguem à aplicação da legislação nacional e que não é afastado por qualquer norma especial - faz com que o regime jurídico aplicável, quer em sede de litígios quer fora dele, seja difícil de explicar ou fazer entender aos Armadores ou Proprietários de Navios

registados no MAR. Isto naturalmente “mina” a atratividade consciente do Registo da Madeira. Em conclusão, o regime marítimo-jurídico atual, no seu quadro global, assemelha-se a uma man-ta de retalhos – velha e esfarrapada aos olhos dos progressistas; bonita e aconchegante aos olhos dos nostálgicos conformistas. Acredito que ninguém queira ficar agarrado ao passado... pelo que, a pergunta que se impõe é: **Para quando um Código da Navegação Marítima?**



Potencial disponível
ao serviço da região.



viana.apdl.pt



“Seminários são mais uma plataforma para informar e formar”

É conhecido no setor por ser o Diretor do TRANSPORTES & NEGÓCIOS e pelos vários eventos associados aos transportes organizados no Porto. Fernando Gonçalves, 53 anos, licenciado em História, jornalista, esteve à conversa com a Revista AGEPOR.

Quando acabou a sua formação em História, tinha como objetivo enveredar pelo jornalismo?

Fernando Gonçalves – Na verdade, o jornalismo é muito anterior. Sou dos que posso dizer que cresci numa Redação (no caso, a do Jornal de Notícias, no Porto), levado pelo meu pai, que era “colaborador desportivo” (uma “coisa” que não sei se ainda existe, mas que deu à profissão alguns dos seus melhores jornalistas). Também eu me tornei “colaborador desportivo” do JN, cerca dos meus 13 anos, e depois acumulei com “O Primeiro de Janeiro”, por volta dos 15. E mantive-me em ambas as redações até completar os estudos, aos 22. Por essa altura tornei-me jornalista profissional no JN... e iniciei-me como professor (História e Antropologia Cultural). Ainda cheguei a acumular, durante alguns anos, as duas profissões e pode-se dizer que

tinha dois amores. Mas era impossível dedicar-me a 100%, como queria, a ambas e tive de optar. Venceu o jornalismo.

Quando e como é que surgiu o interesse pelo setor dos transportes? Desse momento até ao início da revista Transportes e Negócios passou quanto tempo?

Fernando Gonçalves – Foi n’O Primeiro de Janeiro” que tomei contacto com a primeira revista especializada em transportes, salvo erro chamada Porter, que era dirigida por um jornalista da casa, o Mário Figueiredo. A minha entrada para o jornalismo nesta área foi muito curiosa. Quando acabei o curso fiquei com as manhãs livres (as tardes eram passadas no JN) e não sabia o que fazer com elas! Respondi então a um anúncio de uma editora especializada em transportes... e fui admitido como jornalista na “Trânsitos e Transportes”

do Luís Branco. Aprendi muito ali sobre a atividade.

Depois ainda colaborei esporadicamente com o Luís Filipe Duarte, na “Cargo”.

Tudo isto em paralelo com a minha carreira de jornalista nos jornais generalistas, primeiro, e nos “económicos”, depois.

O TRANSPORTES & NEGÓCIOS (peço desculpa, mas tenho de corrigir: nunca fomos uma revista, fomos sempre um jornal, e hoje somos um jornal online) surgiu uns bons anos depois, em setembro de 1998. Vai fazer 19 anos.

Porquê uma publicação dedicada aos Transportes?

Fernando Gonçalves – Porque o tema me interessava (muito por culpa do Luís Branco), porque julgava perceber a sua importância para o País, porque eu próprio era jornalista da área da economia, e porque tive a sorte de ter

alguns conhecimentos/apoios no meio.

Já agora, impõe-se-me lembrar que o TRANSPORTES & NEGÓCIOS só surgiu quando e como surgiu porque tive o apoio do João Luís de Sousa, o diretor do Vida Económica, que acedeu à minha proposta de parceria para editar o meu T&N juntamente com o VE dele.

