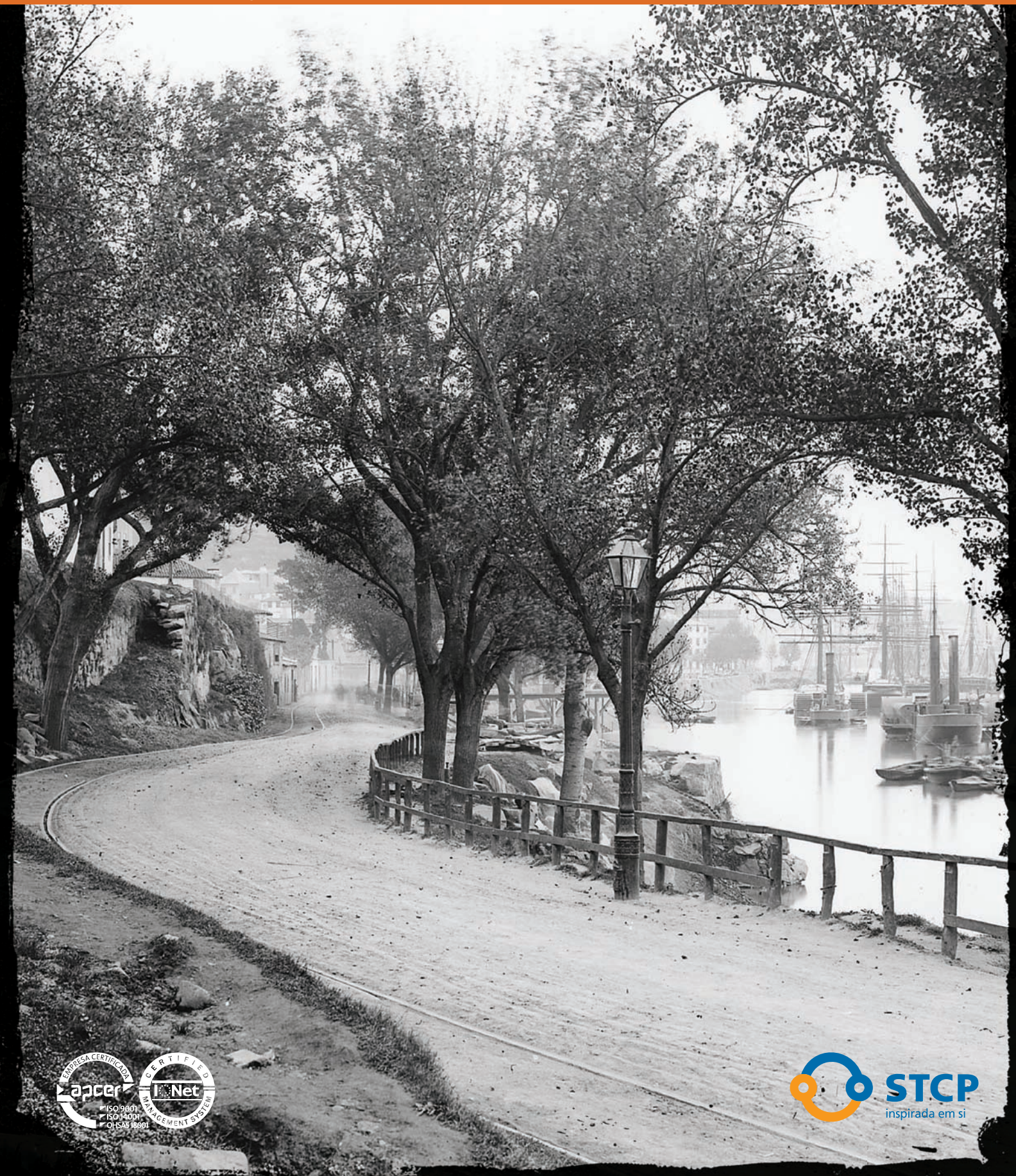


itinerarium **stcp**

Newsletter STCP Nº 15 Jul Ago Set 2011





04 a 09 AS NOSSAS NOTÍCIAS

10 MEMÓRIAS STCP

MANUEL ROCHA
11 NOS E OS OUTROS



EDITORIAL

O 3º trimestre de 2011 marcou o início da fase mais aguda da crise que o País e a Europa atravessam determinando um crescente agravamento das medidas de austeridade com incidência forte e directa no rendimento das famílias. Ao desemprego crescente e às reduções salariais, acrescem as decisões e os anúncios da subida dos preços quer directas – tarifas de transportes, energia, ... – quer indirectas, através do IVA.

Por seu lado, as empresas do Sector Empresarial do Estado procuram aprofundar os níveis de racionalização já atingidos, fazendo pairar nas empresas do sector público dos transportes o risco aparentemente inevitável do desaparecimento do serviço social que sempre lhes coube cumprir.

É conhecido – e até reconhecido por muitos – o desajustamento da evolução do preço dos transportes que, ano após ano, se desfasou da evolução do custo dos factores de produção. Nessa base, o aumento de 15%, determinado em Julho e com entrada em vigor em Agosto, tem fundamentação lógica no sentido de um reequilíbrio face ao custo do serviço prestado. Só que, na conjuntura em que ocorre, torna-se mais um factor que onera os orçamentos familiares de muitos clientes cativos do Transporte Público, na medida em que estes não podem optar por outra alternativa de mobilidade e pertencem ao segmento dos cidadãos com menor poder de compra. Daí a enorme importância do novo título SOCIAL+ criado para o agregado das famílias de rendimentos mais baixos

que beneficiam de um desconto de 25% sobre o tarifário normal correspondente.

Só a evolução efectiva da procura poderá dizer qual a medida exacta do efeito deste ajustamento tarifário na receita das empresas transportadoras. Com os dados de Agosto e os disponíveis, forçosamente provisórios, de Setembro, regista-se de facto na STCP uma quebra da procura, que apresentava crescimento homólogo continuado, em todos os meses anteriores. O tempo de observação não permite ainda conclusões até porque Agosto não sofreu impacto com relevo do aumento tarifário, havendo que aguardar pelo último trimestre do ano para ser possível uma análise minimamente consistente.

Temos de estar conscientes das muitas dificuldades que nos esperam mas também activos na busca das melhores soluções que possam ajudar os portugueses na sua difícil vida quotidiana e, com eles, ajudar o País a que pertencemos.

