

# itinerarium **stcp**

Newsletter **STCP** Nº 13 Jan Fev Mar 2011





Foto: Jardim Botânico do Porto

04 a 09 AS NOSSAS NOTÍCIAS

10 MEMÓRIAS STCP

ADRIANO GARCÃO SOARES  
11 NOS E OS OUTROS

**Com o fecho das contas de 2010 pode constatar-se que a STCP prosseguiu, neste último ano, um percurso de racionalização de processos internos e de ajustamento regular da oferta à procura, no sentido de uma crescente eficiência, com resultados obtidos que os dados reais também espelham.**

Merecem particular destaque, na óptica da procura que determina a actividade da empresa, o crescimento do número das validações em cerca de 1% e o registo de mais 3.000 clientes portadores de títulos de assinatura mensal, atingindo um total de 148.000 clientes deste tipo, responsáveis por 80% das validações totais registadas. Evolução positiva que reflecte equivalente avaliação do serviço prestado pela STCP, também confirmada pelos resultados do Inquérito de Satisfação realizado e pelo decréscimo significativo das reclamações recebidas em número total 20% inferior ao de 2009.

A STCP aumentou a oferta em mais de 3%, equivalentes a quase um milhão de veículos\*km, tendo visto o seu papel de agente dinamizador da intermodalidade reforçado pelo crescimento da respectiva quota em 4,8 pontos percentuais, traduzidos numa percentagem de quase 38% de clientes intermodais ANDANTE.

O desempenho financeiro apresentou também vários pontos positivos, designadamente através do aumento em 3,4% dos rendimentos operacionais, via receita da prestação de serviços, e da quebra dos gastos operacionais em 6,7%, que permitiram melhorar o défice operacional em 42%, reduzindo-o de 15,9 milhões de euros em 2009 para 9,3 milhões. De referir também que o défice operacional, sem depreciações, foi de 2,7 milhões de euros quando, em 2009, havia sido de 6,1 milhões.

No âmbito interno merece destaque positivo a redução da taxa do absentismo global em 1,1 pontos

percentuais e do pessoal tripulante em 1,7 pontos percentuais, embora mantendo-se ainda muito elevada mas melhorando, apesar disso, a produtividade da empresa.

Negativamente e como consequência da insuficiência de cobertura das obrigações de serviço público de cariz social que presta, a STCP viu continuar a degradar-se o nível dos seus capitais próprios negativos, a par com o aumento do endividamento, também resultante do esforço de investimento realizado.

Como principais frustrações de 2010 ficarão o impasse do processo de contratualização do serviço público e de definição de um plano de reequilíbrio económico-financeiro e, ainda, a falta de despacho ao requerimento de autorização para reajustamento do efectivo em 100 a 120 pessoas, por acordo de cessação de contrato, previamente viabilizado por candidatura expressa de trabalhadores. O atraso desta última decisão constitui um obstáculo a uma maior produtividade e a uma economia de custos com forte impacto nos custos com pessoal.

Sendo 2011 um ano reconhecidamente difícil, por factores externos com repercussão directa na actividade e custos da STCP, estamos a enfrentá-lo com a determinação de minorar os efeitos negativos, na defesa de uma empresa com um papel determinante na vida da região e dos cidadãos que nela residem ou trabalham, cuja importância se reforça em épocas de dificuldade como a actual.

**Fernanda Meneses**

*Presidente do Conselho de Administração da STCP*

**LUIS PORTELA**  
12.13 O QUE DIZEM

**STRADDLING BUS**  
14. CURIOSIDADES DO MUNDO DOS TRANSPORTES

**15 VOXPOP**



# Autocarros de dois pisos voltam ao Porto



Os 15 novos autocarros da STCP têm capacidade para 91 lugares sentados e 35 lugares em pé, o que assegura o transporte dos clientes em óptimas condições de conforto nas linhas em que é necessária uma melhor cobertura em picos de maior procura. Tal facto permite que os clientes possam viajar sentados nas linhas longas evitando assim o desconforto de uma viagem em pé.

Com um custo individual de 395 mil euros, estes novos veículos a gasóleo contribuem para a política de diversificação energética da frota da STCP, somando aos 217 autocarros a gasóleo que compõem a frota juntamente com os 255 autocarros a gás natural.

Os novos autocarros de dois pisos e três eixos da marca alemã MAN são a última expressão do desenvolvimento tecnológico em viaturas para transporte público deste género e circulam em outras cidades europeias, nomeadamente Berlim. Os autocarros dispõem de três portas duplas, duas para entrada e uma para saída de pas-

sageiros, duas escadas de acesso ao piso superior onde só existem lugares sentados (os lugares em pé são permitidos apenas no piso inferior), encontrando-se os locais para passageiros especiais no piso inferior onde estão devidamente assinalados.