A parceria foi fundamental para o arranque do projeto. Depois emancipámo-nos, mas mantivemos a edição em papel... até arriscarmos ser os primeiros a mudar para o digital.

Informar passou a não ser suficiente? Porquê a organização de eventos no mesmo setor?

Fernando Gonçalves – A organização dos seminários foi um objetivo quase desde o arranque do TRANSPORTES & NEGÓCIOS.

Desde logo, influenciado pela minha vivência no Semanário Económico / Diário Económico. As conferências do SE eram um acontecimento que marcava a agenda do País e, modestamente, enquanto Editor da delegação do Porto, envolvi-me na organização da primeira Conferência do DE. No caso do TRANSPORTES & NEGÓCIOS, sempre achei, e continuo a achar, que os seminários são mais uma plataforma para informar e formar os públicos do setor. E também entendia, e entendo, que se justificava fazer os seminários no Porto, por variadíssimos motivos, nomeadamente pela escassez de oferta na região e pela vontade de contrariar o “afunilamento” do País para Lisboa. Todos esses motivos permanecem válidos, infelizmente no caso do “afunilamento”...

Quem conhece os nossos seminários sabe que são essencialmente momentos de trabalho, de partilha de informação e conhecimentos, e de networking. Num ambiente descontraído q.b., até porque não me dou bem com formalismos e protocolos.

E o facto é que ano após ano temos conseguido manter o interesse nos nossos eventos, em particular, há que dizê-lo, nos dedicados ao vosso setor de atividade.

Creio bem que somos quem organiza mais eventos próprios, há mais tempo, ininterruptamente, dedicados aos Transportes, em Portugal, e isso é para mim uma satisfação e uma responsabilidade.

...permito-me destacar o trabalho que a AGEPOR tem feito “lá fora”. Que é tão ou mais importante que o trabalho realizado “cá dentro”, uma vez que as nossas vidas são cada vez mais decididas em Bruxelas e Estrasburgo e menos no Terreiro do Paço.

Que papel considera que a AGEPOR tem ou pode ter no setor?

Fernando Gonçalves – Do que conheço, a AGEPOR é uma das associações mais interessantes do setor, se posso exprimir-me assim.

É óbvio que a AGEPOR – e os agentes de navegação – têm um papel determinante a desempenhar na modernização do setor em Portugal e na sua promoção no exterior, e têm-no cumprido. Basta pensar, a título de exemplo, no trabalho desenvolvido, e que prossegue, para a simplificação e desmaterialização de procedimentos.

É uma associação discreta (por vezes, demasiado discreta, arrisco dizer), mas que faz bem o seu trabalho de “formiguinha” e que por isso é reconhecida e respeitada. Se isso se traduz em resultados positivos para o setor e, logo, para a economia nacional... infelizmente, nem sempre, pelo menos no tempo e com a dimensão desejáveis, mas aí a “culpa” não é vossa.

Já agora, permito-me destacar o trabalho que a AGEPOR tem feito “lá fora”. Que é tão ou mais importante que o trabalho realizado “cá dentro”, uma vez que as nossas vidas são cada vez mais decididas em Bruxelas e Estrasburgo e menos no Terreiro do Paço.

O António Belmar da Costa é o rosto, o corpo e a alma desse trabalho, mas a sua missão (porque de missão por vezes se tratará) só é possível porque a AGEPOR, em boa hora,

há muito tempo, percebeu a importância de estar o mais perto possível dos locais onde as “coisas” acontecem, de preferência prevenindo-as, se possível influenciando-as, mais do que simplesmente sofrer-lhes as consequências. E por isso se terá disposto a pagar o salário a um quadro dirigente que as mais das vezes “não está” no seu posto de trabalho, e não poucas vezes até está a trabalhar para “outros” (Ecasba, Fonasba, ESN, eu sei lá...).

