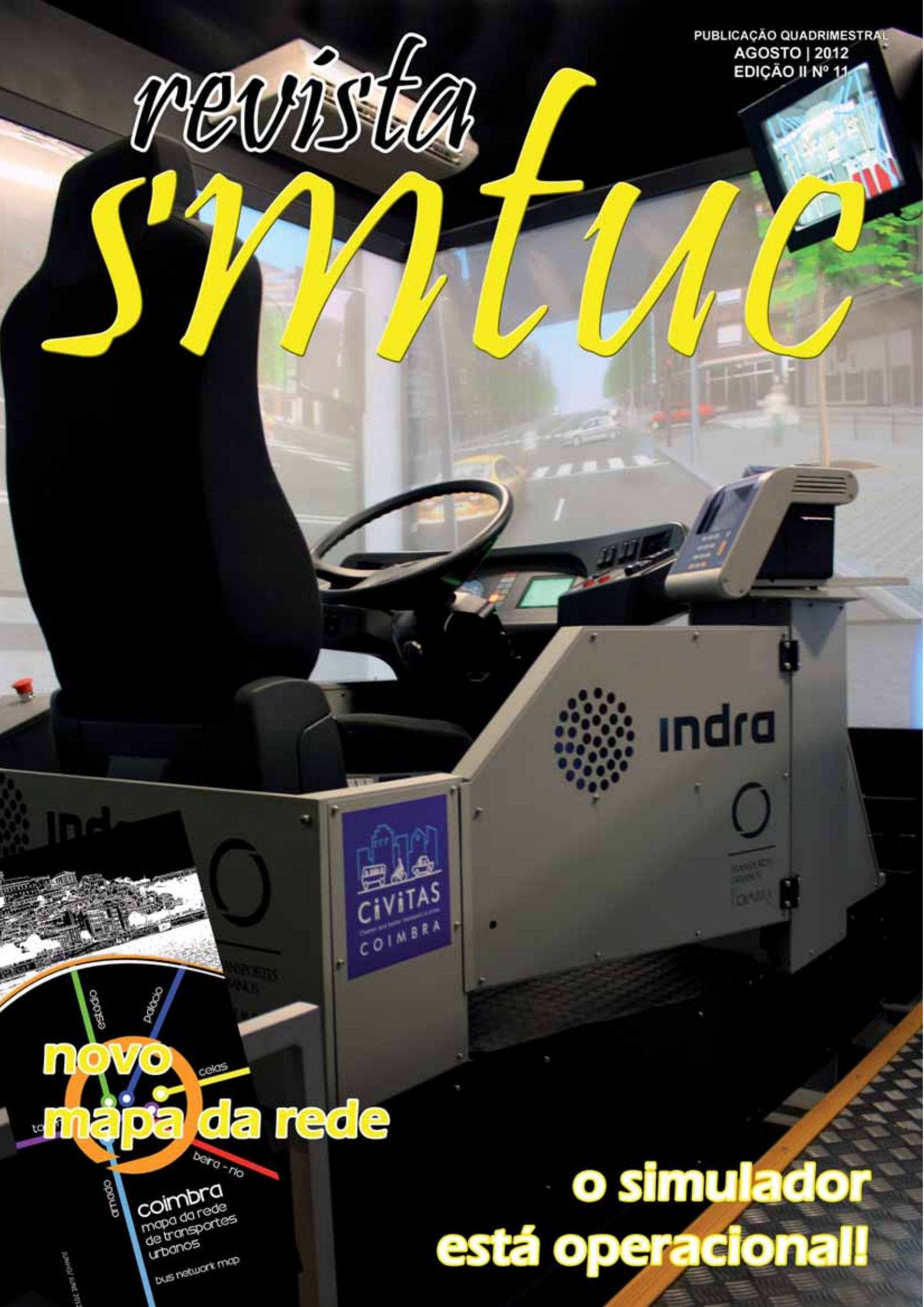


revista smtuc



**novo
mapa da rede**

**o simulador
está operacional!**

MUDANÇA CULTURAL E DE MENTALIDADES: PROCURA-SE!



Oscar Carneiro
Chefe de Divisão de Serviços de Produção

O sector dos transportes tem um papel essencial na qualidade de vida dos cidadãos, pelas possibilidades de mobilidade oferecidas, além da sua importância para a actividade económica.

Um recente estudo, revela que a grande percentagem das razões de uma menor procura dos transportes públicos não tem a ver com uma hipotética má qualidade dos seus serviços, mas sim devido a hábitos e estilos de vida da população.

O estudo conclui ainda que não será condição suficiente melhorar a qualidade dos transportes públicos para que aumente em proporção a procura deste tipo de locomoção não privado. Serão variadíssimas as motivações que levam à utilização de um e outro meio de deslocação, sobretudo para as inúmeras actividades profissionais ao longo da semana de trabalho. Existirão explicações de ordem psicológica, social, económica, cultural e dentro desta, educacional.

O automóvel, para além de objecto de trabalho de grande utilidade e agradável em termos de autonomia, privacidade e conforto, significa para o cidadão comum, um certo estatuto social de quem o utiliza diariamente, representa ao mesmo tempo a necessidade de satisfação de certas necessidades acima do básico. O motivo económico para utilização dos transportes públicos é o mais óbvio e deriva da falta ou escassez de recursos para adquirir ou utilizar o veículo próprio.

Será que não é possível inverter a tendência do “lobby pró-automóvel” e passar a haver um equilíbrio entre a defesa da cidade, com mais e melhores transportes públicos e a necessidade da expansão económica e conservação ecológica? A melhoria do tráfego conduz a uma melhor circulação dos transportes públicos, uma diminuição da poluição, e consequentemente, uma melhor qualidade de vida das populações.

Esta lógica poder-se-á inverter a médio ou longo prazo se a partir do meio envolvente, da sociedade, das famílias, da escola, da autarquia e do próprio Estado, se apostar numa mudança radical de mentalidades que leve a comportamentos diferentes.