Passados 20 anos em que os últimos autocarros de dois pisos circularam nas linhas da STCP, regressam agora ao Porto, com o objectivo de contribuir para a melhoria da qualidade da mobilidade dos clientes.



## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

**Comprimento** – 13,73 metros  
**Altura** – 4,06 metros  
**Lotação sentada** – 91 lugares  
**Nº eixos** – 3 eixos  
**Potência do motor** – 235 Kw (320 CV)  
**Norma emissão poluentes** – EEV  
**Fabricante chassis** - MAN  
**Fabricante carroçaria** – MAN  
**Nº de portas** – 3  
**Nº de escadas de acesso ao 2º piso** – 2



# Milhares de pessoas participaram no Duplex Tour



**M**ilhares de pessoas compareceram no dia 26 de Fevereiro no DUPLEX TOUR, desfile organizado pela STCP. Os novos autocarros de dois pisos concentraram-se no Castelo do Queijo e transportaram milhares de pessoas numa viagem inaugural até à Avenida dos Aliados.

Passageiros de todas as idades viajaram a bordo dos novos autocarros comprovando o conforto e as novas vistas deste transporte, que proporcionou uma tarde bem animada na cidade do Porto. Ninguém ficou indiferente à passagem dos 15 autocarros do DUPLEX TOUR que atingiram a lotação máxima na viagem inaugural.

Os novos autocarros circulam nos dias úteis nas linhas Bolhão-Gondomar (800), Bolhão-Travagem (702) e Bolhão-Castelo do Queijo (200). Aos fins-de-semana, asseguram o percurso Lóios-Matosinhos (500), pela marginal.◉





# Resultados financeiros de 2010

Em 2010 a STCP registou um aumento da procura com cerca de 1 milhão de validações (mais 1%) e também uma maior fidelização de clientes com o aumento do número de portadores de títulos de assinatura em 3% para 148.000.

A melhor qualidade do serviço desde a implantação da nova rede da STCP em 2007, que incluiu em 2010 o reforço da frota com 35 novos autocarros de grande capacidade movidos a gasóleo – 20 articulados e 15 de dois pisos – foi reconhecida pelos clientes no inquérito à satisfação realizado no ano passado ao avaliarem a evolução da empresa, nos últimos anos, como positiva ou muito positiva. No mesmo sentido aponta a quebra de 20% face a 2009 no número das reclamações recebidas.

Este reconhecimento constitui um incentivo reforçado à forma determinada com que são continuamente prosseguidos os objectivos de uma crescente qualidade e eficiência.

Registo positivo para o aumento dos rendimentos operacionais em mais de 3% e para a redução dos gastos em mais de 6% que permitiram uma redução do défice operacional para 9,3 milhões de euros, com uma quebra de 42% face aos 15,9 milhões de euros de 2009, reduzindo também o resultado operacional sem amortizações e depreciações para apenas 2,7 milhões de euros.

A cobertura do défice anual e dos investimentos realizados na frota, contribuíram para o crescimento do endividamento em cerca de 26 milhões de euros.

A empresa reduziu o prazo médio de pagamento aos seus fornecedores para 54 dias.

Apesar dos constrangimentos dos mercados financeiros, a reestruturação das operações de financiamento levada a cabo possibilitou uma descida dos gastos financeiros para 8,3 milhões de euros correspondendo a um all-in médio de 3,012%.

É de salientar que a STCP não teve em 2010 nem tem actualmente problemas relacionados com o pagamento de complementos de pensão porque as correspondentes responsabilidades, além de moderadas, estão desde há anos asseguradas por um Fundo de Pensões devidamente financiado e gerido por uma entidade bancária.

Toda a evolução registada e os resultados obtidos demonstram que a empresa prosseguiu, em 2010, um percurso de racionalização de processos internos e de ajustamento regular da oferta à procura, no sentido de uma crescente eficiência.◉



## 28 milhões de passageiros no primeiro trimestre de 2011



A STCP atingiu, no 1º trimestre de 2011 (Janeiro, Fevereiro e Março), um novo recorde de procura desde a entrada da Nova Rede em 2007, atingindo praticamente os 28 milhões de passageiros neste período, comparando com igual período em 2010 com um total de 27 milhões. Regista-se,

assim, um aumento de 3,7% na procura acumulada.

As linhas onde se regista maior aumento estão intimamente ligadas a pólos universitários da cidade – a linha 204 que faz a ligação do pólo universitário da Asprela

(Hospital S. João) com o pólo universitário do Campo Alegre (término no castelo do Queijo) e a linha 200 que opera na zona do Campo Alegre com ligação à Baixa e término no Bolhão.