Fernanda Meneses

Presidente do Conselho de Administração da STCP

ANTÓNIO PINHO VARGAS
12/13 O QUE DIZEM

EYESTOP
14: CURIOSIDADES
DO MUNDO DOS
TRANSPORTES

15 VOX POP



140 anos da instalação da primeira linha de carros americanos no Porto

“Como dissemos, principiaram ante hontem no caes da Paixão e de Massarellos os trabalhos para a construção do caminho de ferro americano entre esta cidade e a Foz. Consta-nos que a empresa resolveu de acordo com o snr. director das obras públicas dar mais largura à estrada em Massarellos por meio de cachorros de pedra que se debruçarão para o lado do rio. Informam-nos também que o snr. intendente da marinha se acha igualmente de acordo com a mencionada empresa sobre o systema de amarracções que ella vai empregar, e que consiste na substituição dos proizes de pedra por outros de ferro fundido de boas condições.

in O Comércio do Porto, n.º 151, de 2 de Julho de 1871



© Carlos Relvas Foz do Douro (1871 – 1875) / Casa Estudo Carlos Relvas

As obras de instalação da primeira linha de carros americanos na cidade do Porto, que ligaria a Rua dos Ingleses a Matosinhos, iniciaram-se a 30 de Junho de 1871 com a construção a partir dos Cais da Paixão e Massarelos sob a direcção do Engenheiro Evaristo Pinto.

Cerca de uma semana depois, a 9 de Julho de 1871, o Comércio do Porto noticiava que: “Continua a dar-se toda a possível actividade aos trabalhos do caminho de ferro americano d'esta cidade á Foz, e segundo nos informam, tendo já vindo ordem do ministério da guerra para se poderem encetar os trabalhos junto do castello da Foz, deu-se-lhes principio n' aquelle sitio, como se havia dado em Massarellos.”

No entanto, a linha demorou a funcionar porque os carros, entretanto adquiridos em Inglaterra, demoravam a chegar e nem sempre

todas as peças vinham ao mesmo tempo. Os primeiros veículos chegaram em Setembro de 1871 mas as respectivas rodas viriam apenas em Outubro, originando que o primeiro ensaio fosse efectuado a 10 de Outubro de 1871. O ensaio com o primeiro veículo correu bem mas o segundo veículo iria descarrilar três vezes. Os ensaios multiplicaram-se mas os descarrilamentos prosseguiram, provocando mesmo acidentes graves.

Como noticiava o Comércio do Porto de 17 de Outubro de 1871 “em consequência das experiências que se têm feito não terem dado o melhor resultado, sendo necessário remediar não só a linha mas também alguns defeitos da construção dos carros que vieram há tempos.” Houve necessidade de mandar fundir novas rodas e, com as chuvas de Dezembro e o trânsito de carros de tracção animal nos carris, alguns troços da linha ficaram deterio-

rados e foi necessário arranjá-los.

No dia 17 de Fevereiro de 1872 chegaram mais três carros e foram feitas novas rodas na Fundação da Arrábida com bons resultados.

A 9 de Março de 1872 teve início o funcionamento do serviço de carros americanos da cidade do Porto entre Miragaia e a Foz com dois carros ao serviço que operavam entre as seis da manhã e as oito da noite. A viagem custava 80 réis e no primeiro dia de actividade foram feitas 28 viagens tendo sido transportados cerca de 1.000 passageiros sem quaisquer problemas.

A inauguração oficial da nova linha foi agendada para o dia 15 de Maio de 1872 já entre a Rua dos Ingleses e Matosinhos.📍

STCP é a empresa pública mais eficiente do sector de transporte rodoviário



A administração da STCP promoveu uma conferência de imprensa, no passado dia 6 de Julho, para apresentar os resultados da empresa, sobretudo económico-financeiros. A STCP fechou os primeiros cinco meses do ano com ganhos de 79% nos resultados líquidos e de 56% nos operacionais (em relação a 2009), garantindo assim a posição de "empresa pública mais eficiente do sector de transporte rodoviário".

Em termos comparativos com o restante sector público de transportes rodoviários, a STCP apresenta, de acordo com números de 2010, custos operacionais inferiores em 33% e resultados operacionais superiores em 87% (por quilómetro e antes de subsídios) e com uma taxa de cobertura dos custos pelas receitas 13%. Os motoristas da STCP conduzem, em média, mais três mil quilómetros por ano do que os seus colegas da Função Pública.

Nos primeiros seis meses de 2011, a empresa dispensou 61 pessoas, 20 das quais eram motoristas que passaram à reforma. Ainda no semestre passado, a STCP procedeu a uma diminuição de cargos de chefia e nos últimos dois anos, diminuiu num terço os responsáveis de primeira linha.

Em 2010 o Estado atribuiu 20,1 milhões de euros à STCP em indemnizações compensatórias e na auditoria, realizada pelo Tribunal de Contas, publicada em Diário da República no final do ano passado, refere-se: "a STCP apresentou-se como a empresa transportadora que menos esforço exigiu aos contribuintes públicos".

No quadro de resultados, a empresa apresenta melhoria em todas as métricas face aos valores de 2009 (ano comparativo do PEC do Governo): 56% nos resultados operacionais, para 2,6 milhões de euros negativos; 79% nos resultados líquidos, para 1,8 milhões negativos; e 2,3% nos resultados financeiros sem "swaps", para 782 mil euros positivos. Este último resultado resulta do impacto positivo, no exercício de 2011, dos instrumentos financeiros de 5,2 milhões de euros, quando este mesmo efeito tinha produzido um impacto negativo da ordem dos 20 milhões de euros na mesma rubrica em 2010.

Já os rendimentos operacionais da STCP, nos primeiros cinco meses de 2011, atingiram os 30,4 milhões de euros, mais do que em igual período de 2009 mas menos do que em 2010, enquanto os gastos operacionais diminuíram mais de meio milhão face a 2010 e mais de

2,5 milhões em relação ao mesmo período de 2009.

A STCP transportou 47,5 milhões de passageiros entre Janeiro e Maio de 2011, mais 1,5 milhões do que nos primeiros cinco meses do ano passado. Trata-se do melhor registo da empresa desde 2007, ano de entrada em operação da nova rede. 





350 mil viajaram no Carro Eléctrico até Setembro

O serviço de Carro Eléctrico Histórico da STCP sofreu uma reestruturação a 15 de Junho, com a fusão do Serviço Turístico (Porto Tram City Tour) e do actual Serviço Público. A necessidade de acentuar o carácter predominantemente turístico deste produto, de promover uma maior integração com o Museu do Carro Eléctrico (MCE) e de diminuir os custos de operação constituem as razões principais para a alteração implementada.

Verifica-se um aumento forte da procura e da receita apurada, registando-se também um aumento de número de visitantes no Museu do Carro Eléctrico, fruto da integração entre o Carro Eléctrico e o Museu potenciada por esta alteração. De Janeiro a Setembro de 2011, cerca de 350 mil pessoas viajaram no Carro Eléctrico originando uma receita de cerca de 270 mil euros. Um aumento de 16% comparado com o número de clientes transportados em igual período em 2010 e um aumento de 108% na receita comparando com 2010.

Ao longo dos últimos anos a STCP tem constatado que a rede de Carros Eléctricos da cidade constitui uma forte atracção turística, cativando inúmeros turistas que procuram

não apenas uma viagem de transporte público, mas também desfrutar de uma experiência rara (são poucas as cidades do Mundo que têm em circulação regular veículos com as características dos Carros Eléctricos do Porto).