É precisamente aqui que poderemos e temos a obrigação de intervir pois, todos nós como trabalhadores de uma entidade que tem como Visão ser um prestador de serviços de transportes públicos urbanos com fortes preocupações de carácter eminentemente social, modernos, de confiança, seguros, responsáveis ambientalmente e assim contribuir para o desenvolvimento sustentável do Concelho, temos responsabilidades acrescidas no desenvolvimento de mecanismos que promovam a melhoria contínua e a utilização do transporte colectivo. Todos nós devemos ter esse compromisso.

A mudança cultural e de mentalidades deve iniciar-se internamente. É importante pois, que os trabalhadores das diversas áreas trabalhem em conjunto, com empenho, profissionalismo e acima de tudo respeito por esta instituição que tem por nome Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra e cada um, no seu posto de trabalho, tem o dever de contribuir inequivocamente para a sua sustentabilidade e isto só é viável se formos capazes de agilizar procedimentos/comportamentos conducentes à melhoria da qualidade do serviço prestado às populações. A melhoria da eficácia e da eficiência deverão ser um objectivo permanente.



O EUROGYM, Festival Europeu de Ginástica para Todos é dirigido a praticantes de ginástica com 12 ou mais anos de idade que, em grupos de participantes apresentam diversas e espectaculares coreografias gímnicas em palcos colocados em espaços públicos.

Coimbra teve o privilégio de receber este importante evento entre os dias 15 a 19 de Julho, e os SMTUC como é apanágio, associaram-se de uma forma muito empenhada e positiva, transportando nas suas viaturas, mais de 4000 participantes vindos de toda a Europa.

Para o efeito foi emitido um cartão de transporte, personalizado internamente nos Serviços, para cada participante válido para toda a rede durante o período de realização do encontro.



No passado mês de Julho foi efectuada a simbólica entrega da nova Sala de Convívio dos trabalhadores dos SMTUC à Direcção do GCRD, entidade esta que será a responsável pela gestão deste espaço de lazer. Prevê-se que a inauguração seja no próximo mês de Setembro.

Notícias



Tal como já tinha sucedido com o concerto dos U2 em Outubro de 2010, os SMTUC em parceria com outras entidades, colaboraram no concerto da Madonna no passado dia 24 de Junho.

Para o efeito foram criadas oito áreas de estacionamento gratuito em vários locais da cidade, servidas por três circuitos especiais de transportes públicos, devidamente sinalizadas. Junto a cada parque de estacionamento foi instalado um posto de venda exclusivo para a aquisição do título de transporte especificamente criado para os circuitos especiais de ida e volta – pulseira SMTUC de cor amarela.

Informamos que foram vendidas um total de 3562 pulseiras. Naturalmente que este número ficou aquém das expectativas, podendo o mesmo ser explicado por uma conjugação de factores que elencamos de seguida:

- Actual contexto de forte crise económica e financeira;
- Menor mediatismo em torno do concerto da Madonna comparativamente com o dos U2, o que se reflectiu numa procura expressivamente mais baixa;
- Dia de muito sol e calor o que “convidou” as pessoas a deslocarem-se a pé para o local do concerto;
- Coimbra é uma cidade já mais conhecida, precisamente pelo facto de nos últimos anos ter sido palco de diversos eventos congéneres, o que contribuiu para que as pessoas levassem o seu veículo individual para estacionar nas imediações do Estádio Cidade de Coimbra.

No entanto, fica a nota de que os SMTUC, estiveram presentes com toda a dedicação e empenho por parte dos seus profissionais, em mais uma iniciativa que colocou Coimbra no mapa nacional e internacional.



A LCPA aplica-se às seguintes entidades:

- Entidades da Administração Central (serviços integrados e serviços e fundos autónomos, os quais incluem as entidades públicas reclassificadas (EPR)) e Segurança Social;
- Entidades do Serviço Nacional de Saúde, incluindo os hospitais EPE;
- Com as devidas adaptações, a todas as entidades da Administração Regional e Administração Local, incluindo as respetivas entidades públicas reclassificadas (EPR).

A LCPA é um dos pontos do memorando de entendimento com a 'troika' (composta pelo Banco Central Europeu, Comissão Europeia e Fundo Monetário Internacional), e destina-se a reduzir os pagamentos em atraso do Estado. A lei determina que os compromissos assumidos por agentes do Estado não podem ultrapassar os fundos disponíveis exceto em casos especiais.

A lei visa assim evitar o aumento dos pagamentos em atraso há mais de 90 dias - um ponto que preocupa especialmente a 'troika'. Contudo, a lei tem sido criticada por alguns setores, especialmente pelas autarquias.

A publicação da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro, e do Decreto-lei nº 127/2012 de 21 de junho, que contempla as normas legais disciplinadoras dos procedimentos necessários à aplicação da referida lei, colocam à gestão autárquica um conjunto de novos desafios que vão mudar radicalmente os conceitos normalmente utilizados para a concretização das estratégias e políticas que cada eleito assume para a respetiva autarquia, quer ela tenha maior ou menor capacidade/disponibilidade financeira.

Daqui para a frente, em vez dos orçamentos que permitiam a execução de despesas em valores, muitas vezes superiores à receita efetiva cobrada, o que agora importa são as verbas recebidas. Como nos nossos agregados familiares, o teto da despesa passa a ser o rendimento disponível, não se podendo contar com endividamento (que está vedado) nem com atrasos no pagamento aos fornecedores.

O princípio fundamental é o de que a execução orçamental não pode conduzir à acumulação de pagamentos em atraso. Se tivermos verbas disponíveis então podemos comprar, ou seja, assumir novos compromissos. Se não tivermos, teremos de aguardar que venham a existir (independentemente de no orçamento existirem dotações disponíveis).