A generalidade das linhas apresenta evolução positiva, com as linhas de Gondomar (800 e 801) a revelarem neste período um excelente desempenho, consequência da recente alteração da linha 801 ao Hospital de Santo António, agora hospital de referência deste concelho, e da introdução de frota de maior capacidade nessas linhas com os novos autocarros de dois pisos.

Também as linhas de Valongo, com passagem em Ermesinde e ligação à Codiceira, apresentam boa evolução, generalizadamente registada em todos os concelhos.

O Carro Eléctrico regista um aumento de procura superior a 30% nas três linhas da STCP (Linha 1 - marginal, Linha 18 - ligação de Massarelos à Cordoaria e Linha 22 - ligação da Cordoaria à Batalha). A linha 22 atingiu no 1º trimestre de 2011 um aumento de 50% face ao ano de 2010.◉

## STCP e PSP promovem segurança nos transportes



A STCP e a PSP realizaram uma acção de sensibilização, no passado dia 23 de Março, integrada na campanha “Viagem Segura”, que tem como objectivo a adopção de comportamentos preventivos no âmbito

da segurança, de forma a tornar as deslocações nos transportes públicos ainda mais seguras e tranquilas.

A acção consiste na colocação de cartazes

informativos no interior dos autocarros, nas paragens e na abordagem dos utentes dos transportes públicos através da distribuição de panfletos alusivos à prevenção de furtos (método de carteirista).

Durante a campanha, que já se realiza a bordo dos autocarros e eléctricos da STCP, são realizadas algumas recomendações, pelos agentes da PSP, nomeadamente evitar mostrar elevadas quantias de dinheiro em público, segurar bem a mala à frente do corpo e levar a carteira em bolsos do casaco ou das calças, nunca em mochilas, entre outras recomendações.

Segundo dados divulgados, o número de furtos entre utentes da STCP tem vindo a diminuir. Em 2010, registaram-se 2905 crimes e 12 indivíduos foram detidos em flagrante. Até ao final de Fevereiro, foram denunciados 295 furtos, menos dez por cento do que no período homólogo de 2010. Os idosos são o grupo mais afectado, seguindo-se o dos motoristas dos autocarros.◉



## 'Juntos pela Mobilidade', iniciativa da STCP e Polícia Municipal



O estacionamento indevido é um factor preocupante que dificulta a mobilidade na cidade do Porto e que prejudica diariamente os utilizadores dos transportes públicos. No âmbito desta parceria foi reestruturado o serviço Via Livre, apresentado pela STCP e pela Polícia Municipal do Porto (PM) no dia 21 de Fevereiro, sob o lema 'Juntos pela Mobilidade'.

O serviço Via Livre consiste na utilização de duas viaturas com fiscais da PM e elementos da STCP, em que as duas entidades

colaboram no sentido de uma actuação concertada para o combate ao estacionamento indevido ou abusivo na cidade. Apostou-se então na renovação da imagem das viaturas utilizadas, decorando-as de uma forma mais apelativa e visível.

Em 2010, efectuaram-se 2527 acções de Fiscalização, em que foram detectados mais casos de perturbação da circulação do Transporte Público nas ruas Adolfo Casais Monteiro, Carlos da Maia, do Vilar e Padre António Vieira.

Com esta colaboração entre a STCP e a PM pretende-se incrementar um conjunto de medidas de desincentivo ao estacionamento em situações que prejudiquem o normal funcionamento dos transportes públicos. A apresentação contou com a presença de membros do Conselho de Administração da STCP, do Comandante da Administração da STCP, do Comandante da Polícia Municipal, Leitão da Silva e do vereador da Protecção Civil, Controlo Interno e Fiscalização da Câmara Municipal do Porto, Manuel Sampaio Pimentel. ◉

## Festas de aniversário a bordo do Eléctrico

O Museu do Carro Eléctrico apresenta um serviço inovador para a realização de festas de aniversário a bordo do Carro Eléctrico Histórico. O novo programa "Há Festa nos Carris" permite que jovens dos 10 aos 14 anos possam organizar as suas festas de aniversário, com direito a jantar, num inesquecível passeio pela linha da marginal.

O programa "Há Festa nos Carris" consiste na construção criativa de uma história à volta de uma viagem de eléctrico e na transformação dos convidados em personagens. Depois da recepção e do jogo de apresentações, os jovens entram no eléctrico, onde podem jantar a bordo, com mú-

sica e muita animação. Durante a viagem será realizado um filme.

Estas festas de aniversário realizam-se todos os dias da semana (excepto Domingos e Feriados) com início às 19h00 e com duração de 2h30 aproximadamente. As reservas devem ser efectuadas de segunda a sexta-feira por telefone (22 615 8185/22 615 8182) ou email para os endereços: ds-galmeida@stcp.pt ou ovieira@stcp.pt.