No que concerne à bilhética foi introduzido um novo título de bordo válido para as Linhas de Carro Eléctrico: Linha 1 INFANTE – PASSEIO ALEGRE, Linha 18 CIRCULAR MASSARELOS–CARMO e Linha 22 CIRCULAR BATALHA–CARMO–BATALHA. Este título é comercializado a bordo pelo valor de €2,50 e é válido para uma viagem a bordo de uma das linhas.

Todos os títulos de assinatura monomodal e intermodal continuam a ser válidos nas linhas de Carro Eléctrico, possibilitando assim aos clientes habituais da STCP a utilização desta mais valia de transporte turístico.

Numa perspectiva de incentivar este produto como serviço turístico e para uma melhor articulação com o Museu do Carro Eléctrico foram ainda colocados à disposição do público títulos de transporte desde os 2,50 € (tarifa de bordo para crianças até aos 12 anos integrada com visita ao MCE) até aos 8,00 € (tarifa válida por 24 horas adulto integrada com visita ao MCE).◉



STCP adequa horário para comunidade estudantil

Na prossecução das boas práticas de gestão e orientação para o mercado, a STCP adaptou mais uma vez os horários das linhas de serviço público à época escolar, uma vez que os estudantes representam cerca de 20% dos clientes. Deste modo, os novos horários para o ano lectivo 2011/2012 entraram em vigor a 10 de Setembro.

O anteriormente denominado horário de Inverno, que vigora de Setembro a Julho, é determinado pelo calendário escolar, aumentando-se os níveis de oferta no período de aulas e reduzindo nas férias, ao longo de todo o ano. Decidiu-se assim abandonar a designação de horário de inverno, nomenclatura associada às estações do ano e assumir o nome de horário escolar.

Pontes e feriados especiais são outros tipos de dias que exigem adaptação dos horários, pois apresentam também variações de procura muito significativa que justificam o reajustamento da oferta à procura e também a novos tempos de percurso.

Assim, na comunicação com o cliente o horário principal das linhas passa a chamar-se Horário Escolar, alteração que permite uma percepção mais clara e expectável das mudanças que os horários sofrem ao longo do ano.◉

Novo tarifário em vigor desde 1 de Agosto

O novo tarifário dos transportes públicos entrou em vigor dia 1 de Agosto, depois de o Governo ter anunciado um aumento médio de 15 por cento nos transportes rodoviários urbanos de Lisboa e do Porto, respeitando assim uma das exigências da 'troika'.

Na STCP o título de transporte ocasional (T1) passou dos 7,5 euros para os nove euros, sendo este o grupo de títulos com menor valor da STCP e que representa 86 por cento das vendas dos títulos ocasionais monomodais.

O aumento médio no tarifário da STCP foi de 14,31 por cento, o que corresponde a cerca de quatro milhões de euros por ano de aumento de receitas.

O bilhete comprado a bordo (Agente Único)

passou de 1,50 para 1,75 euros e a assinatura mensal dos reformados e pensionistas (título A – 3ª Idade/Reformados e Pensionistas) que representa 22 por cento das vendas de assinaturas monomodais da STCP, custava 12 euros, passando para os 14 euros.

O passe dos estudantes sofreu um dos aumentos menos elevado (9,26 por cento), passando dos 27 para os 29,50 euros.

As assinaturas mensais Andante Z2 sofreram um aumento de 15,9 por cento, passando de 24,5 para 28,4 euros. Esta diferença de aumentos foi articulada entre as três empresas (STCP, Metro do Porto e CP) e pensada de forma a manter a vantagem das assinaturas mensais, de forma a não penalizar os clientes habituais.◉

Concluído o projecto para a requalificação da antiga central termoelétrica

No passado mês de Julho foi entregue, pelo Arquitecto Thomas Kröger, o projecto de execução de arquitectura, engenharias e especialidades para a requalificação do edifício da antiga Central Termoelétrica de Massarelos, concluindo-se desta forma o processo iniciado em Janeiro de 2010 com o lançamento do Concurso Internacional de Arquitectura para a requalificação deste edifício.

Com a entrega do projecto de execução de arquitectura, engenharias e especialidades estão reunidas as condições para a preparação do concurso internacional para a empreitada de construção. O projecto de arquitectura em questão já teve a aprovação da Câmara Municipal do Porto e parecer favorável do IGESPAR.®

Início das obras em Massarelos

No passado dia 20 de Junho deu-se início às obras de construção da subestação eléctrica de tracção, posto de seccionamento e posto de transformação do projecto para a requalificação do edifício da antiga Central Termoelétrica de Massarelos.

Esta subempreitada decorre da necessidade de criar condições para a realocação da actual subestação eléctrica de tracção, que se encontra actualmente instalada no espaço da antiga "Sala das Máquinas", espaço este que virá a constituir no futuro, de acordo com o projecto do Arquitecto Thomas Kröger, uma das áreas nobres do edifício que ficará destinada ao acolhimento de eventos de média/grande dimensão.

Esta subempreitada tem como prazo de execução 5 meses, devendo as obras estar concluídas no final do próximo mês de Novembro.®



STCP entrega prémios do concurso escolar "Pinta o Duplex"



O concurso escolar "Pinta o Duplex" foi uma iniciativa da STCP que teve como objectivo despertar na população infantil o interesse pelos autocarros, pelo ambiente e despertar a consciência para alguns comportamentos cívicos relacionados com o transporte público, bem como dar a conhecer os novos Autocarros de dois pisos através da elaboração de trabalhos de desenho e pintura. Os desenhos apresentados pelas crianças foram submetidos a concurso com dez prémios vencedores (Melhor Escola, Melhor Turma, Prémios Individuais) e foram entregues no passado dia 22 de Setembro numa cerimónia realizada no Museu do Carro Eléctrico.

A participação no concurso, realizado até Maio de 2011, dirigiu-se às escolas do 1º e 2º

ciclo do Ensino Básico dos concelhos do Porto, Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia, tendo sido recebidos cerca de 350 desenhos/inscrições. Os desenhos respeitaram as seguintes temáticas: Os autocarros são amigos das cidades; Os autocarros são amigos do ambiente; Regras a respeitar pelos passageiros na utilização dos autocarros; Regras que os automobilistas devem respeitar para que os autocarros possam circular sem problemas.

