

itinerarium **stcp**

Newsletter STCP N° 17 jan fev mar 2012





04 a 09 AS NOSSAS NOTÍCIAS

10 MEMÓRIAS STCP

LUÍS FERREIRA DE ALMEIDA
11 NÓS E OS OUTROS

EDITORIAL

Sendo a STCP, pela sua própria natureza e objeto, uma empresa ao serviço diário da comunidade, imprescindível para a garantia da mobilidade de muitos cidadãos, sente de forma direta o “estado de alma” daqueles a quem serve: por um lado, torna-se meio de transporte para quem não a usava antes mas que, pela erosão do poder económico, foi obrigado a optar pelo transporte público em detrimento do automóvel particular e, por outro, deixa de ser meio habitual de transporte para aqueles muitos clientes para quem a viagem casa -> trabalho -> casa deixou de ser uma rotina diária pela perda do emprego. A passagem para 2012 representa pois uma verdadeira encruzilhada no caminho do futuro.

O Plano Estratégico dos Transportes traçou linhas que irão marcar a evolução do setor, como o cenário das fusões dos operadores públicos de transporte, rodoviário e metro, em Lisboa e no Porto, como ponto final na história centenária quer da STCP quer da CARRIS. Cenário esse que tem como objetivo a privatização das empresas ou a concessão das suas carreiras a privados, ao fim de mais de 60 anos com enquadramento público. Curiosamente a STCP nasceu da iniciativa privada e a sua concessão foi resgatada pelo município do Porto quando era uma empresa lucrativa, passando para a tutela indireta e depois direta do Estado quando começou, quase trinta anos mais tarde, a acumular prejuízos, que passam a ser agora a razão para o Estado pretender reprivatizá-la. Apesar de esta prevista evolução ser de algum modo chocante, para quem pertence à STCP ou a ela dedica o seu trabalho há muitos anos, ela constitui simultaneamente uma oportunidade de aprofundar um caminho novo em construção e de refletir sobre tudo o que a empresa conseguiu evoluir até hoje, apesar das muitas limitações de ordem diversa que a manietaram, impedindo-a de atingir um patamar de equilíbrio

que lhe daria um estatuto diferente. Quem soube adaptar-se ao cumprimento de competências muito alargadas para responder aos tempos da II guerra mundial e soube aproveitar também, correspondentemente, a pressão da evolução tecnológica e as exigências em crescente qualidade do serviço, será capaz seguramente de responder às alterações que vierem a ser definidas pelo Governo, sem pormos de lado o alerta para o risco de destruição da marca STCP, com um valor próprio indesmentível embora dificilmente quantificável, que o seu eventual desmembramento inevitavelmente destruirá. Neste ponto de viragem, são vários os caminhos e muitos os constrangimentos que tornam difusa uma definição que se desejaria clara e objetiva, coerentemente interligada num projeto global de reconstrução do tecido produtivo, agora fragmentado e agonizante em vários setores. É precisamente agora que devemos recordar como, neste longo caminho de 140 anos da sua história, a STCP foi sempre a empresa de referência do transporte público nesta zona e que, tal como nos seus primórdios, se mantém dinâmica, inovadora, solidária e em permanente busca de maior qualidade, não receando ombrear com as suas congéneres. Não viveu alheia à vida e ao desenvolvimento da área que serve e, da sua cooperação de muitos anos com a Universidade e as Escolas, resultou quer o acolhimento de muitos estagiários das mais diferentes áreas e níveis, que nela deram os primeiros passos da sua vida profissional, quer a sua participação, como empresa piloto, em inúmeros testes de múltiplas inovações tecnológicas dos transportes, tal como agora acontece.

JOSÉ GIGANTE
12 13 O QUE DIZEM

SUPERBUS
14 CURIOSIDADES
DO MUNDO DOS
TRANSPORTES

15 VOX POP



Impacto da Reestruturação da rede de transportes públicos na STCP

Na sequência do Despacho n.º 13371/2011, D.R. n.º 192, Série II, de 2011-10-06, do Ministério da Economia e do Emprego – Gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações – em que foi definida a criação de um grupo de trabalho com o objectivo de apresentar uma proposta de revisão das redes de transportes públicos na Área Metropolitana do Porto, tendo como coordenador Pedro Almeida Gonçalves, pela

SEOPTC, e como intervenientes a AMTP, a ANTROP, a CP Urbanos do Porto, a Metro do Porto e a STCP, foram efectuadas diversas reuniões de trabalho e desenvolvimentos técnicos que envolveram directamente a oferta da STCP, tendo sido entregue o relatório solicitado a 30 de novembro de 2011.

A SEOPTC informou a STCP da decisão sobre o trabalho referido, definindo as-

sim as medidas a concretizar por esta empresa de modo a que a STCP implemente uma redução de quilómetros oferecidos na ordem dos 25% (face a 2010) que representam cerca de 8 milhões de quilómetros. Este é o objetivo definido, sendo que de momento a STCP já implementou diversos ajustamentos que representam uma redução de 7% nos quilómetros percorridos de 2012 (comparativamente a 2010).

Para cumprir a meta definida, estão previstas as seguintes alterações com data prevista para implementação a 1 de Julho de 2012

Linhas que passam a ter serviço de outros operadores privados, que deixam de fazer parte da rede da STCP

Linha 505 H. S. João – Matosinhos Mercado
Novo operador Resende

Linha 507 Cordoaria – Leça da Palmeira
Novo operador Resende
Novo término na Boavista

Linha ZF Zona Francelos
Novo operador (em negociação)
Sequeira Lucas e Ventura

Linhas com operação partilhada entre a STCP e outro operador privado

Linha 503 Boavista – Gatões
STCP opera entre Boavista e Senhora da Hora. Restante percurso operado pela Resende

Linha 508 Boavista – Cabo do Mundo
STCP opera entre Boavista e Esposade. Restante percurso operado pela Resende.

