



AGEPOR

46

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

“Rentrée” com muitos motivos de interesse

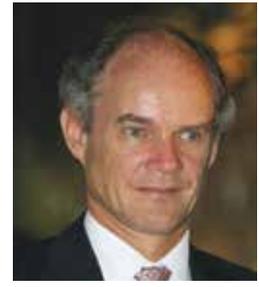
Revigorados pelo descanso merecido das férias que, ou já terminaram ou estarão para acabar, é tempo de começar a olhar para o que nos espera na “rentrée”.

Em primeiro lugar gostaria de destacar o X Congresso dos Portos de Língua Portuguesa, que se realiza nos dias 11 e 12 de setembro, na Gare Marítima de Alcântara, em Lisboa. Nele participarão delegações de Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné Bissau, Guiné Equatorial, Moçambique, Portugal, S. Tomé e Príncipe, Timor Leste, Macau e Marrocos. O intercâmbio das boas práticas, a cooperação, o investimento e o desenvolvimento de novos negócios e das relações bilaterais serão seguramente temas neste Congresso que, tenho a certeza, contará com muitos leitores desta revista.

Depois queria chamar a atenção para os eventos mais ligados ao mundo da logística que, como os Agentes de Navegação bem sabem, são hoje também parte determinante do seu negócio. Assim, a 10 de outubro, em Sines, no âmbito das comemorações dos

40 anos daquele porto, a sua Comunidade Portuária realiza um Congresso dedicado ao tema “Logística & Supply Chain” que me atreperia a dizer serve de aperitivo para a26 de outubro, em Lisboa, se voltar ao tema no 20.º Congresso da APLOG.

Referir também que este número traz uma entrevista com Eduard Rodés, o principal impulsor da Escola Europeia de Short Sea Shipping que nos anuncia para novembro o primeiro curso ibérico que terá dois módulos. O Marítimo a navegar no Mediterrâneo, e posteriormente o ferro-marítimo em terras portuguesas. Contando com alunos portugueses e espanhóis, adivinho oportunhol como linguagem dominante no curso. Finalmente, e pela extraordinária importância que terá para Portugal, quero salientar o início, neste agosto, da discussão nas Nações Unidas da proposta de extensão da plataforma continental portuguesa para além das 200 milhas náuticas. Este projeto só pode e tem que merecer o apoio de todos. O seu sucesso vem, não só completar a epopeia dos



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

descobrimientos, como afirmará Portugal no mapa mundial das nações marítimas. Num tempo em que muitos recursos escasseiam em terra, permitirá que o País possa participar com voz ativa no acréscimo da riqueza global gerada pela exploração de tudo o que se “esconde” no mar. Ganhar esta causa significará a entrega às futuras gerações de um Portugal (literalmente) maior. Deixo de fora deste editorial uma apreciação da execução da “Estratégia para o aumento da competitividade portuária” apresentada pelo Governo na Primavera, mas é algo que queremos seguir com atenção.

Índice

3 **Editorial**
“Rentrée” com muitos motivos de interesse
| Rui d’ Orey

4 **Entrevista**
Eduard Rodés
| Diretor da Escola Europeia
de Short Sea Shipping

7 **Visitas a associados**
Responsabilidade social: Euroatla

8 **Opinião**
Os créditos marítimos e o arresto de navios à luz da legislação em vigor
| Pedro Carvalho Esteves

9 **Iniciativa**
AGEPOR no Caminho de Santiago...
em outubro ou novembro

Hacer un curso de la Escola es enriquecedor y una experiencia placentera



¿Como empezó la idea de criar la Escola Europea de SSS?

Eduard Rodés - La Escola es la continuación de unos cursos de promoción de Short Sea Shipping organizados por el Port de Barcelona junto con Grimaldi Lines y el Puerto de Civitavecchia.

Los agentes marítimos saben bien que un armador mantiene la línea si el barco va lleno de carga. La estrategia del puerto fue motivar a los transportistas de carretera para que optaran por la intermodalidad, y esto se logró con gran éxito y unos resultados positivos. La línea pasó de días alternos a frecuencias diarias y posteriormente se incorporaron barcos de mayor capacidad.

¿Ha sido complicado encontrar los socios necesarios para desarrollar el proyecto?