O valor por criança é de 20,00 € e inclui a elaboração dos convites, o jantar (pizzas, batatas fritas e salsichas, Coca-Cola, água) e o bolo de aniversário. ◉



## Passaporte VIP GOLD reúne 14 parceiros



A STCP Serviços apresentou no passado dia 17 de Março, o novo Passaporte VIP GOLD que permite o acesso a 14 locais e instituições de interesse turístico no Porto, Gaia e Matosinhos (espaços como museus, monumentos, elétricos, autocarros ou barcos). Este produto inovador reúne os principais locais de atracção para os turistas, proporcionando um tratamento distinto.

A principal vantagem do passaporte (que

já existia noutra versão com apenas oito parceiros) é o preço uma vez que ao pagar 59 euros pelo bilhete, os turistas poupam 26,75 euros do total que gastariam se comprassem cada entrada individual.

O Passaporte VIP GOLD dá acesso aos autocarros SightSeeing YELLOW BUS, ao Carro Eléctrico, ao Museu de Serralves, Museu Soares dos Reis, Museu do Carro Eléctrico, Palácio da Bolsa, Sé Catedral do



Porto e Casa da Música. Dá ainda acesso ao elevador dos Guindais, às Caves Cálem em Gaia, ao Sea Life, a uma viagem num barco rabelo no rio Douro, a fazer compras no Corte Inglês e a relaxar na discoteca Twins. O objectivo para 2011 é vender três mil unidades do Passaporte num total de 177 mil euros, numa iniciativa que promove de forma agregada a marca Porto.◉

## Viagem com paragens pela leitura



Andar de autocarro e receber um livro? Foi o que aconteceu a alguns passageiros que viajaram no passado dia 25 de Janeiro, na Linha 204 da STCP. Em colaboração com o Programa Ler + do Plano Nacional de Leitura, a STCP ofereceu cerca de 400 livros

no percurso Casa da Música-Foz-Casa da Música, proporcionando assim aos clientes uma viagem com paragens pela leitura. O objectivo da empresa foi promover a leitura entre os clientes, associando-se assim a um programa com assinalável êxito nacional.◉

## Passeio romântico no Yellow Bus



Para assinalar o dia de S. Valentim, 14 de Fevereiro, a STCP Serviços possibilitou um passeio romântico à descoberta do Porto, com a oferta de um desconto de 50% a casais que adquiriram o bilhete Yellow Bus Porto Vintage, desfrutando de 3 circuitos diferentes durante 24h. O mesmo desconto foi mantido para os casais que utilizaram o Yellow Bus na semana de 12 a 20 de Fevereiro, de modo a que mais clientes pudessem usufruir da promoção.◉



# Memórias da STCP

O Arquivo Fotográfico do Museu do Carro Eléctrico é composto por mais de cinco mil exemplares, entre negativos de vidro e fotografias impressas. Estes exemplares constituíam, na sua maioria, parte do Fundo da Biblioteca do antigo Serviço de Transportes Colectivos do Porto, reunidos em álbuns temáticos que ajudam a compreender as gran-

des alterações ou eventos que a empresa viveu ao longo dos anos. Identificar imagens como as do Arquivo Fotográfico do Museu do Carro Eléctrico é um desafio. As memórias de todos quantos passaram pela STCP são muito importantes, e é um dever do Museu guardar e preservar essas imagens para que ninguém seja esquecido.

Assim, é lançado um desafio aos leitores da Itinerarium da STCP. Recuperar as memórias da empresa, através de imagens inseridas em cada edição, apelando assim à participação de todos.

Contamos consigo!



## Questões

**1 - Nesta imagem da Colónia de Férias da STCP consegue identificar alguma das crianças?**

**2 - E as senhoras que supervisionavam a hora da refeição?**

**3 - Consegue indicar o ano exacto?**

## Soluções da edição anterior



**1 - Em que Estação da STCP se encontrava este gabinete de trabalho?**

Este gabinete de trabalho encontrava-se na Estação da Boavista – Oficinas de Metalurgia.

**2 - Consegue identificar os trabalhadores?**

Não obtivemos nenhuma resposta a identificar os trabalhadores que se encontram na fotografia.

**3 - Que funções desempenhavam?**

Estes trabalhadores desempenhavam as funções de planificação e apontamento oficial.

**4 - Qual o ano da fotografia?**

O ano da fotografia é 1965.

Se tiver alguma informação que ajude a identificar e a perceber melhor as imagens pode ligar para o Museu do Carro Eléctrico - 226 158 185 / 226 158 182 ou enviar um e-mail [cpimentel@stcp.pt](mailto:cpimentel@stcp.pt)

A STCP agradece a colaboração.