A proposta vencedora será adaptada e aplicada a diversos suportes de comunicação. Todos os trabalhos estão colocados no site da STCP e estiveram expostos no Museu do Carro Eléctrico.®

Prémios individuais 1º ciclo

Tema	Aluna	Turma	Escola
Os autocarros são amigos do ambiente	Beatriz Alexandra R. O.	4º N	EB1/JI Boucinha
Os autocarros são amigos das cidades	Ana Lourenço Souto Neves	3º CEB2	Escola Francesa
Regras de utilização do transporte público	Pedro Ferreira dos Santos	3º CEB2	Escola Francesa
Regras que os automobilistas devem respeitar para os autocarros poderem circular	Francisco Brás Ponces	4º B	EB1/JI Covelo

Prémios individuais 2º ciclo

Tema	Aluna	Turma	Escola
Os autocarros são amigos do ambiente	Inês Ferreira Cardoso	6º C	EB 2/3 Maria Lamas
Os autocarros são amigos das cidades	Sayomara Oliveira Miranda	6º E	EB 2/3 Rio Tinto
Regras de utilização do transporte público	Joana Filipa Guedes Oliveira	6º C	EB 2/3 Maria Lamas
Regras que os automobilistas devem respeitar para os autocarros poderem circular	Catarina Juliana de Jesus e Sousa	6º E	EB 2/3 Rio Tinto

Prémio Melhor Escola

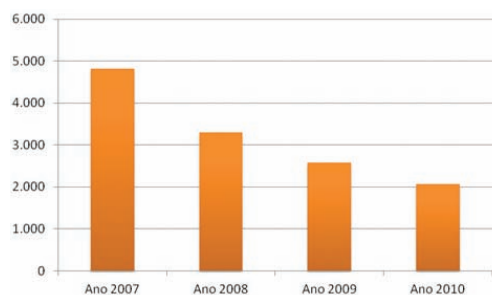
EB 2 3
Maria Lamas

Prémio Melhor Turma

EB 2 3
Maria Lamas
— turma 6ºC



Reclamações dos clientes da STCP diminuem



A STCP procura sempre conhecer melhor os clientes, hábitos e opiniões, de modo a proceder aos ajustamentos possíveis no sentido de aumentar a satisfação de quem diariamente escolhe os seus serviços. Nenhuma empresa pretende receber reclamações, mas as empresas eficientes e orientadas para o cliente utilizam-nas para obtenção de informações que possibilitam a melhoria dos produtos ou serviços prestados.

Desde 2007, ano em que foi implementado um sistema organizado de gestão de reclamações e sugestões, a STCP tem vindo a receber cada vez menos queixas dos seus clientes, tendo no ano 2010 atingido cerca de 2000 (menos 20% do que em relação ao ano anterior e menos 57% em relação a 2007).

O cuidado e rigor na análise das diferentes formas de contacto com a empresa é demonstrativa da importância que a STCP dá às opiniões dos clientes recebidas nos diversos canais de entrada de sugestões e reclamações, desde o provedor do Cliente à linha

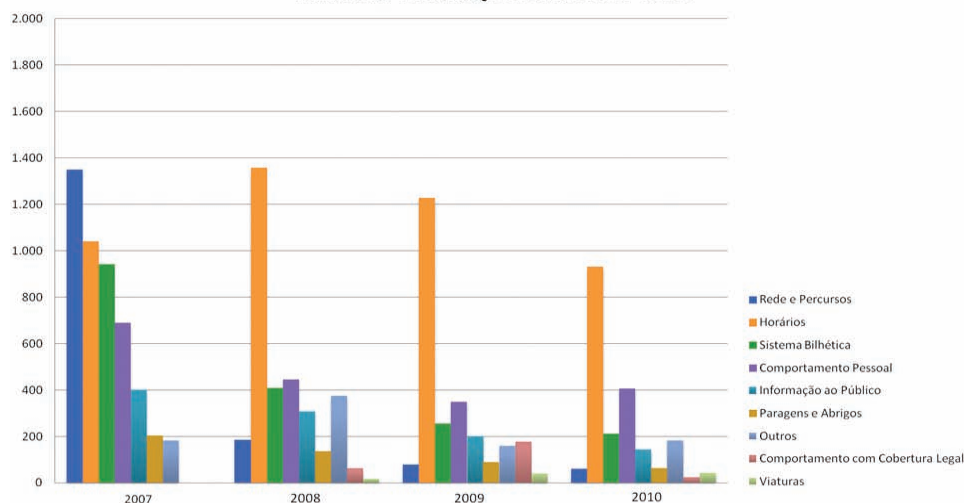
de atendimento telefónico, email, impressos e livro de reclamações, cartas e faxes.

Através destes contactos, a STCP identifica as áreas que merecem intervenção, de forma a serem aperfeiçoadas, bem como os procedimentos que causam transtorno ao cliente para serem reformulados. Todas as reclamações e sugestões recebidas são registadas, analisadas, respondidas e, quando fundamentadas, dão origem a uma acção de correcção ou de melhoria.

Nos últimos três anos os horários são o principal motivo de insatisfação dos clientes. No entanto, regista-se uma diminuição considerável destas reclamações (menos 31% de 2008 para 2010), reflectindo o efeito de um conjunto alargado de medidas tomadas no sentido de melhorar o cumprimento dos horários. É importante acentuar que os autocarros partilham a via pública com o trânsito e estão sujeitos a desvios frequentes pelas mais variadas razões: acidentes, obras, manifestações, desfiles e outras.

Há temas que têm vindo a perder progressivamente importância, como o sistema de bilhética sem contacto e a informação ao público, pela habituação à primeira e notório aumento de qualidade da segunda. As reclamações relacionadas com o pessoal são as que actualmente estão a concentrar os esforços de melhorias, nomeadamente através de formação e de apoio aos motoristas por parte da estrutura de enquadramento.

Temas das reclamações entre 2007-2010



Assinatura Andante Social+ com desconto de 25%

O novo título de assinatura intermodal Andante, com desconto de 25%, entrou em vigor no dia 1 de Setembro e em apenas 24 horas, toda a máquina de vendas entrou em funcionamento, com a maioria das Lojas Andante, estações CP e Lojas STCP aptas para a venda. A intenção das entidades envolvidas foi acelerar todo o processo, de modo a que os utentes dos transportes do Porto pudessem usufruir dos benefícios da nova Assinatura ainda em Setembro. O novo título está especialmente vocacionado para os agregados familiares com menores recursos económicos. Foram distribuídos folhetos e informações aos clientes para um melhor esclarecimento do funcionamento da nova Assinatura Social+. Esta assinatura destina-se exclusivamente aos clientes que não auferem de tarifas sociais, nomeadamente os utilizadores das assinaturas "Normais".

A Assinatura Social + apresenta um desconto de 25% face ao actual valor da assinatura normal Andante e pode ser solicitada nas Lojas Andante, Postos de Atendimento da STCP ou Bilheteiras CP, sendo para tal necessário exibir originais e entregar cópias dos seguintes documentos: BI ou Cartão de Cidadão, número de identificação fiscal, Modelo 3 do IRS de 2010 autenticado pelas Finanças e respectiva Certidão de Liquidação (se já estiver disponível). Nestes locais será ainda fornecido aos requerentes deste título um requerimento específico para preenchimento e assinatura.