Partilha de corredores entre a STCP e outro operador privado

Linha 902 Boavista – Lavadores
Operador em articulação Espírito Santo

Linha 904 Trindade – Coimbrões
Operador em articulação Espírito Santo

Linhas de Operadores Privados que deixam de fazer parte da rede da STCP e a Baixa

Linha 10 Belói – Ervedosa
Novo operador Gondomarense (ETG)

Linha 55 Bolhão – Baguim (Missilva)
Novo operador Gondomarense (ETG)

Linha 64 Valongo (Ribeiro) – Alfena
Novo operador Gondomarense (ETG)

Linha 68 H. S. João – Gondomar
Novo operador Gondomarense (ETG)

Linha 69 Bolhão – Seixo (via Costa)
Novo operador Gondomarense (ETG)

Linha 70 Bolhão – Ermesinde
Novo operador Gondomarense (ETG)

Linha 55 Bolhão – Baguim
Novo operador Gondomarense (ETG)

Estas alterações equivalem a mais de 50% do objetivo de redução de quilómetros definido. Desde 2011, foram já implementadas diversas alterações, como a reestruturação da rede da madrugada e reduções de horários e percursos, que no primeiro trimestre de 2012 representam uma poupança de 7,5% nos quilómetros efetuados pelas linhas de operação STCP.

Para concluir este trabalho, serão ainda revistos diversos horários ao longo de 2012, com maior

relevo aos fins de semana e noturno.

Todas as alterações são feitas após estudos muito detalhados, com análise da procura em cada viagem, de modo a que se sacrifiquem os horários com menos passageiros.

A STCP dispõe de informação abundante e pormenorizada, até ao nível da paragem, que permite a tomada de decisões fundamentada, sempre com a preocupação de minimizar na população servidas os impactos de todas as reduções efetuadas.

A STCP possui já uma taxa de cobertura dos custos operacionais pelas receitas acima dos 70%, um resultado muito positivo quando comparado com os restantes operadores públicos europeus e nacionais.

Com as alterações previstas, a STCP poderá atingir uma taxa de cobertura de 80%, que será excecional tendo em conta o nível de serviço social que presta e a qualidade muito elevada que proporciona ao nível frota, gestão do serviço, apoio ao cliente e informação ao público. ●

STCP mantém estatuto de Melhor Empresa de Transportes Públicos Rodoviários



A STCP apresentou no passado dia 28 de fevereiro as suas contas de 2011, sendo de realçar o seguinte em termos de atividade:

- A STCP manteve-se como o maior operador público de transportes no Grande Porto com 60% de quota de mercado em 2011.

- Registou a redução de 800 mil passageiros face a 2010, o que representa uma quebra de 0,8% da procura: o primeiro semestre havia registado um excelente desempenho com mais de 2% de aumento de passageiros, enquanto no 2º semestre a procura se degradou significativamente, por vezes na ordem mensal dos 6%, tendo o ano acabado com a referida redução.

- A oferta apresentou um decréscimo médio, no ano, na ordem de 4% dos quilómetros percorridos, tendo o último mês do ano terminado com a oferta a quebrar 8% face a dezembro de 2010.

- Manteve-se o reajustamento do efetivo:

em 31 de dezembro de 2011 o nº de trabalhadores era de 1318, dos quais 891 motoristas, contra 1496 em 2010, dos quais 988 motoristas.

No que se refere a financiamento, a STCP cumpriu os limites de aumento definidos pelo PE-CIII para 2011 (6%), situando-se este em 5,2%. Em termos de Resultados salienta-se o bom desempenho dos Resultados Operacionais que, em termos de Resultados Líquidos, perde expressão pelo peso elevado e negativo dos Resultados Financeiros. Efetivamente nos Resultados Operacionais regista-se:

- Melhorou de 3 milhões de euros face a 2010, assumindo um total de menos 6 M€, incluindo provisões e amortizações. Para esta evolução contribuíram:

- Receitas de 74 M€ que incluem 51 M€ da Prestação de Serviços, 19 M€ de Indemniza-

ções Compensatórias e 4 M€ de diversos.

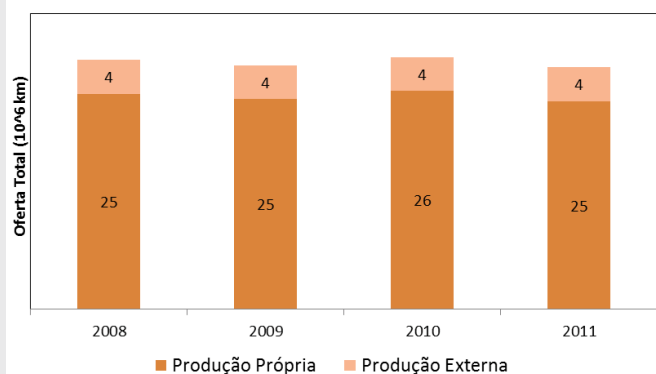
- Custos de 80 M€, sendo 34 M€ de Materiais e Fornecimentos de Serviços Externos (onde se salientam 7 M€ de Subcontratos com operadores privados, 6 M€ de gasóleo e 6 M€ de rendas de leasing dos autocarros), 37 M€ de Gastos com Pessoal (que incluem 3 M de indemnizações por rescisões) e ainda 8 M€ de Amortizações e Provisões.

- Melhorou também a taxa de cobertura dos custos pelos proveitos, sem subsídios, que subiu para 70%.

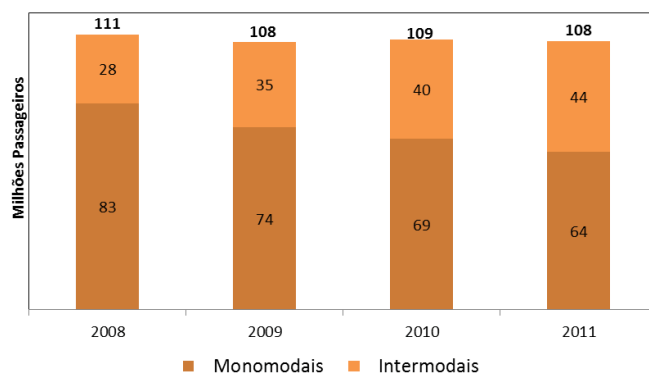
Os Resultados Líquidos, referidos na comunicação social, apontam para o prejuízo contabilístico da empresa de 54 milhões de euros, fortemente determinados pelos 48 milhões negativos de Resultados Financeiros e apenas 6 milhões dos Resultados Operacionais (com provisões e amortizações de 6,2 milhões). ☉

Gráficos ilustrativos da Evolução

Evolução da oferta



Evolução Passageiros STCP





Assembleia Geral adiou Eleição de novos Órgãos Sociais

A assembleia-geral da STCP realizada no passado dia 23 de março adiou a eleição de novos órgãos sociais.