A lei dos compromissos obriga as entidades públicas a só fazerem despesas para as quais tenham fundos disponíveis – ou seja, dinheiro em caixa – nos três meses seguintes. Em relação aos pagamentos em atraso, as entidades que acabaram o ano com pagamentos em atraso são obrigadas a apresentar um plano de liquidação até 90 dias depois da entrada em vigor da nova lei.

Ao nível das autarquias, a forma como seria aplicada a lei dos compromissos foi uma parte importante da negociação entre o Governo e os responsáveis do poder local para a criação de um programa de assistência económica, que deverá ser usado por mais de 200 municípios, de acordo com os cálculos do Governo, foi assim criado o Programa de Apoio à Economia Local (PAEL) que tem por objetivo a regularização do pagamento de dívidas dos municípios vencidas há mais de 90 dias, registadas na Direção-Geral das Autarquias Locais até 31 de março de 2012.

Às autarquias que estabeleçam um contrato ao abrigo do PAEL é imposto um conjunto de obrigações e sanções, entre as quais a aplicação de multas, no caso de existir um aumento do endividamento no período da execução do contrato.

Considerando o disposto na Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro e no Decreto-lei n.º 127/2012, de 21 de junho, os dirigentes das entidades a quem se aplica o diploma não podem assumir compromissos que excedam os fundos disponíveis a três meses, sendo que, a título excecional, podem ser acrescidos temporariamente aos fundos disponíveis outros montantes, desde que expressa e previamente autorizados pela entidade competente.

Por outro lado, a execução orçamental não pode conduzir, em qualquer momento, a um aumento dos pagamentos em atraso, sob pena de serem aplicados, às entidades que violem estas regras, limites ao apuramento dos fundos disponíveis.



Dispõe o Artigo 11.º da LCPA - Violação das regras relativas a assunção de compromissos:

“1 - Os titulares de cargos políticos, dirigentes, gestores ou responsáveis pela contabilidade que assumam compromissos em violação do previsto na presente lei incorrem em responsabilidade civil, criminal, disciplinar e financeira, sancionatória e ou reintegratória, nos termos da lei em vigor.

2 - O disposto no número anterior não prejudica a demonstração da exclusão de culpa, nos termos gerais de direito. ”.

Ora, podemos concluir que a assunção de um compromisso em violação da lei, não só acarreta variadas formas de responsabilidade para o responsável, como este também responde pessoal e solidariamente por esse fato.

Concluindo, doravante os orçamentos dos municípios e das freguesias vão ter de ser ajustados às receitas efetivas, porque essa é a única forma de dar execução prática à Lei dos Compromissos.

No dia 01 de Junho de cada ano comemora-se o Dia Mundial da Criança, dia que a Organização das Nações Unidas entendeu dedicar às crianças de todo o mundo. Nas ruas de Coimbra assistiu-se a um movimento diferente do habitual, com o ruidoso e característico “chilrear” dos bandos de crianças, entusiasmadas e irrequietas por um dia passado fora da escola.

Os SMTUC associaram-se a estas comemorações, desenvolvendo várias iniciativas. Assim, as crianças até aos 12 anos de idade puderam viajar gratuitamente na rede de transportes dos SMTUC – o que lhes facilitou bastante a mobilidade neste dia de intensa actividade – bem como desfrutar de uma viagem panorâmica no autocarro Funtastic. A bordo do Funtastic foi uma excelente oportunidade para realizarem uma “visita guiada” aos principais pontos de interesse da cidade e, sem disso se aperceberem, usufruírem de uma lição sobre a história da cidade que, durante o percurso, lhes foi oferecida na gravação que foram ouvindo.

Como já vem sendo hábito a Câmara Municipal, neste dia, organizou a “Aldeia das Oficinas”, este ano no Parque Verde do Mondego, onde foram instaladas tendas temáticas de diversas instituições, onde os SMTUC também estiveram presentes. No relvado do Parque Verde os SMTUC montaram uma tenda onde expuseram os desenhos/trabalhos - subordinados ao tema “Os SMTUC e o ambiente” - efectuados pelos alunos do EB1 do Agrupamento de Escolas de Taveiro que ao longo do ano lectivo efectuaram visitas de estudo às nossas instalações da Guarda Inglesa, com o objectivo de Divulgação e Promoção do Transporte Público. Os 3 melhores trabalhos teriam direito a um prémio a ser entregue precisamente neste dia.

O ponto alto aconteceu com a entrega dos prémios às turmas dos 3 trabalhos vencedores. As ovações e as palmas foram ensurdecedoras e espontâneas e, se nada mais tivesse acontecido, este momento de felicidade das crianças já seria suficiente para nos compensar pelo trabalho dispendido.

Ao longo do tórrido dia muitas centenas de crianças visitaram o nosso espaço, onde viam os trabalhos expostos, pediam com algum acanhamento um lápis dos SMTUC para levar para a escola e não resistiam a tirar uma foto com a cabeça enfiada no painel do Pantufinhas, sempre disponível, simpático e sorridente para acolher as crianças.

Valeu a pena a organização das visitas de estudo e a nossa participação no Dia Mundial da Criança. “Investir” nas crianças é investir no futuro. A repetir.

No âmbito do projecto europeu CIVITAS MODERN, os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC), iniciaram, no passado dia 26 de Junho de 2012, as acções de formação no Centro de Formação de Condução orientadas para a Segurança e “Eco-Driving”, utilizando para o efeito o simulador de condução de alta tecnologia recentemente instalado nas instalações dos SMTUC. Esta primeira acção destinou-se aos formadores, (com duração de 4 dias) e a partir de 9 de Julho iniciou-se a formação aos Tripulantes dos SMTUC, que incidiu num breve contacto com o simulador, de modo a possibilitar a devida adaptação a este equipamento que, recorde-se, possui reacções dinâmicas à forma de condução e às acções resultantes da interacção com o meio envolvente. Encontra-se igualmente preparado para treinar e testar a condução em diferentes condições atmosféricas, tipo de via, volume de tráfego, campo de visão e interacção com os passageiros. A referida formação irá decorrer até finais de Setembro, num total de quatro Sessões/Tripulante.