Falando do papel que a AGEPOR pode ter no setor, deixo o desafio, à AGEPOR e aos demais: por que não aproveitar a experiência e o know-how acumulados pelo António Belmar e pensarem a sério numa “embaixada” do setor dos transportes junto dos centros de decisão europeus?

Note-se que não tenho mandato do António Belmar, não estou a fazer “campanha” por ele e, até, ao dizer isto arrisco a que ele fique um pouco “zangado”... Mas somos amigos, não há problema!

Observou alguma transformação no setor dos transportes, em especial no marítimo, que gostasse de dividir com os leitores?

Fernando Gonçalves – Não diria transformações, porque isso remete mais, penso, para mudanças profundas e aceleradas; mas sem dúvida que há evoluções importantes nos últimos anos. Mau seria!

Uma das mais interessantes, e ainda muito promissoras, é a da digitalização dos procedimentos. E creio que aí poderemos “dar cartas”, assim consiga o setor despertar a atenção e o interesse da muita massa cinzenta que por cá anda a fazer coisas.

É claro que os portos evoluíram muito em termos de infraestruturas, mas há ainda muito trabalho a fazer na modernização dos equipamentos, nas acessibilidades (marítimas e terrestres, em particular ferroviárias), na integração dos portos no tecido empresarial (pensando aqui até na aproximação física, através das plataformas logísticas, das ZAL, das ZIL,...), na digitalização,...

E como nem tudo evoluiu para melhor, destaco o fim do registo nacional (dois navios não fazem um registo...).

VISITAS A ASSOCIADOS



CMA CGM



Grimaldi



Isamar



MSC



Naiade



NAIP



Wilhelmsen



Memórias de um passado recente...

Agradecimentos às nossas colegas da AGEPOR e APAT, as mesmas são exemplo e fonte de inspiração para todos nós, amantes do shipping! Tudo aconteceu e começou naquele célebre passeio a Torre de Nevões, em que o meu saudoso Pai, com os seus portentosos 140 quilos, 1 metro e 90, sai da camioneta porque o pneu da mesma tinha furado. A inclinação era muita e os travões eram fracos, era preciso sustentar o andamento contrário.

Era o almoço anual da empresa e só havia alguém capaz de a parar ou segurar, ainda que por pouco, caso os seus travões cedessem durante a enorme subida até ao destino final: o Modesto (Pai)...

A certa altura conta-me ele: “Filho, o pedido está feito, na próxima segunda-feira vais começar a trabalhar... prepara-te! vais começar a trabalhar nos navios”

Nesse fim de semana eu quase que não conseguia dormir, ele continuava a preparar-me para que, na segunda-feira, enfrentasse os meus medos e assim aconteceu.

Às 7 horas da manhã ele acordou-me (lembro-vos que eu ainda era um jovem, quis fazer a barba mas não tinha barba). De casaco escuro, camisa branca, gravata preta, sapatos pretos, cabelo bem penteado, lá fui eu apanhar o célebre elétrico em Matosinhos que ia direto até à Ribeira.

O Edifício ainda hoje se pode contemplar, com os seus azulejos vermelhos escuros e um peque-

no parque de estacionamento mesmo em frente. Não irei mencionar o nome da empresa, certamente vocês reconhecem essa agência de navegação (é só a mais antiga de Portugal, que ainda hoje opera sob o seu nome Inglês).

“Bom Dia” - disse eu, à entrada da porta. Ouvi de imediato aquela voz forte: “Modesto, entra pá, estás em tua casa!” (e pensei: bem, “a coisa” está a correr bem!). Feitas as apresentações, algo faltava na minha indumentária... uns manguitos, que de imediato me foram dados: “vá, coloca isso!”. Vesti-os prontamente, ainda que desconfiado. Depois de colocados, reparei que as mangas da minha camisa ficavam completamente resguardadas até aos ombros! Continuei desconfiado, até reparar que os meus três colegas, Barros, Santos e Barbosa também os usavam.