Na assembleia que contou com a presença dos membros da administração,

representantes da assembleia-geral, representantes do conselho fiscal e um representante do acionista Estado, foram aprovadas as contas relativas a 2011. Com o adiamento da eleição dos novos

órgãos sociais, o atual conselho de administração, liderado por Fernanda Meneses, mantém-se à frente da empresa STCP.



Manual do Motorista reúne principais normas

Está já em distribuição nas Expedições das Unidades Operacionais de Francos e Via Norte o novo Manual do Motorista, que consiste num documento agregador das principais normas aplicadas à função de motorista. Parte dessas normas tiveram origem há muitos anos, com referências de época, tendo sido feita a necessária revisão, num trabalho preparado ainda antes do final do ano de 2011 e agora apresentado.

Existiu sempre a preocupação de criar um Manual que seja facilmente consultável e, nesse sentido, o conteúdo encontra-se organizado por temas de fácil perceção para o Motorista, agilizando

o processo de consulta.

Tendo o formato de Dossier, o Manual permite que ao longo do tempo cada Motorista proceda à sua atualização, pela impressão dos novos conteúdos através do Portal da empresa.

Com este documento, pretende-se que os motoristas encontrem num só suporte, e de forma prática, as normas que ao longo do tempo foram sendo afixadas pela empresa e mais recentemente comunicadas através do Portal da STCP.

O Manual vai ser entregue a todos os motoristas e pessoal de enquadramento em DOP, bem como às Organizações Representativas dos Trabalhadores. 



Novo Tarifário em fevereiro

No dia 1 de Fevereiro entrou em vigor um novo tarifário STCP e Andante, com um aumento médio de 5%. O novo tarifário registou uma uniformização da taxa de descontos aplicados aos diversos títulos bonificados face ao valor do título normal correspondente - 25% -, assumindo-se o conceito de tarifário social. O tarifário social aplica-se às

seguintes modalidades de assinaturas (STCP e Andante): Social+, 4_18@escola.tp, sub23@superior.tp, Júnior, Estudante, Sénior e Reformado Pensionista. Mediante apresentação de documentos específicos de rendimentos, pode ser aplicado um desconto de 50%, mas apenas aplicável às assinaturas Social+ e 4_18@escola.tp. 



Carro Eléctrico 220 regressa às ruas do Porto

Viagem inaugural após reconstrução integral nas Oficinas de Massarelos



No dia 9 de Março o carro eléctrico nº 220 realizou a sua viagem inaugural após um processo de reconstrução integral. Este veículo integra a frota de carros eléctricos da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto S.A., que passa assim a contar com seis carros eléctricos totalmente reconstruídos a partir de originais das décadas de 1930 e 1940. Este veículo opera regularmente nas três linhas de carros eléctricos da STCP, que desde 2007 tem vindo a conquistar passageiros de ano para ano, tendo em 2011 atingido os 430.000 passageiros, o que representa um aumento de 8% face a 2010. Respeitando a sua traça original, o carro eléctrico nº 220 sofreu um processo de reconstrução integral que permitiu dotá-lo de mais conforto e segurança para os passageiros, sem com isso comprometer as características históricas que fazem deste veículo um ex-libris do Porto e da Região. ◉

SOBRE O CE 220

O 220 pertencia a uma série de 12 carros eléctricos (200 - 223) que foram construídos ou reconstruídos a partir de veículos já existentes nas oficinas da Companhia Carris de Ferro do Porto entre 1938 e 1945.

Quando foi construído (ou reconstruído) era o CE 227. Com a municipalização em 1946, toda a frota de carros eléctricos foi renumerada e o CE 227 passa a ser o CE 220. A época em que o eléctrico foi construído (1940) é uma época interessante na história dos transportes públicos urbanos que explica em parte o esforço de renovação da frota que é feito pela Companhia Carris de Ferro do Porto entre 1938 e 1945. Com o advento da Segunda Grande Guerra e as restrições ao consumo de gasolina assistiu-se a um aumento muito significativo do número de passageiros dos carros eléctricos do Porto que aumentou de 32 milhões em 1940 para cerca de 70 milhões, em 1946. A frota existente, não conseguiu acompanhar este aumento e são desta época algumas imagens dos carros eléctricos sobrelotados como o exemplo que é relatado por Fernando de Sousa e Jorge Fernandes Alves no livro "Os Transportes Colectivos do Porto – Perspectiva Histórica" (p. 171) "no dia 5 de Abril de 1946, às 13h45, o engenheiro Joaquim Álvares, quando fazia um estudo para a comissão de resgate, fiscalizou o carro nº 183, chegando à conclusão que, sendo a sua lotação de 46 pessoas (...) transportava 85 pessoas - 58 no interior, 10 pessoas na plataforma da frente, 15 na retaguarda e mais duas no estribo - ou seja, com 85 pessoas excedia a lotação em 84%."

Nova Imagem do Serviço "PORTO TRAM CITY TOUR"



Na viagem inaugural do carro eléctrico nº 220, em março, realizou-se a apresentação da nova imagem do serviço "Porto Tram City Tour" concebida pelo Studio Andrew Howard. Foi ainda apresentado um conjunto de novos artigos de merchandising do Museu do Carro Eléctrico (MCE) idealizados com o objetivo de reforçar a presença da marca "carro elétri-

co do Porto" junto dos turistas que procuram o destino Porto & Norte de Portugal. Os artigos de merchandising incluem coleções de bilhetes originais, edições facsimiladas de antigos "passes" da Companhia Carris de Ferro do Porto, porta-chaves com as placas de destino destes veículos. Todos estes artigos encontram-se à venda na Loja do MCE. ◉



A aplicação



Screens da aplicação MOVE-ME

MOVE-ME

os transportes todos ligados

Completamente inovador em Portugal, a aplicação MOVE-ME permite integrar informação proveniente de diferentes operadores e planear rotas intermodais em tempo real e planeado, integrando diferentes meios de transporte.