De realçar ainda, que o objectivo deste equipamento assenta na possibilidade em efectuar uma avaliação baseada em critérios objectivos e mensuráveis, que permita estabelecer uma base de informação para cada Tripulante e assim contextualizar a sua respectiva evolução. Por outro lado, a possibilidade de gravar e reproduzir os testes dos formandos, vai permitir a análise e revisão das eventuais falhas cometidas, bem como facilitar a visualização desses mesmos testes, aos restantes formandos, para exemplificação das melhores práticas de condução. Por último, este simulador vai permitir também uma evidente redução de custos, pois não haverá lugar a consumo de combustível, estimando-se uma redução em cerca de três por cento do total consumido anualmente, assim como permitirá uma melhoria na disponibilidade da frota. Pretende-se igualmente obter uma redução de cerca de 5% na taxa de sinistralidade.

Apresentamos aqui o testemunho do formador, David Alves, o qual gentilmente falou para a Revista SMTUC:

"O novo simulador de condução é sem dúvida uma ferramenta de trabalho, é algo muito inovador, tanto para os SMTUC como a nível nacional e até europeu, uma vez que não há assim tantos como isso. É evidente que há situações a melhorar, sobretudo, ao nível da adaptação que ainda é um pouco complexa. O cérebro é claramente posto em cheque porque numa situação real quando se conduz a imagem/paisagem é fixa e o que se move é a viatura mas no simulador é precisamente ao contrário. E essa adaptação do cérebro ao facto da imagem se mover e o autocarro estar imóvel, digamos que complica um pouco a lógica cerebral. Portanto, a adaptabilidade não é um processo rápido, não se faz em duas ou três sessões e acredito que ainda falta percorrer um longo caminho para uma adaptação mais positiva ao simulador.

Agora, tirando este pormenor da adaptação, o equipamento permite simulações que na prática, não se podem simular com um autocarro, como sejam, um atropelamento, uma colisão, uma queda violenta de um passageiro, correcção de trajectórias, avarias de qualquer espécie, entre outras variáveis, portanto, consegue-se experimentar tudo isto no simulador sem haver danos. Todas estas mais valias são claramente vantagens que o simulador oferece. É uma condução quase real mas sem implicar danos nem custos. Outra vantagem é que se trata de uma formação de condução económica e ecológica uma vez que não há consumo de combustível.

Em jeito de conclusão, importa realçar que estamos convictos que o simulador irá contribuir efectivamente para um melhor desempenho dos tripulantes na condução."





MANUEL ANTÓNIO LEITÃO DA SILVA, nasceu a 29 de Janeiro de 1946, na Freguesia de Santo Tirso, Concelho de Santo Tirso.

Iniciou os seus estudos universitários na Faculdade de Medicina da Universidade de Coimbra no ano lectivo 1969/70, tendo terminado o Curso de Medicina em Julho de 1975, com a classificação final de BOM (14 valores).

Experiência Profissional / Cargos exercidos:

- Especialista em Ginecologia desde 1982.
- Director Clínico de CROC – IPOFG de 1991 a 1993 e de 1995 a 1997.
- Presidente do Conselho de Administração do CROC – IPOFG de 1991 a 1993 e de 1995 até à presente data (de Dezembro de 2002 até 2005 IPOFG – CROC, SA. de 2005 a 2011 IPOCFG, EPE). Reconduzido nas funções de Presidente do Conselho de Administração do IPO de Coimbra, em 15/06/2012, para mais um mandato de 3 anos.
- Coordenador Nacional para as Doenças Oncológicas, nomeado por despacho do Gabinete da Ministra da Saúde, nº 18120/2010 de 6 Dezembro de 2011 (DR; II nº 235 de 06/12/2010). Cargo que exerceu entre Julho de 2010 e Dezembro de 2011.
- Presidente da Comissão Coordenadora do IPOFG nos anos de 1991-1992, 1997 – 1998, 2008-2009 e 2012.
- Responsável desde 1991 até à presente data pelo Registo Oncológico Regional da Região Centro.
- Nomeado pelo Secretário de Estado da Ciência e Tecnologia em 10/03/94, para integrar o Grupo de trabalho para o estudo, concepção e a elaboração de propostas para programas específicos de investigação na área de saúde.
- Exerce também a actividade de Docente, sendo que actualmente colabora no ensino da cadeira de Epidemiologia, Prevenção e Rastreamento do Cancro. Registo Oncológico da Faculdade de Medicina da Universidade de Coimbra (6º ano), desde 2010.

Actividade desportiva:

- Um dos primeiros especialistas em Medicina Desportiva do País.
- Jogador no Futebol Clube Tirsense – época de 63/64 – tendo jogado em torneios populares e futebol júnior em anos anteriores.
- Jogador na Académica de Coimbra – épocas de 64/65 e 68/69.
- Jogador no Futebol Clube do Porto – épocas de 65/66, 66/67 e 67/68.
- Vencedor da Bola de Prata – época de 68/69.
- Internacional, representando a Selecção Portuguesa de Futebol – década de 60.

Enquanto atleta, da Académica, qual foi a sua melhor recordação?