# Adriano Augusto Garção Soares

**A**driano Augusto Cibrão Garção Soares nasceu em Miragaia (Porto) em 1931 e começou a trabalhar na STCP em 1957. Seguindo as pegadas do pai, advogado, Adriano Garção Soares licenciou-se em Direito pela Universidade de Coimbra. Recorda que quando iniciou actividade na STCP “nessa altura desde acompanhar inquéritos internos, acidentes de viação, disciplinares, havia então a chamada secção de inquéritos que se incumbia de toda essa parte de apoio jurídico, e portanto trabalhava em vários ramos do Direito. Tratava dos acidentes de viação, porque não havia seguro, nenhum veiculo estava seguro nessa altura, e os acidentes de viação tinham de ser todos tratados pelos advogados da STCP, depois passaram a estar seguros obrigatoriamente os autocarros e mais tarde os eléctricos”.

A par da actividade que sempre manteve, Adriano Garção Soares especializou-se em acidentes de viação e foi Director Jurídico de uma companhia de seguros durante 23 anos, apesar de ter trabalhado com outros ramos do Direito. “Também tive uma passagem pelo Direito Aduaneiro porque o meu pai era especialista nessa área, mas actualmente passei essa área para o meu filho, é quem trabalha essa área específica” e também é advogado avençado da S.T.C.P. Durante os 54 anos em que colaborou (e ainda colabora) com a STCP recorda um dos episódios mais caricatos: “Havia um processo em que se discutia se tinha sido possível o eléctrico travar ou não, qual era o espaço que necessitava para travar e, juntamente com o Eng.º Celestino Correia e com o Eng.º Mário Neves, fomos à antiga e saudosa Remise da Boavista. Quando estávamos a discutir o assunto, um guarda-freio perguntou-me se eu não queria experimentar e então ensinaram-me como é que se travava um eléctrico. Conduzi realmente um eléctrico e tive a experiência pessoal do que ia defender em tribunal”.

Sobre a evolução da empresa ao longo dos anos, Adriano Garção Soares afirma que “naturalmente a empresa modificou-se, nos primeiros anos a empresa era quase familiar, tudo se passava à volta de 15 de Novembro. A Secção de Inquéritos, inicialmente funcionava junto à cantina na 15 de Novembro, depois passou para a Rua dos Vanzeleres, e depois para a Fernão Magalhães. A STCP estava muito ligada à tutela, havia necessidade de acertar posições sobre aquilo que ia ser tratado com o Ministério, não se faziam propriamente pareceres,



era uma conversa, claro que isso evoluiu e hoje as coisas são diferentes”. Durante os anos de actividade na STCP lembra ainda algumas fases mais conturbadas: “Sempre dei apoio, embora informal, à Administração. Naquela fase depois do 25 de Abril, como é natural havia vários movimentos, reivindicações, as coisas estavam um bocadinho agitadas e o então Director, Eng.º Pessoa, estava com dificuldades para dominar a situação e foi então que sugeri (o que já estava a suceder noutras empresas) que a Junta de Salvação Nacional nomeasse um representante e assim foi, não sei se por causa da minha sugestão, mas veio o Coronel Rato representar a Junta de Salvação Nacional”. Utilizador dos transportes do Porto, apesar de utilizar cada vez mais o automóvel, Adriano Garção Soares ainda não andou nos autocarros de

dois pisos mas refere: “Ainda me recordo dos velhos autocarros, dos Leyland, e dos troleicarros de dois pisos que existiram, mas agora quero experimentar os novos autocarros de dois pisos”. 54 anos depois Adriano Garção Soares continua a fazer consulta jurídica na STCP “até quando me deixarem cá estar e eu puder estar”.

**“Cheguei a conduzir realmente um eléctrico para ter a experiência do que ia defender em tribunal”**



# Luís Portela



Presidente do conselho de administração da farmacêutica Bial e da Fundação Bial, administrador da Fundação de Serralves, membro do Senado da Universidade do Porto, Luís Portela é licenciado em Medicina pela Universidade do Porto, exerceu actividade clínica no Hospital de São João e foi docente da Universidade do Porto. Em conjunto com os Laboratórios Bial e o Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas criou a Fundação Bial. Foi condecorado como Comendador da Ordem do Mérito e com a Grã-Cruz da Ordem do Mérito. É professor honorário da Faculdade de Medicina de Cádiz. Foi distinguido com o Prémio de Neurociências da Louisiana State University.