Uma aplicação para smartphones disponível gratuitamente que permite o acesso a um conjunto diversificado de informação sobre Transportes Públicos no Porto. A aplicação foi desenvolvida pela empresa OPT – Optimização e Planeamento de Transportes, no âmbito do projeto CIVITAS, projeto este que tem vindo a promover um conjunto de iniciativas e medidas de apoio à mobilidade sustentável na cidade do Porto desde setembro de 2008, e contou com a colaboração da associação ANTROP e das empresas Metro do Porto e STCP.

O MOVE-ME está disponível no Porto, desde o dia 15 de fevereiro, integrando informação em tempo real da STCP e Metro do Porto, e informação planeada de 13 operadoras privadas associadas da ANTROP: Albano E. Martins, ARRIVA, A.V. Landim, A.V. Minho, A.V. Pacence, A. V. Tâmega, E.T. Gondomarense, Joalto Douro, Mondinense, Rodonorte, Transcovizela, Transdev e VALPI.

Inclui dados sobre os transportes urbanos disponíveis na cidade e alguns serviços suburbanos que, para algumas operadoras, ultrapassam mesmo o limite metropolitano do Porto.

A única limitação para não estarem incluídos outros serviços e operadoras nesta fase está unicamente relacionada com a área de intervenção do projeto CIVITAS, que regulou, para a etapa de lançamento do serviço, o envolvimento de operadoras com oferta na área da Asprela.

Considerando o grande sucesso que esta aplicação tem tido junto dos utilizadores, o consórcio considera iniciar novo projeto e estender o serviço a outras operadoras, assim como desenvolver o sistema para outras plataformas.

No primeiro mês em que esteve disponível, o MOVE-ME registou mais de 32.000 pedidos e cerca de 3.000 downloads da aplicação Android!

O feedback dos vários utilizadores tem sido muito positivo e encorajador salien-

tando-o como “um serviço bastante útil” e “essencial nos dias de hoje”. O público felicita e reforça “a importância deste tipo de projetos e da inovação nacional” assim como “o sucesso desta implementação e a necessidade de uma contínua aposta na qualidade da informação ao público.”

O sistema MOVE-ME está disponível para ambiente Android e pode ser descarregado gratuitamente através do endereço: **www.move-me.mobi**

Caso não disponha de tecnologia Android, através do mesmo endereço, qualquer utilizador pode aceder a este serviço e beneficiar das suas vantagens, desde que tenha acesso à internet, experimentando as funcionalidades que estão disponíveis na versão do website.

Ao utilizar o MOVE-ME, o utente tem à sua disposição informações actualizadas sobre as próximas partidas e tempos de espera para o local onde se encontra, ou para outra localização que indique, assim como informação sobre a localização de paragens e estações e principais pontos de interesse que estão ao seu alcance.

A aplicação permite igualmente, e em tempo real, construir rotas e planear viagens através da descrição de pontos de passagem definidos pelo utilizador e que, interligados, originam uma rota à sua escolha. Planeie as suas viagens para qualquer local da cidade e descubra as vantagens de viajar nos Transportes Públicos do Porto! ☺

Com partida da Avenida dos Aliados e término no Carvalhido

Primeira Carreira de Autocarros da STCP faz 64 anos

A 1 de abril de 1948, o Conselho de Gerência da STCP inaugurava a primeira carreira de autocarros a circular na cidade do Porto. A carreira C partia da Avenida dos Aliados e tinha o seu término no Carvalhido, com o seguinte percurso: Avenida dos Aliados, Praça da Trindade, R. da Trindade, R. de Camões, R. João das Regras, R. Fonseca Cardoso, R. Faria Guimarães, R. S. Dinis, R. da Natária, Carvalhido.

O ano de 1948 alterou o panorama do serviço de transportes públicos na cidade do Porto. O carro elétrico protagonizara até então um inegável desenvolvimento social e económico associado às crescentes deslocamentos de passageiros, sendo um transporte reconhecido também como local de sociabilidade. O "reinado de exclusividade" do carro elétrico na STCP terminaria então com a introdução do primeiro autocarro no

serviço público. A Companhia Carris de Ferro do Porto (CCFP) registou prejuízos e a sua Administração, em 1933, via-se obrigada a reconhecer: «... que o 1º "Estabelecimento" (Carros, Central, Subestações e Linhas) foi completamente derrotado (...) sendo necessário prover à sua substituição na sua totalidade...». Os primeiros veículos inauguraram a carreira C (Aliados - Carvalhido) em 1 de abril de 1948, evento que mereceu a atenção da imprensa diária na região. Os primeiros autocarros que então circularam eram da marca Daimler carroçados na firma DALFA, Lda, de Ovar, com chassis provenientes de Inglaterra e custaram ao então Serviço de Transportes Colectivos do Porto cerca de 1.000 contos cada um. Os autocarros iniciaram a circulação pintados de amarelo, tendo mudado para verde em 1959. Ainda durante 1948 e à medida que os autocarros encomendados



iam chegando, eram inauguradas novas carreiras, existindo no final do ano quatro carreiras em exploração com uma extensão de rede de 26 quilómetros. Com dez autocarros em circulação, atingiu-se uma média diária de 5.000 passageiros transportados. Mesmo com a introdução de um novo protótipo de carro elétrico em 1951, o S-500, o principal veículo de transporte operado pela atual STCP rapidamente se notabilizou e assumiu relevo crescente. 📍

Facebook da STCP com dois mil fãs

O Facebook da STCP iniciou atividade a 20 de dezembro e cerca de três meses depois, atinge um total de 2037 fãs. Desde a sua criação, foram lançados e divulgados vários passatempos que contribuíram para uma maior interação com o público.