Antes de mais devo dizer que tenho muito prazer em conceder esta entrevista para a revista dos SMTUC. Bom, a minha vida desportiva durou muitos anos e portanto há muitas histórias. Desde sempre, desde de “miúdo”, pratiquei desporto, passando pelo atletismo, voleibol, hóquei em patins, ténis. A minha vida foi sempre muito ligada ao desporto. O desporto forte ao qual estive ligado foi exactamente ao futebol e à Académica. Três clubes essencialmente: Tirsense que é a equipa da minha terra, foi depois a vinda para Coimbra, estive aqui um ano e fiz uma boa época desportiva e fui convidado para um dos três grandes o Benfica, o Porto e o Sporting. Eu aceitei o contrato para ir para o Porto. Tive um contrato profissional de três anos. Quem me convidou foi o José Maria Pedroto que estava na altura como treinador do Porto. Fui para o Porto mas foi cómico porque quando lá cheguei o Pedroto foi-se embora, foi para Setúbal, não me treinou no Porto. É engraçado este relacionamento que eu tinha com o Pedroto, ele convidou-me para eu ir para o Porto e eu fui para o Porto. Quer dizer, eu fui para lá e não fui treinado por ele no primeiro ano mas nos últimos dois anos já fui, que ele voltou para o Porto. Foi um dos melhores treinadores que eu tive, um homem com personalidade forte, um homem que sabia de futebol, um líder, que é fundamental ser líder, como treinador tem que ser um líder. E tinha muita consideração por ele e muita amizade, o que era recíproco também. Portanto, estive três anos como profissional de futebol e ao fim desses três anos cheguei à conclusão que a minha vida não era a de jogador de futebol. Queria licenciar-me em Medicina e regressar à Académica, que me recebeu, como é óbvio, que me convidou e quis que eu viesse para cá e eu vim. E vim para cá precisamente em 1969, no ano em que ganhei a bola de prata. Faço uma boa época também. Tive mais convites mas não saí mais de Coimbra. Fiz o curso de medicina, continuei a jogar futebol e depois na fase final, já até licenciado (tirei a especialidade de medicina desportiva), fui para o União de Leiria como médico mas ainda cheguei a jogar. Era engraçado, chegava a Leiria, via os meus colegas de equipa, examinava-os como médico, e depois ia jogar futebol com eles, o que era de facto uma situação caricata. Durante um ano também fui médico da Académica.



Portanto, tem boas recordações enquanto atleta? Nem que seja a bola de prata!

Tenho, tenho. A bola de prata é um ponto alto na carreira, que nos dá um pouco de orgulho, obviamente. Ainda foi o ano em que marquei mais golos, agora nos outros anos o Eusébio ganhou tudo. Eu costumava brincar e dizer que eu não ganhei uma bola de prata, eu tirei uma bola de prata ao Eusébio. Ele era um grande jogador, um marcador e o Benfica estava no auge naquela altura. Portanto, essas são as recordações, tenho recordações agradáveis, os jogos, as vitórias, também as tristezas das derrotas, os jogos pela selecção...

Como é que vê hoje o futebol jogado comparado com o que era praticado na sua época?

Na minha época tenho um futebol com características muito próprias que era o futebol da Académica. Se nós olharmos hoje, eu às vezes estou a reparar como é que se joga e a maneira como se joga e que ainda agora no campeonato europeu eu estive a ver e é um futebol rendilhado, muito baseado no futebol Espanhol, na escola do Barcelona, que é o futebol que a Académica praticava. A Académica jogava este futebol de passes curtos, havia sempre um receptor da bola. A bola estava constantemente em movimento e havia sempre alguém que estava preparado para receber de um momento para o outro uma bola colocada em profundidade, nós fazíamos mais do que hoje se faz, porque hoje a tendência é atacar com um futebol rendilhado até à área. Nós procurávamos mais cedo a desmarcação do avançado, que se desmarcava e a bola era metida, havia bons passadores, o Gervásio, o Vítor Campos, jogavam a meio campo e punham a bola no avançado. Estou a falar desta relação do meio campo com avançado que era aquilo que eu vivia. O golo é um acidente de futebol como dizia o Fernando Vaz, porque às vezes nós temos a baliza aberta, apontamos e a bola vai para fora e, às vezes, bate na nuca e entra. Portanto, o futebol de hoje acaba por ser muito parecido com aquele que a Académica praticava. Nós fazíamos aquele jogo também um bocado defensivamente. Eu considero que há muitas semelhanças, hoje em dia por uma razão táctica e técnica e nós naquele tempo por uma razão defensiva porque nós andávamos muito na "moina" e quando chegávamos ao Domingo, os adversários corriam sempre mais do que nós. Era um bocado esta a nossa filosofia.

Qual era o meio de transporte que utilizava para se deslocar na cidade de Coimbra?

Andávamos de eléctrico. Carro, não. Carro só tinha o Mário Torres... O meu transporte, o nosso transporte eram os transportes públicos. Nós apanhávamos o autocarro ou o eléctrico, que nessa altura ainda existia, e ia com a assistência para o campo. Quando chegávamos ao campo a assistência ia para a bancada e eu ia para o balneário. É tão simples quanto isso. Portanto, o transporte público é indiscutivelmente já desde esse tempo o melhor transporte que existe.

Hoje é frequentador dos transportes públicos?

Não, hoje já não e até contribuo para que as pessoas aqui nesta casa também não sejam muito frequentadores dos transportes públicos porque eu dou-lhes 300 lugares de estacionamento nesta instituição, na cave, na subcave, eu pensei nos profissionais desta casa e naquela altura eu mandei contar os carros quando mandei fazer este edifício. Claro que neste momento já somos 900 e há 600 que ficam de fora. Claro que também há turnos e os turnos giram e facilita mas contrariamente ao que parece sou um defensor dos transportes públicos porque é a melhor maneira para nos deslocarmos nas cidades.

Que avaliação pessoal faz sobre a qualidade dos serviços prestados pelos SMTUC?

Eu não tenho conhecimento total, como lhe digo não sou um utilizador, mas por aquilo que me apercebo e do que converso aqui com colaboradores e até nas áreas de chefia que viajam de transporte público por uma questão de opção e acho muito bem e o retorno que eu tenho é francamente positivo.

Que impacto é que o plano de mobilidade teve na vida dos colaboradores e no próprio serviço do IPO?