Eduard Rodés - Han sido unos socios naturales. Tanto las líneas marítimas, GNV y Grimaldi, como los puertos, Génova y Civitavecchia, tenían línea regular con Barcelona. Las acciones de promoción podían ayudar al desarrollo del

negocio, y eso facilitó mucho el entendimiento.

¿Que soporte tuvieron de los socios e da la UE?

Eduard Rodés - En el momento en el que el número de cursos empezó a crecer y vimos que los centros de formación iban a venir de forma regular, pedimos un ayuda financiera al programa Marco Polo de la DG-MOVE. Obtuvimos una primera financiación para el proyecto denominado 2e3s.eu que facilitó la creación de la Escola y sus primeros desarrollos.

De forma sucesiva se obtuvo un nuevo proyecto denominado GLAD, que incorporó la intermodalidad ferroviaria y que facilitó la expansión por diversos países de Europa y especialmente Portugal y Francia.

Y finalmente se otorgó el proyecto LIFE, que incorporó la parte de tecnologías de la información.

La ayuda de la UE ha sido mucha y mantenida en el tiempo. Nosotros no tenemos más que palabras de agradecimiento para ellos y esperamos contar con nuevas ayudas para proyec-

tos innovadores en el campo del transporte intermodal.

4. ¿Ha sido complicado encontrar los profesores?

Eduard Rodés - Los profesores son principalmente profesionales del sector que dedican una parte de su tiempo a la docencia. Tenemos muchos profesores amigos de la Escola, lo que facilita que tengan normalmente ganas de volver si sus compromisos profesionales lo permiten. Hacer un curso de la Escola es enriquecedor y desde un punto de vista personal significa siempre una experiencia placentera.

5. ¿Cuántos cursos y alumnos ya frecuentaran la Escola? ¿De qué países?

Eduard Rodés - En estos momentos, julio de 2017, la Escola ha realizado más de 230 cursos y 9200 participantes. Vienen principalmente de España, Francia, Bélgica, Portugal, Holanda, Italia, México, Perú, Panamá y EEUU.

¿Cuántos cursos ya se hicieron de portu-

ses? Como miran los portugueses a partir de la Escola?

Eduard Rodés - El primer curso MOST Portugal se realizó en Octubre de 2007 y se ha mantenido de forma ininterrumpida hasta el año 2016. Por los cursos marítimos han pasado aproximadamente 350 alumnos y por los ferroviarios unos 80. Contándolos todos, calculo que unos 450 en once años.

En el año 2009 se hizo el primer curso ferroviario en el que también hubo participación portuguesa a bordo del tren Transcantábrico. Hemos tenido alumnos portugueses en los cursos que organizamos con la Asociación Medcruise y tuvimos igualmente en el curso MOST Europe que organizamos en el año 2010. Este año estamos trabajando en el MOST Iberia.

7. ¿Como se empezó el rail Portugal? ¿Usted cree que ha sido un bon proyecto?

Eduard Rodés - En el año 2011 se realizó otro curso ferroviario en España en el tren El Expreso de la Robla y en el año 2012 se hicieron dos cursos ferroviarios en Portugal.

Esto supuso un hito en el desarrollo de la Escola ya que era la primera vez que los cursos se realizaban íntegramente fuera de España.

Los cursos ferroviarios fueron muy interesantes por muchos motivos. Permitieron acercar la realidad del ferrocarril a los puertos. Hubo colaboración entre CP y los diferentes puertos que participaron.

Y le puedo asegurar que todo el mundo recuerda la experiencia como algo positivo en

[El próximo MOST Iberia] Incorpora dos módulos. Uno marítimo, que se hace en Barcelona, del 21 al 24 de octubre, y otro ferroviario, que se hace en Lisboa, a finales de Noviembre. Eso permite al que quiera hacer los dos una visión completa de la intermodalidad.

su carrera profesional. Se aprendieron muchas cosas y se establecieron relaciones que me consta que duran hasta hoy.

Fue un periodo magnífico que no pudo continuar por falta de financiación. El formato es caro y no hemos encontrado una solución para abaratarlo cuando hay que utilizar trenes. Ahora trabajamos sobre un formato distinto que permite rebajar los costes y hacer los cursos más accesibles.