A página da STCP no Facebook foi divulgada através de vários meios e a divulgação dos próprios passatempos impulsionou a divulgação da própria página. Assim sendo, a divulgação passou essencialmente pela Intranet (portal interno STCP); pelos cartazes nos autocarros; pelas mensagens nos displays eletrónicos dos autocarros e pela revista Itinerarium nº 16 (capa). Para além disso, a página da STCP acabou por ser divulgada através de partilhas dos seus fãs, tal como é normal que aconteça nas redes sociais on-line. É de realçar que, após três meses do lançamento do projeto, a página tem uma maior afluência de fãs quando é mencionada nas mensagens dos displays eletrónicos.

STCP assegura transporte de milhares de jovens universitários

Cerca de 8000 participantes no Vodafone Mexefest que se realizou a 2 e 3 de Março, utilizaram a rede da STCP e o serviço GATO.

A STCP foi a única empresa com rede a funcionar entre a 1 e as 5h da madrugada, com 12 linhas e cobertura dos principais eixos de todos os concelhos.

Na semana de 13 a 15 de Março decorreu a Semana da Engenharia e também neste período a STCP permitiu o acesso ao serviço GATO e à Rede da Madrugada a todos os participantes, em virtude de uma parceria com a AE da FEUP.

A STCP assegurou também na noite de 1 de Março, o transporte de 600 participantes da festa 'Último Recurso' organizada pela Associação de Estudantes (AE) do ISEP (Instituto Superior de Engenharia do Porto) no serviço GATO e na linha 11M, assegurando ainda o regresso dos estudantes na rede diurna.



SOBRE O SERVIÇO GATO

A STCP lançou em Dezembro o serviço GATO que circula entre o Hospital de S. João/pólo universitário da Asprela e a baixa do Porto, nas noites de quinta, sexta e sábado, entre a meia-noite e meia e as 5h, dirigido à população estudantil, com duração até 29 de Abril de 2012.



Memórias da STCP

Nesta edição apresentamos uma foto de um dos objetos que marcam a história da STCP. Caso o reconheça pode enviar-nos as suas respostas.



Conhece este objeto?

O que nos pode contar sobre este objeto?

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

Errata da edição anterior



Luís Ferreira de Almeida

Em 2004-2006

Luís Ferreira de Almeida foi premiado com o premio de mérito na função de motorista e durante todo o percurso como profissional da STCP sempre procurou esforçar-se ao máximo para cumprir todos os objetivos inerentes à profissão.

Luís Ferreira de Almeida entrou na STCP a 6 de Janeiro de 1992, tinha 25 anos e começou a sua carreira como motorista de serviço público. "Conhecia a STCP como empresa de referência no país, com prestígio e notoriedade e por isso decidi concorrer".

Recorda os tempos de trabalho na antiga linha 52, atual 501, onde trabalhou durante 12 anos. "Houve uma altura em que entravam muitas crianças do infantário, com cerca de três, quatro anos, e era mais difícil subir devido aos degraus da viatura, então abria as portas de trás para entrarem e os professores vinham validar o título. Um dia tiraram uma fotografia e vieram entregar um postal com a foto do motorista a agradecer toda a ajuda" conta Luís Ferreira de Almeida. Uma agradável recompensa pelo trabalho diário com as pessoas. "Sempre gostei muito do meu trabalho, gosto de servir o público e saber que estou a contribuir para o bem estar das pessoas. Afinal a nossa função é transportar as pessoas e as pessoas retribuem com amabilidade" refere.

Depois de 17 anos como motorista, em 2008 a empresa abre concurso para a função de Inspetor e Luís Ferreira de Almeida concorre para essa função. "Foi o primeiro concurso desde que entrei, há muitos anos que não abria um concurso para essa função e foi muito importante para mim pois assim pude continuar a progredir na carreira".

A reestruturação da função de Inspetor foi a principal motivação para que Luís Ferreira de Almeida concorresse à nova função. "Essa reestruturação teve como objetivo tornar a atividade mais uniforme, o Inspetor passou a assumir funções na rua, no Centro de Controle e nas Estações de Recolha. Começou

a ser um serviço de maior proximidade para melhor acompanhamento aos motoristas" explica.

Com responsabilidades acrescidas na função de Inspetor a principal preocupação é que todas as viagens sejam cumpridas diariamente. Para tal a formação dada pela empresa também contribui para que os objetivos sejam cumpridos. "A formação é muito importante, profissionais bem formados contribuem para o desenvolvimento da empresa". A evolução do controlo dos autocarros é notória nos últimos anos conforme explica Luís Ferreira de Almeida. "Antigamente tínhamos vários postos de fiscalização espalhados pela área metropolitana mas atualmente tudo é feito através do Centro de Controle. Temos uma visão de toda a rede e conseguimos perceber e antever alguns acontecimentos. A informação sobre o que se passa nos autocarros é dada com exatidão".

Em 2004-2006 Luís Ferreira de Almeida foi premiado com o premio de mérito na função de motorista e durante todo o percurso como profissional da STCP sempre procurou esforçar-se ao máximo para cumprir todos os objetivos inerentes à profissão. Destaca o espírito de equipa muito forte existente junto dos colegas inspetores, que se reúnem regularmente para algumas atividades extra profissionais. O tempo livre é ocupado com a família.

Com o pensamento de melhorar sempre a atividade profissional, Luís Ferreira de Almeida deseja que o desenvolvimento da empresa se mantenha. "Espero que a STCP continue a ser a empresa de referência que tem sido. Posso afirmar com orgulho que trabalho na STCP" conclui. ◉



José Gigante

José Gigante formou-se na Escola Superior de Belas Artes do Porto em 1981, sendo docente nesta escola e na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto até 1998. Foi professor convidado do Departamento de Arquitectura da Faculdade de Coimbra e, desde 2010, assume o lugar de professor convidado na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

A sua obra foi distinguida com inúmeros galardões, entre os quais o Prémio Gulbenkian de Arquitectura, Prémio Nacional de Arquitectura AAP/SEC, Prémio Architécti/CCB, Prémio INH, Prémio Municipal de Arquitectura Januário Godinho (1998) e Prémio Europeu de Arquitectura AIA-Europe. José Gigante foi ainda finalista dos prémios Internazionale di Architettura Andrea Palladio (1991), Iberfad - Alejandro de la Sota, FAD de Arquitectura, Secil de Arquitectura, Europeu de Arquitectura Mies van der Rohe e Arquitectura Ascensores Enor. Assina obras e projectos expostos e publicados em diversos países, designadamente Alemanha, Argentina, Brasil, Dinamarca, Espanha, Estados Unidos, França, Grécia, Holanda, Itália, Portugal, Inglaterra e Suíça.