Até ao dia 8 de Setembro foram carregadas 3.072 assinaturas do Social +, o que representa 2,8% do carregamento Assinatura ANDANTE e 5,5% da Assinatura ANDANTE normais.

Os carregamentos mensais poderão ser efectuados em qualquer dos locais de venda e carregamento habituais para as assinaturas.

A Linha Andante (808 200 444) e a Linha Azul (808 200 166 ou 226 158 158) continuam disponíveis para quaisquer esclarecimentos e dúvidas.

Como só foi possível emitir um perfil provisório para Setembro e Outubro, em Novembro será obrigatória a correcção do perfil até ao final do mês, pelo que os clientes terão que se deslocar novamente a estes locais de atendimento para obterem o perfil definitivo no respectivo cartão que possuem.

STCP celebra protocolos com a Câmara do Porto

A STCP celebrou, no passado dia 20 de Setembro, dois protocolos com a Câmara Municipal do Porto (CMP) para a cedência gratuita de dois autocarros recentemente abatidos da sua frota de serviço público. Esta cedência gratuita teve como objectivo a renovação do apoio da STCP ao projecto 'BIBLIOCARRO' e também garantir apoio a um novo projecto da CMP, 'CULTURA SOBRE RODAS'. No projecto 'BIBLIOCARRO', apoiado pela STCP desde o ano 2000, com a cedência de uma primeira viatura agora substituída, a CMP facilita aos alunos das escolas do Porto o acesso a uma biblioteca

itinerante que percorre todos os dias diversas escolas que não dispõem de biblioteca própria, permitindo assim o acesso dos alunos a livros em condições semelhantes ao funcionamento de uma qualquer biblioteca. No projecto 'CULTURA SOBRE RODAS', a CMP irá percorrer várias instituições da cidade e colocará o autocarro em alguns locais da cidade para proporcionar ao público o acesso a diversos eventos culturais. A cedência destes dois autocarros permitirá assim a concretização plena dos dois projectos, garantindo aos vários públicos o acesso a vastos programas culturais.©



STCP participa no projecto CIVITAS

A STCP é um dos parceiros do CIVITAS participando no desenvolvimento e na implementação das medidas preconizadas pelo projecto, sendo a Câmara Municipal do Porto a responsável pela sua gestão. A terceira edição da iniciativa CIVITAS, lançada pela Comissão Europeia, visa apoiar cidades europeias com intenção de introduzir e testar medidas inovadoras para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos. É "um projecto de cidades para cidades" potenciando não só a promoção e a implementação de medidas de transporte urbano sustentável e económico, como também a implementação de medidas integradas de tecnologia e política de transporte e ainda desenvolver a cooperação entre cidades e a difusão de boas práticas no espaço europeu.

A área de intervenção do projecto, iniciada em 15

de Setembro de 2008 e prolongando-se até finais de 2012, é a Asprela por ser uma zona residencial, com alta concentração de instituições de ensino superior e unidades de saúde. As medidas com participação directa da STCP são:

Loja da Mobilidade – Instalação de uma Loja de Mobilidade, junto ao Hospital S. João, com o objectivo de funcionar como um pólo de difusão de toda a informação relativa ao projecto e promover o diálogo entre os cidadãos, instituições e operadores de transportes.

FEUPBUS – Autocarro de Baixo Consumo – O autocarro em desenvolvimento, da responsabilidade da Faculdade de Economia da Universidade do Porto, tem como objectivo a redução de emissões gasosas (menor consumo de combustível e menor peso do autocarro).

Interface no Hospital de S. João – Construção de um interface multi-modal para melhorar a articulação e racionalização dos modos de transporte. A medida contempla ainda as acessibilidades, estacionamento e o desenvolvimento da utilização de transportes menos poluentes. Esta medida está

em fase de análise uma vez que implica elevados investimentos.

Plano de Mobilidade da Asprela – Implementação de medidas que visem facilitar o escoamento do trânsito. Está previsto o arranque da obra a curto prazo.

Serviço de Mobilidade Flexível - Esta medida está associada ao desenvolvimento de um serviço inovador de transporte público "a pedido", com percursos flexíveis e ligações entre a zona da Asprela e a baixa da Cidade. Início previsto no final de 2011.

Informação Móvel de Mobilidade - Desenvolvimento tecnológico que possibilite disponibilizar em tempo real informação relevante de transporte público. A primeira fase está concluída com a colocação de LCD no Hospital S. João e na Faculdade de Medicina, estando previsto para o final do corrente ano disponibilizar a mesma informação noutros suportes, designadamente em telemóveis.

Medidas comuns a todas as empresas - Segurança nos transportes e Gestão da Frota

Público mais informado com painéis de informação

O projecto PIPs da STCP envolve 70 ecrãs com os horários em tempo real, localizados na via pública junto a paragens, tendo sido adquiridos em duas fases: uma primeira série de 20 equipamentos com tecnologia electromecânica e um segundo grupo de 50 unidades com tecnologia mais recente de LED's.

Actualmente estão instalados nos seis concelhos servidos pela STCP um total de 46 PIPs, com a seguinte distribuição: 17 no Porto, 6 em Matosinhos, 6 na Maia, 2 em Gondomar, 2 em Valongo e 13 em Vila Nova de Gaia.

No último semestre decorreu o licenciamento e instalação dos PIPs em Vila Nova de Gaia.

Aguardam ainda instalação 23 PIPs no Porto, estando previstos quatro para a Estrada da Circunvalação, que deverão ser aprovados pelo Instituto das Estradas de Portugal, e os restantes 19 previstos para diferentes locais dentro da cidade. Está actualmente a decorrer com o IEP e com a CMP o processo de validação de locais e licenciamento para posterior instalação.

A escolha dos locais de instalação decorre de vários factores como: procura na paragem, quantidade de linhas servidas pela paragem, local de interface com outros modos de transporte, local nobre ou condições no local que possibilitem a instalação do equipamento em segurança.©

Novas paragens servidas em V. N. Gaia

Nome	Código	Rua
Largo do Montinho	LGM1, LGM2	Rua Rei Ramiro
Lavouras	LV1	Rua Machado dos Santos
Gaia Shopping	GSHP2	Av. dos Descobrimentos
Arrábida Shopping	ARRB2	Av. dos Escultores
Soares dos Reis	SRRS1	Av. Nuno Álvares
Candal	CDL2	Rua de Vera Cruz
General Torres	GENT2	Av da República
Tribunal de Gaia	TRBG1	Rua Cons. Veloso da Cruz
Hospital Santos Silva	HSS2	Rua Conceição Fernandes
Arco do Prado	APRD1	Rua Barão do Corvo
Caves Vinho Porto	CVPR1, CVPR2	Av. de Diogo Leite
Sto Ovídio	SO5	Rotunda Sto Ovídio
Sto Ovídio	SO1	Rua Soares dos Reis



Memórias da STCP

O Museu do Carro Eléctrico possui nas suas colecções um conjunto de objectos variados provenientes das estações de recolha e das estações de produção e transformação de electricidade. Possui ainda uniformes e uma variedade de títulos de transporte que ajudam a contar

a história sobre o desenvolvimento dos transportes colectivos urbanos, e principalmente, sobre o carro eléctrico. Muitos desses objectos foram certamente ferramentas muito importantes para os trabalhadores que assim deram o seu contributo à empresa.