Hay que destacar que los cursos no hubieran sido posibles sin la implicación y complicidad de los responsables y el personal del Shortsea Promotion Center de Portugal, AGEPOR, puertos de Lisboa, Sines, Setubal y Aveiro y la ayuda de CP Carga.

Un trabajo en equipo del que todos guardamos un entrañable recuerdo. Tuvimos mucho traba-

jo pero lo pasamos muy bien. Y eso siempre es una gran satisfacción.

¿Que será el próximo MOST Iberia? ¿Hay algo de nuevo?

Eduard Rodés - El MOST Iberia nace de la propia evolución de la logística. Han pasado más de diez años desde que empezamos y las cosas han cambiado muy deprisa. La logística Ibérica es un sistema único en el que compiten todos contra todos.

Lo puertos de España y Portugal compiten entre ellos y compiten entre países por un igual, por mucho que se esfuercen los políticos en intentar pensar que cada país es una unidad. Portugal aspira a llegar con las mercancías a muchas zonas de España y lo mismo ocurre con los puertos españoles, del norte, del sur y del este.

El MOST Iberia agrupa operadores y administraciones de los dos países y pretende ponerlos juntos a trabajar. Es un planteamiento nuevo y atrevido, pero pensamos que es lo que hay que hacer ahora. La competencia se tendrá que hacer contando con recursos de ambos países. Y el éxito y la competitividad dependerá de la capacidad de gestionar de forma adecuada las cadenas logística que cruzarán unas fronteras que hoy ya son mas mentales que reales.

Incorpora dos módulos. Uno marítimo, que se hace en Barcelona, del 21 al 24 de octubre, y otro ferroviario, que se hace en Lisboa, a finales de Noviembre. Eso permite al que quiera hacer los dos una visión completa de la intermodalidad. Recomiendo a las personas que trabajan en el



sector que valoren la posibilidad de participar, e incluso a los que vinieron hace años. Muchas cosas han cambiado y vale la pena descubrirlas.

¿Cual es la estrategia que se plantea para el futuro en la Escola?

Eduard Rodés - La Escola sigue la tendencia que marcan sus socios y hoy la labor que nos corresponde en el norte de África. Toda la zona del Magreb con Marruecos, Argelia y Túnez son el reto que nos hemos marcado. Hay que desarrollar la Red Transmediterránea de Transporte y en eso Portugal tiene un papel fundamental a jugar. Mi opinión es que la realidad Atlántica de Portugal pasa en parte por la apuesta por el Mediterráneo: por cultura, por mercados, por tradición, por situación. Todo le lleva y nos lleva a apostar por el Magreb y a luchar por su desarrollo, que en realidad garantiza parte de nuestro futuro. Hay mucho trabajo que hacer y grandes retos y dificultades que superar, pero nunca hemos hecho cosas fáciles. Como decía anteriormente, nos gusta trabajar mucho y al tiempo intentamos pasarlo bien y contribuir a construir una sociedad mejor.

Quiere hablar un poco de lo proyecto SAIL que la Escola va a desarrollar con FONASBA/ECASBA?

Eduard Rodés - FONASBA nos solicito colaboración para poner en marcha y desarrollar el programa SAIL de intercambio de jóvenes empleados de Agencias Marítimas pertenecientes a las diversas asociaciones de los grandes puertos europeos.

Hemos trabajado en la elaboración de un marco regulatorio, la definición de un curso preparatorio y la definición de las responsabilidades y plan de trabajo. Estos trabajos ya han sido aprobados por los órganos de decisión de FONASBA/ECASBA por lo que hemos iniciado la fase de puesta en marcha de un programa piloto que permita acabar de definir y concretar su funcionamiento partiendo de lo que ya se ha elaborado. La idea inicial es empezar con Portugal, España e Italia para posteriormente extenderlo a aquellos países de la región (Europa /Mediterráneo) que tengan interés en estas actividades. Esperamos poder arrancar en el año próximo, por lo que pueden haber novedades en un periodo no muy largo.

De nuevo el programa SAIL innova en la forma de preparar a las personas que trabajan en el entorno marítimo, que hoy necesita perfiles capaces de trabajar en entornos VUCA (Volátiles, U-Inciertos. Complejos y Ambiguos) en los que la capacidad de aprender y adaptarse a los cambios van a ser elementos críticos para las empresas.

Esperamos que el programa SAIL suponga un elemento de valor para el sector.