Foi presidente do júri do Concurso de Arquitectura para a Requalificação do Museu do Carro Eléctrico do Porto. Como encarou essa iniciativa da STCP?

Foi uma iniciativa louvável da STCP porque promoveu um concurso que foi bastante bem organizado com a assessoria da Ordem dos Arquitetos, o que dá sempre garantia de que o concurso é bem elaborado. O edifício já merecia este concurso porque é um edifício belíssimo, era urgente pensar na requalificação, dotá-lo de infra-estruturas e de novos espaços.

Como classificaria a proposta vencedora, do arquiteto Thomas Kroger?

Foi uma surpresa. Não estávamos à espera quando abrimos os envelopes finais, era um concurso anónimo, e o último era um jovem arquiteto alemão, que não conhecíamos. Foi uma decisão unânime. O trabalho do Thomas Kroger é um trabalho muito discreto, praticamente a preto e branco. O que importa no trabalho de arquitetura

não é propriamente o desenho, é aquilo que vai resultar na própria obra, era um trabalho que dava um grande protagonismo ao edifício preexistente, que tem belíssimos espaços, com aquelas naves e o que falta realmente é transformá-las num espaço museológico como convém. É um projecto que deixa respirar o edifício tal como está e vai tocar apenas em alguns pontos sensíveis. Deixa o edifício exterior praticamente intacto, criando apenas numa zona central um pequeno corpo envidraçado na parte superior e demolindo um pequeno edifício que existe na frente da fachada atual, criando uma nova entrada. É um projeto que nos agradou bastante porque é feito por alguém que esteve preocupado, revela uma atenção muito grande ao pré-existente e uma fuga a algum protagonismo que o projeto poderia suscitar. Havia muitos projetos de qualidade, foi muito concorrido.

Um concurso assim organizado é sempre uma boa iniciativa, hoje em dia cada vez há menos concursos públicos em Portugal e bem organizados. Foi um dos concursos que marcou estes últimos anos, particularmente no Porto.

A sua obra é classificada como muito heterogênea, ou eclética.

A sua postura é muito mais ética do que ostensiva. Uma característica da dita Escola do Porto?

A Escola do Porto tem sido vulgarmente atribuída aos arquitetos ligados à Faculdade do Porto, à antiga Escola de Belas Artes e enquadro-me obviamente nisso porque sou formado na Escola de Belas Artes e trabalho no Porto. Essa noção está cada vez mais difusa porque atualmente as escolas diversificaram-se muito, a Escola do Porto pulverizou-se em várias escolas que inclusivamente foram formadas por professores que saíram do Porto. Mais do que ser a escola a criar uma identidade eram os pequenos ateliers de arquitetura que existiam no Porto, ligados aos grandes mestres, como é o caso do arquiteto Fernando Távora e o Álvaro Siza Vieira, para falar dos dois maiores daquela altura. Comecei a trabalhar com o meu pai que naturalmente também era professor na faculdade. Por exemplo, o Eduardo Souto Moura, que é do meu tempo, começou a trabalhar com o Álvaro

Siza, portanto todos nos íamos enquadrando nessas estruturas e é natural que se comesse a criar alguma identidade. Sempre fomos educados e formados para ter muita atenção às componentes circunstanciais da arquitectura, isto é, não copiar, entre aspas, os modelos e as figuras que víamos por aí, mas estarmos muito atentos à realidade de cada projecto. Acho que é nesse sentido, quando falam da nossa obra, digo nossa obra porque não faço as obras sozinho, trabalho com uma equipa, e quando falam da nossa obra como uma obra heterogénea e eclética, é porque vamos sendo marcados por estas circunstâncias.

É notória a quantidade de prémios e menções honrosas que ganhou. Um motivo de orgulho.

Tive muitos no início. Tive o privilégio de construir muito cedo. Da minha geração, fui das pessoas que construiu mais cedo. Isto é uma questão de sorte. Construí bastante e na altura foram vários os prémios que acabámos por ganhar, sozinho e associado tenho muitos prémios. O prémio é uma consequência do trabalho. Sabe sempre muito bem, é o reconhecimento daquilo que fazemos, mas não é em si o objetivo. O nosso objetivo é essencialmente praticar a nossa arte que é a arquitetura. E ter a oportunidade de desenhar e de construir. A pior coisa que há para um arquiteto é ficar com um projecto no papel.

Construiu habitações, equipamentos urbanos, destaca algumas dessas obras? A obra do moinho é amplamente reconhecida.

O moinho é a obra mais pequena de todas. Toda a gente achou piada porque é uma obra realmente minúscula. Tem três metros de diâmetro interior. O moinho, em Vilar de Mouros, não é uma casa, é um pequeno apartamento, onde pode dormir um casal com uma criança, tem um quarto de banho muito pequenino, com um metro de largura na parte mais larga, todo o mobiliário é fixado lá dentro, existe um sofá que se transforma em cama. É das obras mais conhecidas precisamente porque tem esta particularidade de ser uma coisa muito pequenina. Vem publicada em vários porque é uma obra fora do comum.

Também já tive outra obra assim do género, um celeiro que construí em Guimarães.