Eu acho que o plano de mobilidade ainda não está completamente consolidado. Temos feito e continuaremos a fazer um esforço de divulgação. Acho que é preciso forçar, é preciso não desistir e é preciso criar mais informação para as pessoas. Não chega só expor o placar porque as pessoas passam pelo placar e não estão com paciência para o ler, é preciso ter alguma agressividade positiva em termos de esclarecimento das pessoas para saberem que podem verificar no painel quais as linhas disponíveis nas paragens adjacentes ao IPO. Claro, combatendo todo aquele hábito, muito enraizado nos portugueses, de levar o carro para todo o lado, e se possível, sempre o mais perto do local de destino. Eu até dou o exemplo dos ingleses, dos suecos, dos dinamarqueses que valorizam muito a questão da mobilidade e dos transportes públicos, fazem tudo naturalmente, como quem bebe um café, agora nós é eternamente o carro e deixam-no ali fora porque não podem trazer o carro para o 3º andar. Temos aqui uma questão de educação, com esta mentalidade não é fácil mudar. As pessoas habituaram-se à comodidade, e portanto, vejo isso como um grande obstáculo a ultrapassar. É preciso um trabalho de insistência muito grande e constante. Os painéis de informação são importantes mas é preciso fazer mais qualquer coisa, "dar-lhes a comida toda feita", sobretudo para os que vêm de fora, senão as pessoas ou não percebem ou não estão para estar ali a ler, a decifrar. Agora os restantes que vivem aqui na cidade estou convicto que apanharem os transportes públicos é o passo mais fácil e a adesão também será mais fácil.

Está hoje demonstrado que a qualidade da informação sobre um determinado sistema de transportes públicos e a facilidade de acesso à informação proporcionada por uma adequada comunicação entre os prestadores de serviços de transportes e os cidadãos são factores relevantes de adesão ao transporte público como forma de deslocação. Neste sentido, e indo ao encontro de uma necessidade antiga dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC), foi levada a cabo uma remodelação do **Mapa da Rede de Transportes Urbanos de Coimbra**, com recurso a novas tecnologias de informação, nomeadamente aos Sistemas de Informação Geográfica e com base na informação utilizada no planeador de viagem RUMOS.

Com efeito, a existência de um conjunto de informação georreferenciada, com particular destaque para a informação relativa às linhas existentes, permitiu a “montagem” da totalidade da rede de percursos actualmente existentes. Sobre esta base, foram individualizadas, com recurso a um esquema de sinalização apelativo e de fácil leitura, cada umas das linhas actualmente em vigor. Por conseguinte, apoiado por uma legenda que apresenta o nome de cada linha, o grafismo do mapa recorreu a uma simbologia que agrega uma cor, uma numeração e uma indicação de sentido para cada linha individualmente, permitindo, deste modo, que pela associação da cor e do sentido do símbolo gráfico seja fácil a acompanhar a direcção da linha ao longo do seu percurso.

Na determinação deste novo grafismo, mais apelativo e dinâmico, foram consultados diversos exemplos de mapas de operadores de transporte público, quer da Europa, quer, igualmente, de outros países, tais como Estados Unidos, Brasil, Canadá e Austrália, tendo como principal preocupação a adequação das melhores soluções às especificidades do Município de Coimbra e à realidade dos transportes urbanos da cidade. Fundamentalmente foram avaliados dois tipos de representação, sendo um primeiro grupo associado a uma informação de carácter mais esquemático e um segundo grupo com maior peso na representação geográfica da informação.

No primeiro grupo, as características encontradas neste tipo de mapa, realçam, essencialmente, a simplificação da informação, com representação esquemática dos eixos de circulação e com informação complementar reduzida, recorrendo, para o efeito, à simbologia em detrimento da informação toponímica. No caso dos exemplos evidenciados nas figuras seguintes, a informação apresentada privilegia a duplicação dos eixos, atribuindo-lhes uma paleta de cores consoante a identificação da linha pretendida e, no que respeita à simbologia, é utilizada uma colecção de símbolos gráficos simples, como é o caso do mapa da rede de transportes urbanos de Zagreb. Como vantagens, estes mapas apresentam uma leitura simples, com facilidade em retirar a informação sobre o percurso das linhas e as diferentes áreas da cidade que servem. No que concerne às desvantagens, poderá ser apontada a dificuldade de localização no mapa, tendo em conta o ponto de origem e destino do utilizador da rede de transportes, situação que se agrava no caso de se tratar de uma rede de transportes mais densas.