Para finalizar, quiero aprovechar para recordar que los proyectos los hacen las personas, y en este caso, como en tantos otros, António Belmar es el motor incansable que hace que las cosas nazcan y avancen.

Nelson Mandela dijo que la educación es el arma más poderosa que podemos usar para cambiar el mundo. Desde la Escola lo intentamos aplicar todos los días; y en Portugal amigos de la Escola como António Belmar, João Soares, Isabel Ramos, António Nabo Martins, João Carvalho, entre otros muchos, lo creen y lo hacen. La acción es lo que siempre distingue a las personas y marca la diferencia.



VISITAS A ASSOCIADOS



Garland Navegação

Responsabilidade Social: Euroatla



A Euroatla, empresa que foi fundada em 1980 em Lisboa, mudou os seus escritórios em janeiro de 2017 para a freguesia da Estrela.

A Euroatla assume a responsabilidade social como um processo contínuo e de melhoria da empresa na sua relação com seus funcionários, comunidades e parceiros.

Por essa razão, em articulação com a Dra. Francisca Vaz Pinto, chefe do Gabinete do Sr. Presidente da Junta de Freguesia da Estrela, a Euroatla fez a doação de mobiliário de escritório, não necessário às atuais dimensões da empresa, o qual foi aproveitado pela Junta de Freguesia para prossecução dos seus diversos projetos de apoio comunitário.



PORTO DE
**VIANA DO
CASTELO**
— APDL —

Potencial disponível
ao serviço da região.





OPINIÃO
Pedro Carvalho Esteves
Advogado (maritimista)

Os Créditos Marítimos e o Arresto de Navios à luz da legislação em vigor

As relações jurídicas são tributárias da inerente responsabilidade corresponsável. E é de Liberdade e Responsabilidades que o Direito se ocupa – Liberdade de Fazer ou Não-Fazer, e Responsabilidade pelo que acontecer. Falamos aqui de Responsabilidade Civil – Extracontratual e/ou Contratual – Responsabilidade Administrativa, Responsabilidade Criminal e Contraordenacional, Responsabilidade Disciplinar... e todas as demais responsabilidades que advenham do Princípio Geral da Responsabilidade.

Ao nível do Direito Marítimo, dissemos já, em artigo anterior, a Responsabilidade é sempre de elevado montante, tendendo sempre a ser limitada por efeito de Convenções Internacionais. Mas essas limitações encontram limites em si mesmas.

Analisando...

Na esteira de Azevedo de Matos – e os seus Princípios de Direito Marítimo –, Crédito (marítimo) designa a força de atração de capitais, por outrem possuídos, pela confiança que a pessoa inspira tanto ao reembolso como na remuneração periódica. O crédito pode ser real e pessoal e os armadores vivem hoje dele e dos seus diversos aspetos, quer quanto à responsabilidade no fretamento, nas avarias e seguros, quer noutros campos. A exploração de navios exige grandes capitais e só as sociedades a podem fazer, pois só elas podem reuni-los tendo muitas vezes que recorrer àquele. Bem, esta noção não se afasta da noção geral de crédito, mas importa duas nuances – em si, nada inovadoras: que o negócio marítimo é de capital intensivo; e que as operações de crédito são a constante no negócio do Shipping.

Os créditos marítimos são, assim, créditos

emergentes da atividade própria da exploração do navio, por conta e no interesse do Armador e, subsidiariamente, do Carregador, interessado na movimentação das suas mercadorias e que, em última análise, não fica impune quando é chamado a pagar a sua quota-parte. Aclarando o que aqui se acaba de expor, ter-se-á que fazer uma leitura atenta – apoiada numa interpretação sistemática – para, fundamentadamente, perceber a circunscrição do crédito marítimo. O Código Comercial Português – uma relíquia do Séc. XIX, ainda em vigor neste nosso tempo, e que já pede reforma urgente – expõe nos seus Artigos 574.º e seguintes “dos privilégios creditórios”: Os créditos designados nesta secção preferem a qualquer privilégio geral ou especial sobre móveis estabelecido no Código Civil.