Das obras públicas destacaria duas obras que fiz com o João Rui Rocha, o Laboratório de Veterinária, uma obra muito grande perto de Vila do Conde, com uma extensão de quase 400 metros, obtivemos um prémio europeu com essa obra. A outra é o Instituto de Comunicações de Portugal, no Porto, atual ANACOM. Depois os trabalhos que fiz para a Metro do Porto, foram muito importantes, fi-los integrado na equipa do Eduardo Souto Moura que convidou-me para fazer a linha da Póvoa. O Eduardo Souto Moura fez a parte enterrada da linha do metro e depois tudo o que é metro de superfície à volta foi feito por outros colegas e a mim coube-me a linha da Póvoa. Foram 14 estações de superfície com inserções urbanas. Foi um trabalho muito interessante, as pessoas fazem aquele troço todo e não percebem onde é que está ali a obra do arquiteto, mas de fato desenhamos tudo o que são ruas, estacionamento, árvores, pracinhas, pracetas, tudo desenhado ao pormenor, recuperações de antigas estações. Não quisemos evidenciar a nossa identidade em cada linha, senão cada uma ficava diferente. No fundo a linha do metro é sempre a mesma coisa e foi feita por arquitetos diferentes. Foi muito interessante despir o protagonismo. E finalmente, estive também ligado às obras do parque escolar em que tive oportunidade de fazer três escolas que foram obras muito interessantes, com outra dimensão, com recuperação do edificado e também ampliação das escolas. Depois tenho as várias casas que vou fazendo, umas recuperações, outras obras novas e que são sempre experiências muito ricas pela relação que se tem com o cliente, acho que isso é muito gratificante. Tenho feito grandes amigos. As casas demoram muito tempo a fazer, são muito sofridas, é a casa de uma vida. Gosto muito de dialogar, de falar e gosto mais das pessoas que da arquitetura. A primeira coisa que faço é conversar muito sobre a casa. Reflectindo sobre os sonhos que as pessoas já trazem tentamos, digamos, dar vida a esses sonhos e naturalmente que nesse ato as coisas transformam-se no bom sentido. Desenhamos tudo num projecto, costume dizer que desenho até à cabeça do parafuso. O nosso trabalho só termina quando a obra acabar. Fico muito satisfeito quando as pessoas me ligam e me pedem para ir às suas casas porque querem arranjar o jardim, querem pôr o mobiliário certo, etc, isso é bestial.

A arquitetura sustentável é a nova moda ou a sustentabilidade

sempre esteve implícita na arquitetura, como afirmou Eduardo Souto Moura?

A arquitetura é sempre um ato de artificialidade, a arquitetura faz-se de contraposição com a natureza, embora estabeleça um diálogo melhor ou pior com a natureza, mas obviamente que a arquitetura implica sempre produção de materiais, sistemas industriais, implica sempre degradação de alguns aspectos naturais. O aspeto ecológico é importante. O principal ato ecológico, a meu ver, é a reciclagem dos materiais. E aí temos o aspeto da reabilitação, isto é, reabilitar aquilo que já existe é um acto em si que envolve um pensamento ecológico. Se recupero uma casa que já existe vou aproveitar as paredes que estão lá. Tudo tem que ser pensado devidamente em cada projeto. Uma arquitetura boa, e estou de acordo com o Souto Moura, é uma arquitetura que tem que implicar sustentabilidade, tem que ser racional. Quando desenho um edifício, a primeira coisa que tenho que perceber, por exemplo, é o clima onde se insere, não vou projetar um edifício aqui igual a um no Algarve, nem a um em Angola ou em Cabo Verde. Há muitos cuidados que se podem ter num edifício sem usar tecnologias nenhuma de vanguarda e que podem melhorar muito o comportamento, por exemplo, térmico do edifício. Porque é que as cidades são sempre construídas no lado norte dos rios? O Porto é construído do lado do Porto e não do lado de Gaia porque é a encosta virada a sul, vão aproveitar o sol em termos energéticos. Viana do Castelo está do lado norte, Lisboa está do lado norte, Vila do Conde está do lado norte.

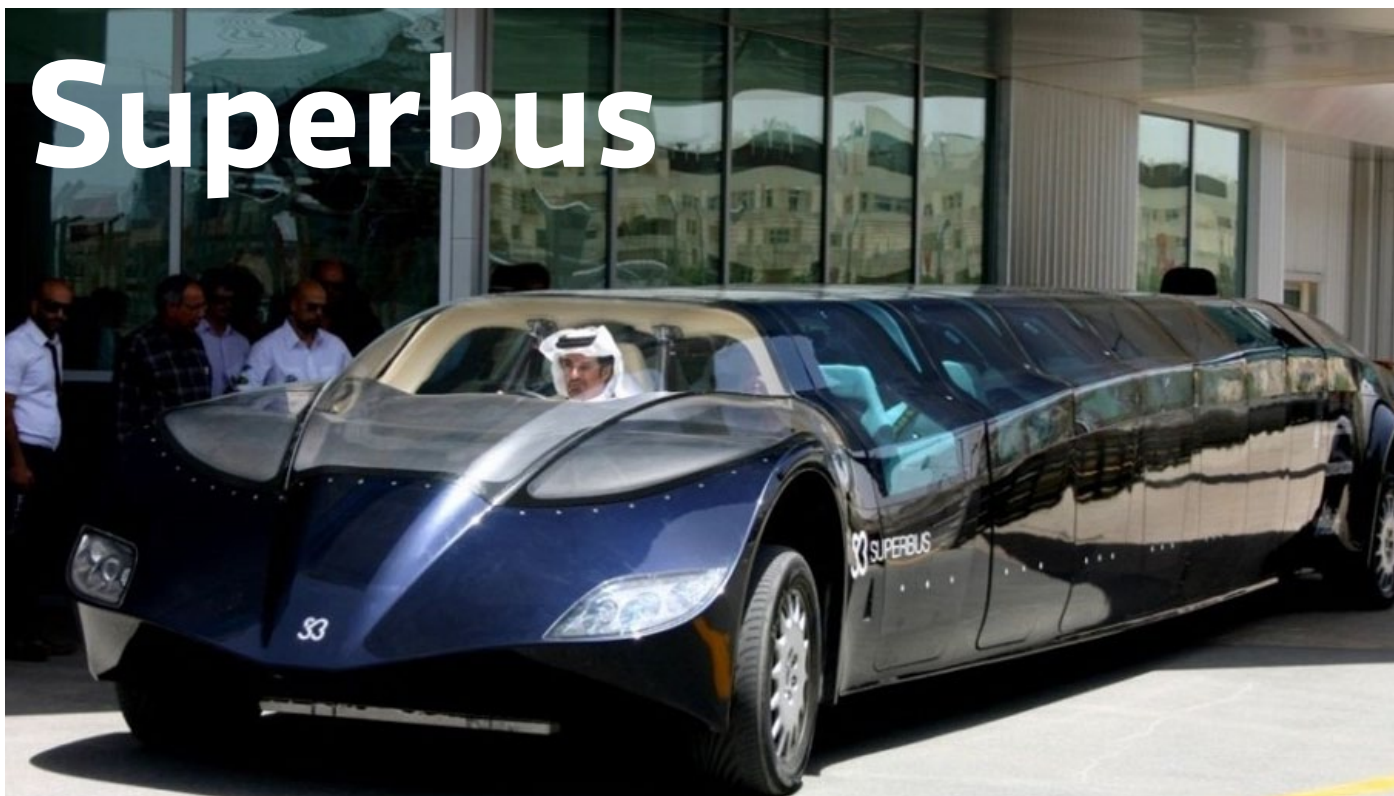
É difícil ser arquiteto em Portugal?