É com esta convicção que lançamos o desafio a todos os que puderem identificar e ilustrar como era trabalhar com estes artefactos que a partir de agora passamos a apresentar.

Contamos consigo!



Questões

- 1 - Consegue identificar o objecto representado na fotografia?
- 2 - Para que servia?
- 3 - A que área/serviço da empresa estava afecto?

Soluções da edição anterior



- 1 • **Pessoas identificadas:**
1º Paula Silva
2º Cristina Martins
3º Luis Passeira
- 2 • **Ano da Fotografia:**
Verão de 1971
- 3 • **Local onde foi tirada a fotografia:**
Praia de Angeiras

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

A STCP agradece a colaboração.



Manuel Rocha



"O meu objectivo é continuar a fazer parte da equipa da STCP que trabalha todos os dias para o bem estar dos clientes"

Manuel Silvino Moreira da Rocha tem 43 anos, nasceu em Vila Nova de Gaia (Cresuma) e entrou para a STCP em 1996 para a função de motorista de serviço público. "São 15 anos de actividade profissional muito proveitosos" afirma. Em 2001 fez parte da lista para o Centro Cultural e Desportivo dos Trabalhadores (CCDT), ganhou e actualmente é vice-presidente do CCDT, "uma grande equipa sólida e muito competente", refere.

No CCDT organizam-se actividades sociais, culturais, desportivas, palestras, exposições, jogos, todas com o objectivo de preencher os tempos livres dos trabalhadores da empresa, activos e reformados, e dos seus familiares.

Em 2008 Manuel Rocha foi convidado para dar apoio a uma lista para a Comissão de Trabalhadores (CT) onde se mantém actualmente. "A CT é muito importante para dar apoio aos problemas dos trabalhadores, coordena todos os trabalhos, colabora com a administração e com as representações dos trabalhadores a todos os níveis, laborais e

institucionais" diz Manuel Rocha.

Actualmente Manuel Rocha desempenha funções como motorista da rede das ma­drugadas. "É uma função diferente da que exercemos durante o dia, os clientes são diferentes. Já passei por vários serviços dentro da empresa e este é mais uma experiência", Sobre a relação motorista/cliente afirma: "a relação entre motorista e cliente é muito boa, as pessoas têm uma imagem positiva da nossa profissão e apoiam-se no motorista para obter informações sobre o cumprimentos dos horários, entre outras informações".

Caracterizado pelo seu dinamismo, Manuel Rocha faz parte de variadas instituições, gostando de estar sempre activo. Na STCP já recebeu dois prémios de mérito, o Prémio Mérito 2004/2006 e o Prémio 2005/2007, "um reconhecimento do trabalho e empenho diários. Estes prémios representam uma motivação para continuar a evoluir e não estagnar". Em termos de formação na empresa, Manuel Rocha destaca os cursos de forma-

ção, cursos "muito válidos e enriquecedores, como por exemplo os de "Condução Económica e Defensiva" e "Movimento com Vida" que despertaram muito interesse em todos os colegas. Na STCP sente-se apoiado uma vez que considera que a empresa motiva todos os trabalhadores para uma evolução permanente. "A empresa dá oportunidade a todos os trabalhadores e todos podem contribuir dando a sua opinião e contribuindo assim para uma melhoria das funções. Existe uma ideia de transparência e igualdade para todos" refere.

No futuro, Manuel Rocha pretende continuar a evoluir em termos pessoais e profissionais, para poder abraçar outras propostas dentro da empresa. "Posso chegar a inspector ou a coordenador se a empresa achar conveniente. O meu objectivo é continuar a fazer parte da equipa da STCP que trabalha todos os dias para o bem estar dos clientes. É importante que a empresa continue a ser um marco na história de cidade".



António Pinho Vargas

António Pinho Vargas é compositor, músico e ensaísta. Licenciado em História pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto, tem o Curso Superior de Piano do Conservatório do Porto e o Mestrado de Composição do Conservatório de Roterão. É professor de composição na Escola Superior de Música de Lisboa e investigador do Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra. Fez o doutoramento em Sociologia da Cultura na Universidade de Coimbra. Gravou 8 discos de jazz como pianista/compositor e compôs óperas, peças para orquestra, obras para ensemble, obras de câmara, obras para solistas, uma oratória e música para 5 filmes. Publicou os livros 'Sobre Música: ensaios, textos e entrevistas', 'Cinco Conferências sobre a História da Música do Século XX' e 'Música e Poder: para uma sociologia da ausência da música portuguesa no contexto europeu'.

Musicalmente assume duas figuras, o pianista de jazz e o compositor. Também escreve ensaios, publica livros e textos para conferências. Existe de facto, como afirmou, 'uma heteronímia quase pessoana, um pouco louca e realmente plural'?

De facto não é normal haver tantas vertentes numa só pessoa. Numa certa fase da minha vida, estudei as duas coisas em simultâneo, mas do ponto de vista público o jazz assumiu a primazia. Já era conhecido nos meios pequenos do jazz no fim dos anos 70, mas sobretudo nos anos 80, quando comecei a gravar os meus discos, e nos

anos 90 fui começando a compor. Desde que vim da Holanda a primazia passou a ser a música contemporânea e a composição.

No meio de tudo sempre fui gostando de pensar, li muito, estudei muito e os meus livros destinaram-se a diversos momentos. Sobre tudo a minha tese de doutoramento ('Música e Poder: para uma sociologia da ausência da música portuguesa no contexto europeu') teve como objecto uma investigação sobre algumas perplexidades que ia sentindo no funcionamento das estruturas, nos locais da música na sociedade e sobretudo uma série de problemas que dizem respeito à música portuguesa em particular.

O público reconhece-o como performer de jazz, que tem um público, apesar de minoritário, comparado com a música de massas (pop, rock, comercial). Mas e a música contemporânea? É uma música de elites?

Ainda é mais minoritária. No campo da música contemporânea é curioso porque os campos de produção cultural estão subdivididos em múltiplas tribos e algumas são pequeníssimas. Ao pensar na música dos compositores portugueses que trabalham actualmente, encontro cinco ou seis correntes diferentes. Algumas poderão merecer o nome de elite da música radical da tradição dos anos 50 mas há muitos outros compositores a trabalharem noutras direcções e encontro-me entre esse grupo. Aliás foi por isso que fui para a Holanda. Questionei o tipo de ensino em Portugal, não do ponto de vista técnico, que era bom, mas do ponto de vista estético e por isso quis um país onde me pudesse confrontar com outra forma de encarar a música.