**Aos 27 anos decidiu liderar o laboratório farmacêutico fundado pelo seu avô em 1924. Um grande desafio.**

Sempre tive um enorme respeito e admiração pela obra do meu avô e do meu pai, apesar de não sentir vocação para empresário quando era jovem. Quando ganhei uma bolsa para um doutoramento na área da Psicofisiologia em Cambridge, tentei vender a posição que tinha na companhia, que tinha herdado do meu pai mas não havia compradores. Optei então por deixar a minha carreira académica e clínica, pela única empresa pela qual o faria.

**Nos últimos 18 anos a BIAL investiu 300 milhões de euros para colocar no mercado o primeiro medicamento de raiz portuguesa, o antiepilético Zebinix. Uma luta difícil mas um motivo de orgulho.**

Uma luta titânica. Nunca nenhuma empresa portuguesa tinha conseguido criar um medicamento de raiz. Na Europa apenas cerca de 30 companhias têm capacidade para fazê-lo e em todo o mundo cerca de 90 companhias. As dificuldades foram muitas ao longo dos anos, mas também foi com muito prazer que fomos reunindo uma equipa fantástica que soube superar essas dificuldades, vencemos os obstáculos mais diversos e conseguimos ter o primeiro medicamento de raiz portuguesa no mercado mundial. Sobretudo graças à fantástica equipa que conseguimos ter na Bial na área da investigação.

**Em que fase se encontram os projectos para os outros cinco medicamentos inovadores?**

Para sermos uma empresa de inovação, a nível internacional, era muito importante ter o primeiro medicamento mas igualmente

importante criar uma estrutura que pudessem permitir a criação de novos medicamentos. Penso que essa estrutura já existe. Temos mais cinco projectos de novos medicamentos para serem lançados à escala global, o próximo será um antibacteriano, que provavelmente poderá estar no mercado em 2014, e depois um anti-hipertensor, uma nova classe de hipertensores que pensamos poder lançar mais tarde. Até 2020 temos, para além destes, mais três projectos.

**Considera que a maior riqueza da empresa são as pessoas. Foi esse o principal factor de sucesso da BIAL?**

Sem dúvida nenhuma. Desde sempre temos procurado criar condições para conquistarmos bons profissionais mas também boas pessoas e, realmente, hoje em dia, sinto uma grande satisfação por ser o capitão de uma equipa fantástica, com qualidade, quer

sob o ponto de vista profissional quer sob o ponto de vista pessoal. Dos 820 colaboradores, 66% tem formação universitária, o que representa uma aposta clara na formação para desempenhar um bom trabalho. Não é por acaso que 10% dos nossos colaboradores ou são mestres ou são doutores. É uma aposta clara na qualidade das pessoas.

### ***A sucessão na Bial surge naturalmente. Como sente essa passagem de testemunho?***

Com naturalidade e com tranquilidade, porque comecei muito cedo, fui presidente da companhia aos 27 anos e os meus primeiros anos foram anos de grande dedicação. Nos primeiros quatro anos não tirei um dia de férias, nem um dia de descanso, nem um sábado ou um domingo. Como comecei muito cedo também tentei criar condições para sair cedo. Em Portugal não havia muito a tradição dos empresários se afastarem relativamente cedo, mas nos últimos anos felizmente começaram a surgir exemplos diversos. Sempre tive dois grandes objectivos, lançar o primeiro medicamento português à escala global e depois, criar uma equipa de gestão forte. Procurei criar condições nesse sentido e penso que a escolha do meu filho mais velho acabou por ser natural, pelo curriculum dele, pela forma de ser e de estar, pela forma apaixonada como lida com o projecto Bial. Naturalmente tenho muita satisfação em que seja um bom profissional a assegurar a sucessão. A mudança foi realizada com tempo e a solução foi aparecendo com naturalidade. Talvez possa dizer que fui o último a votar.

### ***O principal objectivo da Bial para a próxima década é a internacionalização. Qual é a estratégia?***

É muito importante podermos ser úteis em termos de saúde e podermos proporcionar qualidade de vida à população. Por isso temos de apresentar novos medicamentos, novas soluções terapêuticas, o que obriga a investimentos enormes. Para esses investimentos temos de alargar a base de sustentação da empresa. Nos últimos anos investimos 20% a 22% do que facturamos em investigação e desenvolvimento, é tradição acontecer na nesta área, onde as empresas investem em média 17% da facturação em investigação e desenvolvimento. Para continuarmos com estes projectos de investigação, temos obviamente que aumentar a nossa base de exportação do negócio, para termos capacidade para investir em todos os projectos. Quando uma empresa tem novas soluções tecnológicas, tem capacidade para internacionalizar o seu negócio em mercados mais exigentes, como é o caso dos mercados europeus, e é o que está a acontecer com naturalidade.