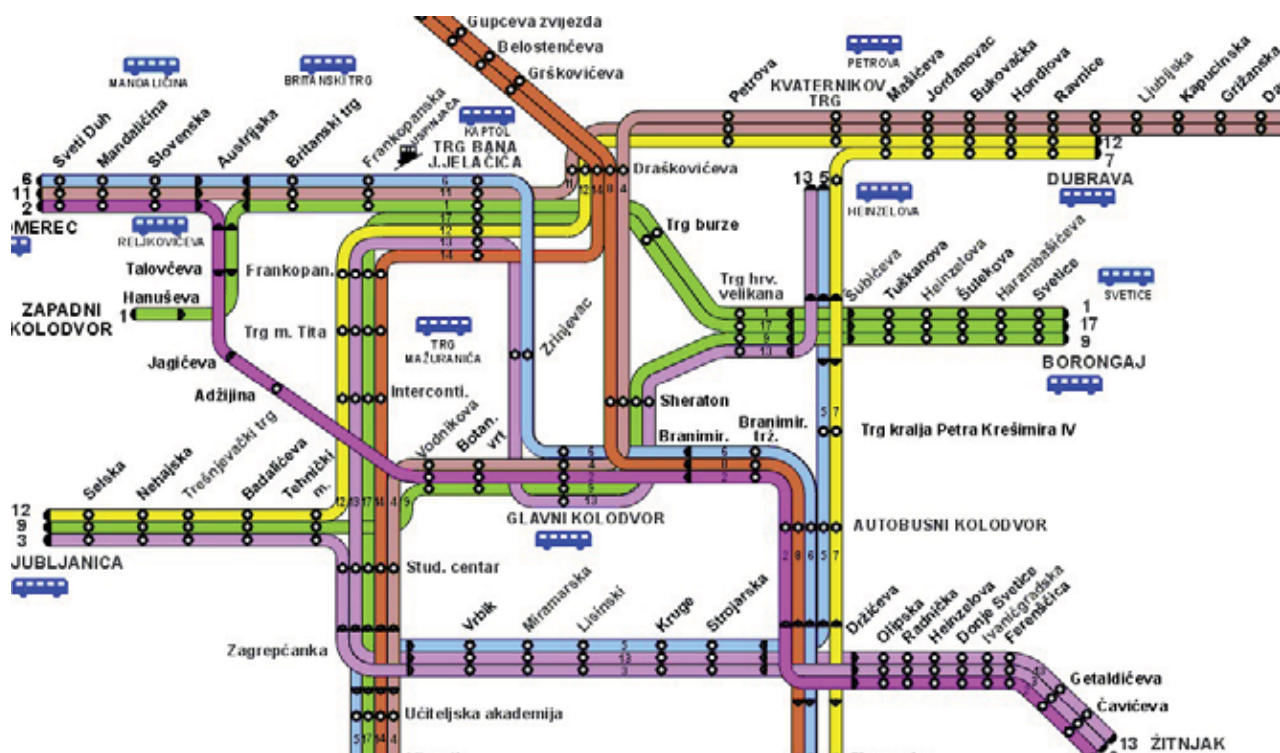


Fig. 1 – Extracto do mapa da rede de transportes urbanos de Zagreb

Relativamente ao segundo grupo analisado, a informação retrata com rigor o posicionamento geográfico das linhas e da restante informação. No exemplo ao lado evidenciado, no caso de Londres (Fig.2) são valorizados os percursos reais das linhas, bem como da restante informação de toponímia e/ou elementos naturais, tais como rios e parques. Igualmente a toponímia dos arruamentos é contemplada neste tipo de mapas, assim como dos principais monumentos e edifícios de relevo. A desvantagem deste tipo de mapas prende-se com o avultado volume de informação disponível para consulta, situação que muitas vezes dificulta a sua interpretação, sobretudo ao nível das linhas de transporte urbano e as áreas que servem, devido à maior dificuldade de acompanhar o seu percurso pela cidade, uma vez que visualmente não é possível distinguir as diferentes linhas. Por outro lado, a hierarquia da informação não permite, por vezes, identificar automaticamente o que será o “main core” deste tipo de plantas, ou seja, a rede de transportes. Em termos de vantagens, a conjugação da diferente informação, presente neste tipo de mapas, alarga o leque de potenciais utilizadores e a transversalidade a outros sectores, como por exemplo o turismo



Fig. 2 – Extracto do mapa da rede de transportes urbanos do centro de Londres

Conscientes das vantagens e desvantagens evidenciadas nos diferentes tipos de mapas analisados, procurou-se na reformulação do mapa da rede encontrar uma forma de conjugar as vantagens de ambas as plantas, ou seja, permitir uma leitura simples e imediata do “main core” do mapa (rede de transportes urbanos), simultaneamente com um nível de informação que permita alargar o seu leque de utilizadores e de sectores da cidade, tais como o turismo ou a comunidade universitária. Procurou-se assim, dotar este com um nível de informação devidamente hierarquizado, recorrendo a uma paleta de cores distinta para diferentes níveis de informação, quer ao nível da edificação, quer, igualmente, ao nível do edificado.

Em relação à planta anterior, foi abandonado a sua componente esquemática, conforme se pode observar na figura 3 e foi atribuída maior importância à realidade geográfica da cidade, devidamente apoiada num suporte toponímico mais detalhado e com recurso a um nível de informação do edificado mais completo.



Fig. 3 – Antigo Mapa da Rede



Fig. 4 – Extracto do novo Mapa da Rede

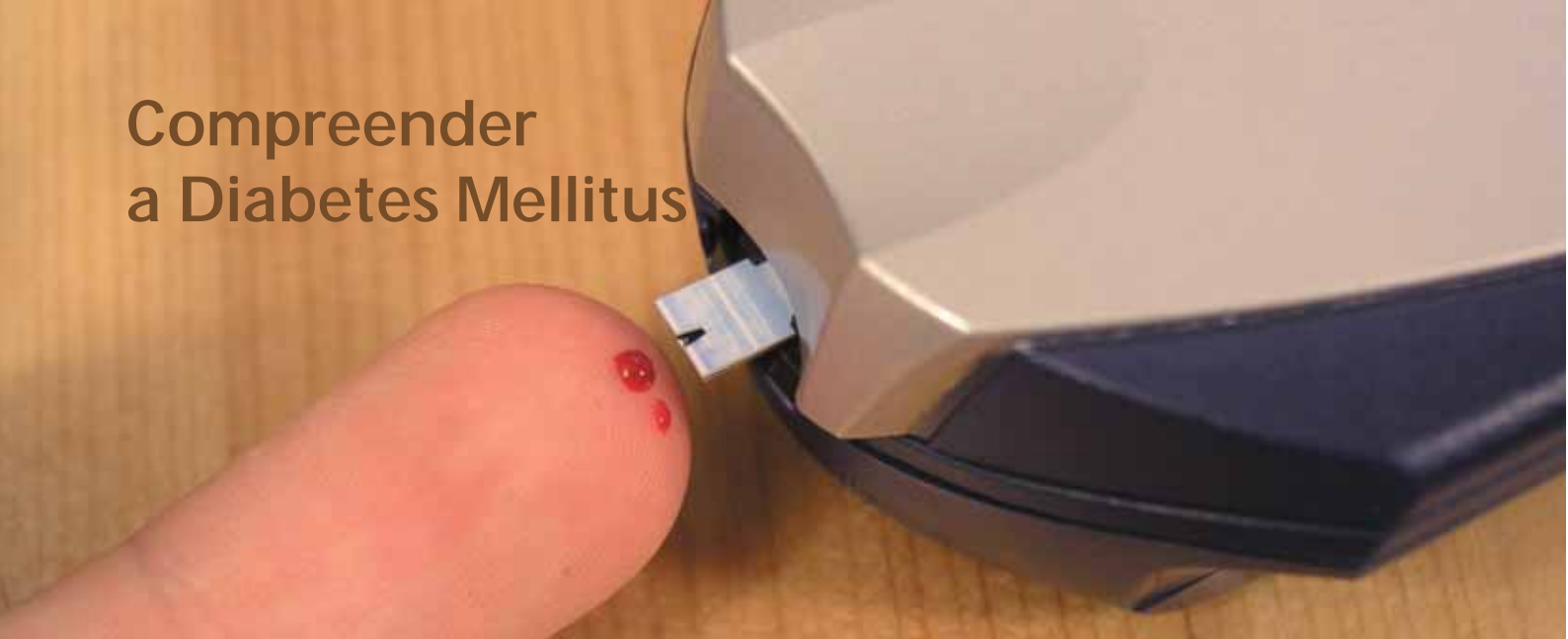
Porque a Cidade de Coimbra é visitada anualmente por milhares de turistas, este novo mapa da rede procurou igualmente congrega informação turística de valor, coadjuvada pela correspondente tradução dos principais elementos que a compõem.