Bem sabendo que no ano de 1888, de que data o nascimento do nosso Código Comercial, estava em vigor o Código de Seabra, o primeiro código civil português, do ano de 1867, neste artigo seremos atualistas, e analisaremos à luz do Código Civil de 1966 (pese embora, em matéria de privilégios, não haja grande discrepância entre o regime do anterior e do atual Código Civil). Para o nosso atual Código Civil, no seu Artigo 733.º, Privilégio creditório é a faculdade que a lei, em atenção à causa do crédito, concede a certos credores, independentemente do registo, de serem pagos com preferência a outros. Denotam-se, portanto, três elementos fundamentais: certos credores; causa do crédito; e faculdade de se fazer pagar com preferência a outros (credores). Estes privilégios podem ser mobiliários ou imobiliários podendo ser gerais ou especiais. O nosso

Código Comercial, em matéria de Créditos marítimos, delimita os privilégios mobiliários gerais e especiais. Assim, os privilégios são causas de preferência e são limitados, para se poder reforçar o crédito marítimo.

O Código Comercial distingue entre créditos sobre o navio, sobre a carga e sobre o frete – a que, por efeito de lei, lhes é conferido um direito real de garantia. Poucos são os créditos que, sobre o navio, carga ou frete, não tenham privilégios, o que, por um lado, prejudica o crédito hipotecário, e, por outro lado, protege os credores por fortunas de mar. Já agora, entende-se por acontecimento de mar todo o facto extraordinário que ocorra no mar, ou em águas sob qualquer jurisdição nacional, que tenha causado ou possa causar danos a navios, engenhos flutuantes, pessoas ou coisas que neles se encontrem ou por eles sejam transportadas, considerando-se acontecimentos de mar, nomeadamente, a tempestade, o naufrágio, o encalhe, a variação, a arribada, voluntária ou forçada, a abalroação, a simples colisão ou toque, o incêndio, a explosão, o alijamento ou o simples aligeiramento, a pilhagem, a captura, o arresto, a detenção, a angária, a pirataria, o roubo, o furto, a barataria, a rebelião, a queda de carga, as avarias particulares do navio ou da carga, bem como as avarias grossas, a salvação, a presa, o ato de guerra, a violência de toda a espécie, a mudança de rota, de viagem ou de navio, a quarentena e, em geral, todos os acidentes ocorridos no mar que tenham por objeto o navio, engenhos flutuantes, pessoas, cargas ou outras coisas transportadas a bordo. A esta questão, dedicaremos futuros artigos. São créditos marítimos, e cujas dívidas têm

privilégio sobre o navio as custas e despesas judiciais feitas no interesse comum dos credores, os salários devidos por assistência e salvação, os créditos garantidos por hipotecas e penhores sobre o navio, as despesas de pilotagem e reboque da entrada no porto, os direitos de tonelagem, faróis, ancoradouro, saúde pública e quaisquer outros de porto, as despesas com a guarda do navio e com armazenagem dos seus pertences, as soldadas do capitão e tripulantes, as despesas de custeio e conserto do navio e dos seus aprestos e aparelhos, o embolso do preço de fazendas do carregamento, que o capitão precisou vender, os prémios do seguro, o preço em dívida da última aquisição do navio, as despesas com o conserto do navio e seus aprestos e aparelhos nos últimos três anos anteriores à viagem e a contar do dia em que o conserto terminou, as dívidas provenientes de contratos para a construção do navio, os prémios dos seguros feitos sobre o navio, se todo foi segurado, ou sobre a parte e acessórios que o foram, a indemnização devida aos carregadores por falta de entrega das fazendas ou por avarias que estas sofressem.

São créditos marítimos, e cujas dívidas têm privilégio sobre a carga do navio as despesas judiciais feitas no interesse comum dos credores, os salários devidos por salvação, os direitos fiscais que forem devidos no porto da descarga, as despesas de transporte e de descarga, as despesas de armazenagem, as quotas de contribuição para as avarias comuns, as quantias dadas a risco sob essa caução, os prémios do seguro. São créditos marítimos, e cujas dívidas têm privilégio sobre o frete as despesas judiciais feitas no interesse comum dos credores, as soldadas do capitão e tripulação, as quotas de contribuição para as avarias comuns, as quantias dadas a risco sob essa caução, os prémios do seguro, e a importância da indemnização que for devida por falta de entrega das fazendas carregadas.