### ***A solução para a Política de Saúde passa por "parar com as medidas restritivas cegas" segundo afirmou. Se detivesse o poder neste âmbito que medidas adotaria prioritariamente?***

Procuraria racionalizar o mais possível, repensar as mais diversas situações na área da saúde. Hoje em dia os recursos não são muitos, Portugal não é um país rico, é um país com algumas limitações orçamentais e pretende-se que a saúde ofereça melhores condições de vida. É necessário que os profissionais de saúde, os serviços, os utentes percebam a necessidade de racionalizar, de utilizar os recursos de uma forma racional, rigorosa e equilibrada para proveito de todos. Essa seria a política que tentaria implementar, mas num quadro bem delineado a médio prazo.

### ***A Fundação Bial, que criou em 1994 para apoiar a investigação científica na área da neurofisiologia, já atribuiu bolsas a 1050 investigadores de mais de 30 países. Incentiva a investigação centrada no Homem, nas áreas da Psicofisiologia e da Parapsicologia. Como surgiu o interesse por estas áreas menos comuns?***

São áreas de que gosto desde jovem, áreas que explorei e que estudei, quando iniciei a minha vida académica estava a preparar-me para fazer um doutoramento em psicofisiologia. Quando a fundação Bial foi criada, em conjunto com o conselho de reitores das Universidades portuguesas, e quando se estava a escolher quais as áreas onde podíamos investir, penso que por simpatia, os representantes do conselho de reitores sugeriram estas áreas, porque sabiam que eram áreas que eram do meu interesse.

A fundação Bial não tem recursos financeiros para poder fazer grandes investimentos em todas as áreas da saúde, assim procurámos um ou dois nichos onde pudessemos investir com resultados apreciáveis. As neurociências têm, de facto, alguns poderes muito notáveis no contexto (internacional). Também tínhamos consciência, quer os representantes dos laboratórios Bial, quer os representantes do conselho de reitores, que era uma área em que seria necessário muito rigor, e ao longo do anos a fundação Bial tem procurado pautar a sua actividade quer ao nível das bolsas de investigação quer ao nível do prémio Bial, quer ao nível do simpósio "Aquém e Além do Cérebro", procurando

apoiar projectos que são feitos de acordo com rigor do método científico.

### ***O prazer pela leitura e pela reflexão levou-o à escrita. Tem publicados oito livros - Para Além da Evolução Tecnológica, À Janela da Vida, Esvoaçando, Serenamente, Encarar a Realidade, Os Poemas da Minha Vida, O Prazer de Ser e Spirit of Life. Pretende continuar a escrever?***

Provavelmente. Tenho algumas ideias, mas estes próximos meses são meses que considero de passagem, em que tenho obrigação de procurar apoiar a equipa de gestão que temos, não só o meu filho, na sua nova responsabilidade de CEO, como também dois administradores. São pessoas que vão merecer alguma atenção para a renovação da nossa equipa de gestão. Depois, no verão, vou pensar nisso. É algo que me toca, algo de que gosto.

### ***Os transportes públicos do Porto fizeram parte da sua vida em algum momento? Que importância lhes atribui na vivência quotidiana da cidade?***

Na minha juventude fui grande utilizador dos transportes colectivos do Porto. Lembro com alguma saudade a utilização da linha 78 quando ia para a Faculdade de Medicina, no Hospital de São João, e recordo os autocarros de dois andares. Fiz imensas viagens no 78.

Também utilizava as linhas 20 e 21 e lembro-me ainda que as linhas primeiras idas à praia, eram feitas nos carros eléctricos (no 16 ou no 17), que iam até à praia. Ia com os meus amigos para o Castelo do Queijo ou para a praia Internacional de Matosinhos. Quando tinha 15, 17 anos e fazia muitas viagens de autocarro e eléctrico, gostava já muito de ler, levava no bolso um livro, e enquanto ia no eléctrico gostava de me sentar à janela e ler, que era uma coisa que normalmente as pessoas não faziam. As viagens do eléctrico não eram muito rápidas e aproveitava para ir lendo. Hoje revejo com alguma saudade, sentado à janela do eléctrico a ler os meus livros.☺

***A Bial tem cinco novos projectos de novos medicamentos para serem lançados à escala global***



# Straddling Bus

## Uma alternativa ecológica e rápida

**A** grande preocupação no planeamento dos transportes urbanos é como melhorar a circulação do tráfego. Uma alternativa ecologicamente correcta, rápida e mais económica, o Straddling Bus, exibido pela primeira vez em Maio de 2010, na Exposição Internacional de Alta Tecnologia de Pequim. Num futuro próximo, o modelo deve ser colocado em teste 'piloto' no distrito de Mentougou, em Pequim.