Acompanharam-me até ao primeiro andar para me apresentarem ao Administrador da Empresa. Feita a apresentação, foi-me dada a primeira lição, a “do semáforo”, e que passados apenas uns minutos tive de aplicar na prática.

Bandeja de prata maciça e muito pesada, bule cheio de chá preto e bolachas... Na porta de madeira maciça, o semáforo: verde para entrar, vermelho para não entrar – indicação pela qual deveria aguardar após tocar a campainha.

As idas ao banco era uma constante. Nesse dia, levantei mil dólares, para um comandante de navio, entreguei a um colega e a história caricata passou-se assim: Navio de cereal em frente

à Quinta da Conceição, doca dois Norte, escada quase na vertical, o dinheiro colocado na famosa mala com abertura ao meio, o toque indevido na escada, a abertura da mala e o voar dos 1000 dólares que se espalharam levados pelo forte vento; chamada telefónica, e a pequena lancha dos pilotos imediatamente requisitada para tentar recolher o dinheiro – em parte, já espalhado na “Poça” (conforme apelidávamos a Baía de Leixões)... Cena digna de um filme!

No meu segundo emprego, de entre muitas cenas caricatas, a mais hilariante passou-se pela altura em que as faturas deixaram de ser manuscritas e passaram a ser processadas por computador: o célebre cliente das peças de barro na zona de Barcelos, depois de uma descrição pormenorizada

das suas peças, coloca no final da fatura, num pequeno quadrado e escrito à mão: “Documento processado por computador”.

Como se não bastasse esta situação, passado um dia do navio sair e com este mesmo cliente, a funcionária da APDL pergunta-me: “Sr. Modesto não encontro designação para este termo na posição pautal – Peconas?! Ao que lhe respondi: “espere um pouco, vou ligar ao cliente e perguntar o que é”.

Chamada efetuada, eis a explicação do Sr. Adeliño: “Oh Sr. Modesto, enganei-me... Esqueci-me de colocar a cedilha no C... São Peconas, aqueles potes em barro, abertos lateralmente para plantar morangos”.

AGEPOR no caminho de Santiago



No próximo mês de outubro, a AGEPOR vai organizar uma caminhada até Santiago de Compostela, cumprindo as quatro últimas etapas do Caminho Português: Redondela – Pontevedra – Caldas dos Reis – Padrón - Santiago, num total de 85 quilómetros (cerca de 20 kms por dia).

O “schedule” desta operação: ETS, de autocarro, está previsto para o dia 4 de outubro, a partir da AGEPOR em Leça da Palmeira/Leixões, com ETA a Santiago no dia 8, em regime de aperfeiçoamento ativo. “Cargo return” para Leixões (AGEPOR), previsto para o dia seguinte, 9 de outubro, da parte da manhã. O autocarro acompanhará os caminhantes durante todo o percurso, transportando as bagagens e prestando assistência, se necessário.

Será uma oportunidade irrepetível para um divertido convívio entre Colegas, desfrutando da inigualável simpatia galega, da sua gastro-



nomia e produtos regionais – e do ambiente único da cidade de Santiago de Compostela!

Havendo lugar, nesta Caminhada, para todas as sensibilidades, espiritual ou de outra natureza, não haverá, infelizmente, lugar para todos: as inscrições estarão restritas aos 25 lugares

disponíveis do autocarro. Por este motivo, a aceitação de inscrições não será universal, o que determina também que os custos serão suportados na íntegra por cada Associado que adira a este projeto.

A AGEPOR assegurará, para além do autocarro, a organização de hospedagem nos diferentes pontos de paragem da caminhada.

Para assegurar lugar no CSA, deverão proceder à pré-inscrição. Dado o número limitado de participantes (25), procederemos à aceitação das inscrições por ordem de chegada. A pré-inscrição implica o adiantamento de € 200 (duzentos euros), correspondente a 50% do custo total estimado de viagens e alojamento (refeições excluídas).

Será enviada, aos inscritos, informação adicional relativa a dicas de equipamento e demais cuidados para a caminhada.