O que trouxe da Holanda?

Na Holanda percebi duas coisas em simultâneo. Primeiro, o mundo é maior do que aquilo que diziam em Portugal, não há só aquele mundo que era descrito como uma determinada narrativa histórica. E o segundo aspecto foi verificar que os holandeses têm imensos compositores, têm imensos apoios do estado (na altura tinham), imensas orquestras, grupos de música contemporânea, mas não são tocados fora. Tal como os portugueses. Achei que ia para um país do centro da Europa. E de facto estava num país do centro da Europa, só que a Holanda é um país pequeno ao lado de um país grande, a Alemanha. Tal como Portugal é um país pequeno ao lado da Espanha. É a periferia do sul. O europeu forte, rico, poderoso, há uma espécie de complexo ou de ressentimento, tal como diz Eduardo Lourenço, num dos seus notáveis livros, "Nós e a Europa", onde refere que os portugueses têm em relação à Europa uma relação mista de ressentimento e fascínio. A Europa é constituída por múltiplas nações. Há várias Europas e a Europa uma é uma construção do periférico. Pensamos que é tudo igual, que é tudo rico, que não há desigualdades mas existem imensas desigualdades. E metade dos problemas políticos e económicos que estamos a atravessar têm a ver com o facto dessas diferenças terem emergido claramente na

esfera da economia, algo que durante 40 ou 50 anos não se verificou, e por isso, para muita gente, há uma espécie de perplexidade face ao que está a acontecer. Já era assim, só que não se tinha manifestado ainda no campo da economia com a força que esta crise veio trazer.

A Holanda permitiu-me ter uma nova visão do mundo e uma série de conhecimentos, de experiências. Amsterdão tem uma vida musical muito rica, tem alguns dos melhores grupos de música contemporânea. Trouxe uma série de questões relativamente à filosofia da história da música que me tinha sido contada, muitos pontos de interrogação, mas do ponto de vista técnico, uma série de dispositivos à minha disposição que me permitiram, poucos anos depois, encontrar aquilo que estava à procura.

Afirmou que existe uma enorme carga de provincianismo nas elites culturais portuguesas, resultado da incapacidade dos produtores portugueses só comprarem e não venderem.

Num texto do Boaventura de Sousa Santos que se chama "Onze Teses Sobre Portugal", refere que "As elites culturais portuguesas são mais provincianas que o povo", o que quer dizer que a chamada elite cultural que produz, vive em função do imaginário da tal Europa 'lá fora', que é outra coisa que está permanentemente nos nossos discursos, o internacional. O agente cultural quando quer auto elogiar o seu trabalho afirma: "Vamos apresentar uma temporada de nível internacional". O que é que isto quer dizer? Que comprou coisas fora e tem o máximo prazer em não ter nenhum português, ou ter um, no máximo. Em Espanha não se vê isso nas programações de orquestras sinfónicas.

Nos últimos anos aumentámos muito o número de músicos de qualidade, mas estes têm imensa dificuldade em se apresentarem nos festivais com tais critérios de programação. Os produtores preferem trazer os americanos, que até não conhecem muito bem. Esse lado do provincianismo das elites, que é uma espécie de paradoxo, foi assinalado pelo Boaventura, pelo Eduardo Lourenço e também, de uma certa maneira, pelo José Gil. O José Gil tem uma expressão muito feliz sobre este problema, sobre o papel que desempenhou durante décadas a Fundação Gulbenkian em Lisboa. "Era a montra da Europa na Avenida de Berna", tal como refere no seu livro "Portugal, medo de existir".

"Música e Poder: para uma sociologia da ausência da música portuguesa no contexto europeu". É um livro polémico, incómodo. São respostas sobre a irrelevância da música portuguesa?

Incómodo é, porque diz aquilo que nunca foi dito. Mas não sou eu que digo, são os dados que apresento, são os discursos que as pessoas durante décadas tiveram. São declarações de responsáveis culturais, compositores, defensores da música portuguesa, que mostram, de várias maneiras, a aceitação da subalternidade. E, por isso, é polémico porque reúne um sistema de análise do discurso, e uma quantidade enorme de dados que mostram a realidade.

No seu blog refere a questão das relações entre o Estado e a Cultura como factor de divisão entre duas opções: 'a esquerda até à social-democracia defende a acção do Estado na actividade cultural como forma de assegurar a diversidade da produção e a diversidade da oferta. A direita, da neoliberal até aos movimentos emergentes de extrema-direita contestam esta visão e reclamam que o Estado deve retirar-se desse papel e deixar ao mercado a tarefa de levar a cabo as suas escolhas.'

Essa questão é muito problemática. Durante muitos anos, sobretudo depois da segunda Guerra Mundial, os Estados dos países do ocidente achavam que era necessário investir na cultura e por isso davam apoio aos artistas, abriam instituições, etc. Gradualmente, começaram a aparecer os ideólogos neoliberais e neoconservadores americanos a questionar a necessidade de investir na cultura e essa corrente tem vindo a ganhar cada vez mais peso. A crise económica leva a que tenhamos a sensação que estamos a entrar num período que não é de curta duração mas que é uma mudança mesmo estrutural. O que se vai seguir não será nunca igual ao que foi até agora. Esta crise traz à superfície uma série de problemas de carácter económico mas também de visão do mundo e de confronto entre duas ideias opostas sobre qual deve ser o papel do Estado na cultura. Os neoliberais acham que o Estado se deveria retirar da cultura, deixar que fosse o mercado simplesmente a agir. Quando o mercado age sozinho, acontece o que acontece às

televisões privadas, os conteúdos dos "prime time" são determinados pelas audiências. Essa visão neoliberal tem vindo a ganhar peso e por parte dos artistas há um enorme protesto em geral, mas os artistas têm que se convencer que os seus protestos têm que passar a ser mais lúcidos. Nada está garantido. Durante muitos anos houve muitos apoios à cultura e esses apoios agora terão que, inevitavelmente, sofrer transformações.

Suspeito que regressaremos a qualquer coisa que pude ver nos anos 70. Naquela altura foi preciso inventar. Alguns dos artistas vão ter que recorrer àquilo que caracteriza a maneira como as pessoas vêem os artistas. Pessoas capazes de criatividade, de invenção, que não tem nada a ver com 'ter um emprego é um emprego para toda a vida', mesmo estes vão deixar de ser. É isto que o sistema capitalista que existe no mundo inteiro está a pedir. Maior mobilidade. O artista é visto como um ser dotado de criatividade para enfrentar estas adversidades.

Os transportes públicos são uma imagem indissociável da vida do Porto. Fazem parte do seu percurso de vida?