Proposto pela Shenzhen Hashi Future Parking Equipment, o modelo parece um metro ou um comboio ligeiro a circular na estrada. Tem cerca de 4,5 m de altura e 6 m de largura, com dois níveis: embarcação de passageiros no andar superior, enquanto os veículos inferiores a 2 m podem passar por baixo. Alimentado a energia eléctrica e solar, o autocarro pode acelerar até 60 km/h com

capacidade para 1200 a 1400 passageiros de cada vez, sem bloquear o caminho aos outros veículos. Custa aproximadamente 500 milhões de yuans (cerca de €54 milhões de euros) para a construção do autocarro e de um trajecto de 40 km de comprimento, um décimo do equivalente à construção de um metro com o mesmo comprimento.

A inovação do Straddling Bus é o facto de circular por cima dos carros e sob o viaduto, que normalmente têm 4,5 m a 5,5 m de altura. A principal vantagem é a economia de espaços rodoviários, a eficácia e grande capacidade de transporte. Pode reduzir até 25% a 30% dos engarrafamentos nas principais estradas e circulando a uma média de 40 km/h, pode transportar 1.200 pessoas ao mesmo tempo, o que significa 300 passageiros por carro.

Outra das vantagens do Straddling Bus é o seu curto ciclo de vida de construção: demora apenas um ano para construir 40 km enquanto a construção do mesmo traçado do metro demora cerca de três anos. Além disso, o Straddling Bus não precisa de uma área de estacionamento tão grande como os autocarros normais exigem. Pode estacionar nas suas próprias paragens, sem afectar a passagem dos carros. O Straddling Bus será alimentado por uma combinação de electricidade e energia solar municipal proveniente de painéis montados nos telhados dos veículos e nas paragens dos autocarros.

A electricidade que armazena durante a paragem pode auxiliar o autocarro até à paragem seguinte, onde uma nova ronda de carregamento ocorre, reduzindo para zero o gás tóxico durante o processo.

As ondas ultra-sónicas que se estendem a partir do final do autocarro, impedem a entrada no túnel de carrinhas de caixa alta ou camiões. Os carros que se aproximam demais da passagem activarão o alarme na traseira do autocarros. Dentro do autocarro, há luzes automáticas que indicam se o autocarro pretende fazer uma curva para avisar os carros que estão dentro do túnel. Também o sistema de radar é incorporado nas paredes para avisar os carros que se aproximem demasiado das rodas do autocarro.

Actualmente muitas das grandes cidades têm remodelado o seu sistema de sinalização de tráfego, para dar prioridade aos autocarros públicos, isto é, quando um autocarro chega a um cruzamento, o semáforo do outro lado da bifurcação muda automaticamente para vermelho, para dar passagem ao autocarro. Com o Straddling Bus o carro pode fazer a curva ao mesmo tempo que o autocarro se essa é a direcção que quer seguir também; se não, a luz vermelha sinaliza a paragem dos carros por baixo do autocarro, enquanto este muda de direcção.

Em caso de incêndio ou outras emergências, a porta de emergência é aberta automaticamente, uma escada insuflável que permite às pessoas deslizar em situações de emergência. O autocarro pode poupar até 860 toneladas de combustível por ano, reduzindo 2.640 toneladas de emissões de carbono. ◉





# VOX POP

**1** - Qual a sua opinião sobre os novos autocarros de dois pisos?

**2** - O que sugere para a melhoria do serviço da STCP?



**Ricardo Faria**

20 anos

**1** - Gosto muito destes novos autocarros, são muito confortáveis. A vista sobre a cidade é muito agradável e são mais espaçosos.

**2** - Penso que o serviço que presta é positivo, não alteraria nada.



**Maria Amélia Oliveira**

65 anos

**1** - Acho que têm muito espaço em cima, nem sempre vão cheios. Mas são muito cómodos e as escadas são seguras.

**2** - Estou muito satisfeita com o serviço, pois tenho sempre muitas linhas que posso utilizar.



**José Tavares**

41 anos

**1** - Penso que são mais lentos do que os outros autocarros. Os trajectos são mais demorados, não sei se será por não terem autorização para andarem mais depressa.

**2** - A qualidade do serviço tem vindo a aumentar.



**Linda Maria**

44 anos

**1** - Os novos autocarros são mais confortáveis e mais sonoros. O ambiente é muito agradável mas ainda não andei no piso superior.

**2** - Estou satisfeita com o serviço, tem muita qualidade

**NOVO**

# NOVOS DUPLEX JÁ EM CIRCULAÇÃO

**NOVOS AUTOCARROS DE 2 PISOS  
AS MELHORES VISTAS DA CIDADE**



**Mais Confortáveis . Maior Capacidade . Mais Ecológicos**