Neste momento é. A situação está mesmo angustiante. A mudança é tão radical que deixa-nos todos completamente cilindrados. A construção civil envolve arquitetos, construtores, engenheiros, produtores de materiais de construção, é uma bola de neve, não podemos inventar projectos, dependemos do mercado, da encomenda pública e da encomenda privada. A encomenda pública não existe.

E nos privados nota-se uma grande retração. Isto cria uma asfixia terrível e neste momento um dos problemas que existe são os escritórios de arquitetura a fechar ou a reduzir drasticamente. ☹



Superbus



**250 km/h numa
conjugação entre
autocarro e limousine**

Desenvolvido na Holanda, pela Delft University of Technology, o Superbus parece uma limousine com um design futurista, mas é um superautocarro e também um novo sistema de transporte público, a poucos dias de testar o terreno.

Este autocarro eléctrico, com zero emissões poluentes, foi projetado para ser capaz de alternar entre estradas comuns e auto-estradas, nas quais poderá atingir velocidades de 250 Km/h.

O Superbus pretende ser conduzido pelo modo habitual pelas ruas e por um piloto automático nas auto-estradas.

Segundo Joris Melkert, diretor do projeto, os designers conseguiram desenvolver o Superbus nestas dimensões, eliminando o espaço vazio na parte central do autocarro, uma característica de design convencional, que permite aos passageiros ficarem em pé.

Embora a largura e o comprimento sejam semelhantes ao de um autocarro comum, o Superbus mede somente 1,7 metros de altura e tem portas individuais para cada um dos 30 lugares.

O teto baixo e o uso de materiais leves utilizados na construção do moderno veículo permitem a utilização de um motor eléctrico alimentado por baterias de lítio estimando-se que seja possível atingir facilmente a aceleração de 100 Km/h em 36 segundos.

As portas individuais permitem o embarque e desembarque mais rápido de passageiros,

atendendo à função de paragens de porta em porta, em vez de paragens predefinidas. Esse tipo de flexibilidade é o objetivo central do projeto.

O tempo de vida útil previsto para o Superbus é de três anos, o que permite a introdução constante das últimas tecnologias à medida que forem surgindo.

As auto-estradas constituem também um campo de inovações tecnológicas, armazenando energia solar no Verão, que será utilizada durante o Inverno para aquecer as pistas e impedi-las de congelar ou rachar. Inicialmente pode incluir um rastreamento baseado em satélite, de modo a manter o Superbus no percurso com a ajuda de sensores para detetar obstáculos até 300 metros de distância. Conta também com um sistema de suspensão inteligente que se adequa ao piso e memoriza as imperfeições da estrada. Praticamente toda esta tecnologia é desenvolvida na Delft University, que aloja um dos maiores centros de engenharia aeroespacial do mundo. A sede da Agência Espacial Europeia está localizada em Noordwijk. O departamento de design industrial da universidade utilizou as cores do Batmobile para o protótipo. A designer do projecto, Antonia Terzi, trabalhou na Fórmula 1, em projectos da Ferrari e da Williams-BMW.

A combinação de baixas emissões, alta velocidade e design atraente fazem deste meio de transporte um veículo de futuro. ●



VOX POP

- 1** – Costuma utilizar o serviço de Internet grátis a bordo dos autocarros da linha 207? Qual a utilidade deste serviço e da televisão digital?
- 2** – Gostaria que este serviço existisse noutras linhas? Porquê?



Luís Sousa

21 Anos
Vila do Conde

1 - Frequentemente. Os dois serviços fazem com que a viagem pareça muito mais rápida.

2 - Sim, porque também costumava utilizar outros autocarros, como o 203 ou 502.



Leandro Sá

18 anos
Gaia

1 - Não costumo utilizar a internet grátis. Quanto aos serviços acho que são úteis porque sempre são uma boa distração.

2 - Sim. Acho que devia haver em todos os autocarros, e não apenas num.



Ana Carvalho

18 anos
Porto

1 - Sim. Como tenho um smartphone posso ir acedendo a redes sociais enquanto viajo. Quanto à televisão, acho que podia ter programas mais diversificados.

2 - Sim, porque o 207 não é a única linha que utilizo e gostava de ter o mesmo serviço nos outros autocarros onde costumo andar.



Leonor Resende

16 anos
Foz do Douro

1 - Não, porque nunca levo computador e o meu telemóvel não permite o acesso à internet, mas já viajei com amigos que usaram e acho ótimo, especialmente neste trajeto (do 207) que é muito longo. Costumo ver a televisão e acho que dá alguns programas úteis, como a informação do estado do tempo.

2 - Sim, acho que o serviço deveria ser alargado a todas as linhas da STCP.

ALUGUER DE AUTOCARROS PARA EVENTOS

- ✓ GRANDE CAPACIDADE
- ✓ MENORES CUSTOS



Surpreenda-se!

- ✓ Com os nossos preços.
- ✓ Com a qualidade do nosso serviço.



Experimente o serviço de aluguer de autocarros da STCP. Dispomos de uma frota moderna, equipada com ar condicionado e com diversas tipologias adequadas às suas necessidades. Estamos capacitados para dar resposta a pequenos ou grandes eventos dentro da nossa área de operação (Grande Porto). Contacte-nos!

► Tel. 225 071 050 ► Fax 225 071 150 ► alugueres@stcp.pt