Claro que sim, fui utilizador a partir da entrada para o liceu, com nove, dez anos. Fui para o Liceu, o Alexandre Herculano, e precisei de comprar um passe. Ainda me lembro dos números dos Trolleys, o 33 e o 36. O 33 ia para Coimbrões e o 36 para Santo Ovídio. O Trolley era um veículo fascinante porque tinha portas automáticas, o condutor tinha uns botões para carregar, muitas vezes ia ao lado do condutor a vê-lo conduzir aquele monstro, aquilo era tudo muito grande e lembro-me perfeitamente que algumas das minhas brincadeiras eram imaginar-me condutor do Trolley.

Depois substituí o transporte pelo caminhar e anos mais tarde, no período pré-universitário, morava em Gaia, subia umas ruas e ia ter ao liceu de Gaia e aí já fazia frequentemente a viagem a pé pela avenida. A viagem Praça da Batalha – Vila Nova de Gaia custava 8 tostões, mas até ao 25 de Abril lembro-me de ver os autocarros a virem do Porto apinhados de gente, lá dentro era uma asfixia total ao fim do dia. Muitos anos mais tarde continuava a ver o 33, o 36 e ainda o 32.

Actualmente gosto muito de ver o eléctrico que continua a ir à Foz. Os eléctricos além de serem não poluentes, são também objectos lindíssimos, devem ser preservados.📍



EYESTOP

A paragem de autocarros do futuro

Imagine se a sua paragem de autocarro local permitisse verificar o seu e-mail, partilhar informação comunitária num quadro de mensagens digitais ou mostrar a qualidade do ar local? E talvez o melhor de tudo, e se pudesse dizer a localização exacta do autocarro que está à espera?

Arquitectos e engenheiros do MIT revelaram um projecto de uma paragem de autocarro, no festival Fiorentino Genio em Florença, Itália. Chamado EyeStop e desenvolvido pelo MIT SENSEable City Lab, retira o tédio de esperar por um autocarro e mostra o potencial do design da próxima geração de transportes urbanos.

O EyeStop está parcialmente coberto com e-INK e monitores sensíveis ao toque, apresenta o último grito de tecnologias de detecção e uma variedade de serviços interactivos. Os passageiros podem planear uma viagem de autocarro num mapa interactivo, navegar na Web, verificar em tempo real a sua exposição à poluição e usar seus dispositivos móveis como um interface da paragem de autocarro. Podem ainda publicar anúncios e notícias comunitárias num boletim electrónico na paragem de autocarro, au-

mentando a funcionalidade EyeStop como um espaço de reunião da comunidade.

“O EyeStop poderia mudar toda a experiência de viagens urbanas”, refere Carlo Ratti, director do Laboratório SENSEable City no MIT. “Com um toque de um dedo, os passageiros podem escolher o autocarro com o trajecto mais curto para o seu destino ou saber a posição de todos os autocarros na cidade. O EyeStop também brilha com diferentes níveis de intensidade para sinalizar a distância de um autocarro que se aproxima.”

Além de exibir informações, a paragem de autocarros também actua como um nóculo activo de amostragem ambiental ao alimentar-se através da luz solar e recolher informações em tempo real sobre o ambiente em redor.

“EyeStop é como uma ‘info-tape’ que serpenteia pela cidade”, afirma o líder do projecto, Giovanni Niederhausern. “Recolhe informações sobre o ambiente e distribui-as de uma forma acessível a todos os cidadãos.”

Ao contrário das típicas paragem de autocarro produzidas em massa, EyeStop é projectado para se integrar com as caracterís-

ticas físicas que o rodeia. Um programa de computador gera um design único para cada paragem de autocarro, proporcionando um óptimo abrigo para utilizadores e máxima exposição à luz solar para geração de energia. Materiais simples como o aço, vidro e pedra cinza local (“pietra serena”, como é chamado localmente), juntamente com o seu design minimalista, vai ajudar a integração EyeStop no tecido urbano dos locais onde for implantado.

“Desde a Renascença, houve uma interacção entre a forma física da cidade (urb) e sua cidadania (civitas)”, acrescentou Carlo Ratti. “As tecnologias de hoje adicionam novas possibilidades a este relacionamento secular, graças à adição de informações digitais ao espaço físico. É como se uma nova materialidade emergisse na arquitectura, com a mistura perfeita de bits e átomos.”

EyeStop foi desenvolvido no Laboratório SENSEable City por Giovanni de Niederhausern, Zhou Shaocong, Assaf Biderman e Carlo Ratti, em colaboração com a Província de Florença e da empresa de transporte público local, ATAF (Azienda TrasportiArea Fiorentina).



VOX POP

- 1** – Considera que a rede da madrugada da STCP presta um bom serviço?
- 2** – O que sugere para a melhoria do funcionamento da empresa?



Mariana Ferreira

19 anos
Porto

1 - Nem por isso. Faltam autocarros, especialmente na zona da baixa, que é uma zona de diversão nocturna para muitos jovens e universitários.

2 - Um intervalo de tempos mais reduzido entre cada autocarro. Meia em meia hora, por exemplo.



Pedro Sousa

26 anos
Porto

1 - Não, porque só existe uma alternativa – autocarros de hora a hora, que não abrangem todos os trajectos. Como o metro deixa de funcionar à uma da manhã, quem trabalha à noite tem alguma dificuldade nos transportes.

2 - Que os autocarros passem com mais frequência e que possam abranger mais trajectos.



Carla Freitas

19 anos
Gaia

1 - Um autocarro de hora a hora é insuficiente. Para mim os horários não são nada compatíveis.

2 - Era bom se os autocarros passassem de meia em meia hora, ou cada quarto de hora.



Armandino Monteiro

58 anos
Maia

1 - De maneira geral, sim. Só houve um vez em que um autocarro não passou e tive de esperar uma hora pelo próximo. No entanto acho que de hora em hora é suficiente para as pessoas que precisam de andar de transportes públicos de madrugada.

2 - Não tenho nada de especial a sugerir. Estou satisfeito com o serviço.

CONCURSO

Pinta o Duplex



Beatriz Alexandra R. O.
Os autocarros são amigos do ambiente
— 1º ciclo EB1/JI Boucinha



Francisco Ponces
Regras que os automobilistas tem de respeitar para os autocarros poderem circular — 1º ciclo EB1/JI Covelo



Ana Lourenço Souto Neves
Os autocarros são amigos das cidades
— 1º ciclo Escola Francesa do Porto



Pedro Pereira dos Santos
Regras de utilização do transporte público
— 1º ciclo Escola Francesa do Porto



Inês Ferreira Cardoso
Os autocarros são amigos do ambiente
— 2º ciclo EB 2/3 Maria Lamas



Catarina Juliana de Jesus
Regras que os automobilistas devem respeitar para os autocarros poderem circular — 2º ciclo EB 2/3 Rio Tinto



Sayomara Oliveira Miranda
Os autocarros são amigos das cidades
— 2º ciclo EB 2/3 Rio Tinto



Joana Filipa Guedes Oliveira
Regras de utilização do transporte público
— 1º ciclo EB 2/3 Maria Lamas