Todos estes créditos configuram, taxativamente, os créditos marítimos previstos nos Artigos 578.º, 580.º e 582.º do Código Comercial. É importante notar que existem créditos que não são cabíveis na atual marinha mercante, mas cujo exercício de interpretação por analogia

Portugal, pelo Decreto n.º 18/2017, de 16 de junho, aprovou, para adesão, a Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Matéria de Créditos Marítimos, adotada em Londres, em 19 de novembro de 1976, e o Protocolo de 1996 de Emenda à Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Matéria de Créditos Marítimos, 1976, adotado em Londres, em 3 de maio de 1996.

iuris permite enquadrar na realidade atual. Reforçamos o teor do nosso artigo anterior quando expressamos a necessidade de uma revisão e codificação profunda da legislação maritimista portuguesa.

Portugal, pelo Decreto n.º 18/2017, de 16 de junho, aprovou, para adesão, a Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Matéria de Créditos Marítimos, adotada em Londres, em 19 de novembro de 1976, e o Protocolo de 1996 de Emenda à Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Matéria de Créditos Marítimos, 1976, adotado em Londres, em 3 de maio de 1996. Esta Convenção foi adotada em Londres, em 19 de novembro de 1976, no âmbito da Organização Marítima Internacional, correspondendo a um instrumento de caráter horizontal relativo à responsabilidade civil, tendo entrado em vigor para os países que a ratificaram ou a ela aderiram, em 1 de setembro de 1984. Em 1996, foi adotado o Protocolo de 1996 de Emenda à Convenção sobre a

Limitação da Responsabilidade em Matéria de Créditos Marítimos de 1976, que visou proceder à atualização dos limites de responsabilidade previstos na Convenção, possibilitando, com isso, assegurar uma indemnização reforçada e uma proteção adequada dos interesses das vítimas, incorporando ainda um mecanismo simplificado para a atualização dos montantes de indemnização. Portugal era, até ao momento da aprovação da Convenção, um dos cinco Estados-Membros da União Europeia que ainda não se tinha vinculado quer à Convenção quer ao Protocolo, circunstância que prejudicava o desempenho de Portugal enquanto Estado de bandeira, afetando o prestígio do país e dificultando a sua afirmação como Estado marítimo de relevo.

Bem, isto é quase-tudo verdade, não fosse o insólito de, ao arripio do Artigo 8.º da Constituição, ter havido uma ratificação involuntária à convenção por efeito da transposição obrigatória de uma Diretiva europeia remissiva para um instrumento de Direito Internacional que Portugal não tinha ratificado. Com efeito, o Decreto-Lei 50/2012, que transpôs a Diretiva n.º 2009/20/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos, e destinada a garantir uma melhor proteção das vítimas de acidentes e a contribuir para a exclusão das águas sob jurisdição dos Estados membros da União Europeia dos navios que não estejam em conformidade com as normas e regras aplicáveis, no seu Artigo 3.º/b (definições) expõe que para efeitos do referido decreto-lei, entende por «Convenção de 1996», o texto consolidado da Convenção de 1976 sobre a Limitação da Responsabilidade em Matéria de Créditos Marítimos aprovada pela Organização Marítima, ainda não ratificada pelo Estado Português.

Eis o estado a que chegam as coisas: cinco anos antes da ratificação, já Portugal era obrigado a aplicar uma convenção que não tinha ratificado por efeito da Legislação Europeia. Ainda bem que cinco anos depois lá se dignou a ratificar... mas não precisava! É que, por efeito tácito de imposição de terceiros (coaçoão?), já a mesma estava ratificada!(!?)

AGEPOR no Caminho de Santiago ... em outubro ou novembro



Dado o número limitado de participantes (25), procederemos à aceitação das inscrições por ordem de chegada.

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 km por dia).

Dando conta da inconveniência das datas anteriormente propostas, de 4 a 9 de outubro, trazemos à consideração a possibilidade de realizar, em alternativa, a Caminhada entre os dias 1 e 6 de novembro. As datas com maior consenso serão as escolhidas para realização do evento.

O “schedule” desta operação será o mesmo para as duas opções: ETS, de autocarro, a partir da AGEPOR em Leça da Palmeira/Leixões, com ETA a Santiago, em regime de aperfeiçoamento ativo. “Cargo return” para Leixões (AGEPOR),

previsto para o dia seguinte da chegada a Santiago, 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 gastronomia 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.