O novo Mapa da rede de Transportes Urbanos de Coimbra já se encontra disponível na página electrónica dos SMTUC e irá ser brevemente disponibilizado nos expositores das paragens. Por outro lado, houve lugar à edição de um mapa de bolso essencialmente destinado aos turistas que nos visitam e que será disponibilizado em diversos locais da cidade. A comprovar a utilidade do mapa da rede de transportes urbanos, a organização do Eurogym 2012, evento que decorreu em Coimbra e que reuniu mais de quatro mil participantes de ginástica, solicitou aos SMTUC cerca de duzentos mapas para distribuir pelos diversos grupos, de modo a auxiliar as suas deslocações pela cidade em transportes públicos.

Confira o novo Mapa da rede de Transportes Urbanos de Coimbra na seguinte hiperligação:

http://www.smtuc.pt/geral/index_mapa.php

Compreender a Diabetes Mellitus



Atualmente, a Diabetes Mellitus é considerada um problema de saúde pública, em que apresenta taxas elevadas de morbilidade e mortalidade e com um aumento considerável na sua incidência e prevalência.

São vários os factores que contribuem para esta realidade, entre eles, o crescimento e envelhecimento da população, as alterações do estilo de vida (aumento do sedentarismo) e o aumento da prevalência da obesidade, principalmente junto das camadas mais jovens.

Associada à Diabetes Mellitus, estão outras patologias, tais como doenças coronárias, dislipidemias, hipertensão arterial, cegueira e possíveis amputações, diminuição da qualidade de vida e da esperança de vida, aumento dos custos em saúde.

A Diabetes Mellitus caracteriza-se por ser uma doença metabólica com um aumento anormal da quantidade de glicose no sangue. Embora seja a glicose a fonte energética do nosso organismo, o seu excesso acarreta consigo outras complicações.

Esta patologia é provocada pela deficiência na produção ou na acção da insulina.

Podemos distinguir dois tipos de diabetes:

Tipo 1- este tipo pode derivar de uma herança genética (5%-10%). Ocorre com a destruição das células Beta do pâncreas, geralmente decorrente de doenças auto-imunes, conduzindo á deficiência absoluta na produção de insulina. É compensado com a administração de insulina. A alimentação e o estilo de vida não estão directamente relacionados com este tipo de diabetes.

Tipo 2 – habitualmente este tipo é desencadeado por hábitos não saudáveis, com tendência para piorar o seu quadro com o avanço da idade. A sua maior incidência verifica-se entre a camada de população mais idosa, nos hipertensos e dislipidémicos. Estamos perante uma diminuição na resposta dos receptores da glicose à insulina.

Sinais e sintomas:

Os sintomas mais comuns na Diabetes Mellitus são:

- Poliúria (a pessoa urina com bastante frequência);
- Polidipsia (aumento da sede e consequente ingestão de líquidos)
- Polifagia (apetite aumentado), embora possa ocorrer perda de peso,
- Glicosúria (glicose excretada na urina);
- Fadiga;
- Dificuldades visuais (no tipo 1 as alterações são rápidas, no tipo 2 mais graduais);
- Dificuldades na cicatrização.
- Os utentes, habitualmente com diabetes tipo 1, podem apresentar cetoacidose diabética (cheiro a acetona na respiração do utente), caracterizada também por uma respiração rápida e profunda, náuseas, vômitos e dor abdominal, consciência alterada (confusão, letargia, hostilidade, etc). Quando a cetoacidose atinge casos severos, pode ocorrer o coma e progressão para a morte.

Diagnóstico:

A Diabetes Mellitus pode ser diagnosticada através de análises clínicas ao sangue pré-prandial (jejum).

- Quando o nível plasmático de glicose em jejum é maior ou igual a 120mg/dl em duas ocasiões.
- Quando o nível plasmático de glicose for superior ou igual a 200 mg/dl duas horas após a ingestão de 75g de glicose oral em duas ocasiões.
- Quando o nível plasmático de glicose aleatória for superior a 200 mg/dl e estão presentes sinais e sintomas típicos da diabetes.

A diabetes gestacional (desenvolvida durante a gravidez) tem critérios de diagnóstico diferente.

Prevenção:

O estilo de vida saudável ainda é a melhor forma de prevenir a diabetes. No caso do doente diabético os ensinamentos são a melhor forma de prevenção. Para um melhor controlo sobre a diabetes, a pessoa diabética tem de ter conhecimento sobre a doença, quais as causas, os efeitos e os riscos imediatos e longo prazo.

A educação para a saúde tem como objectivo principal desenvolver e reforçar comportamentos saudáveis e seguros na pessoa diabética. Os ensinamentos incidem na alimentação, na autovigilância (peso, avaliação de glicémia diária, auto-observação dos pés, entre outros); à higiene pessoal (cuidados com as unhas, tipo de calçado, etc); nos sinais de alarme das complicações agudas (hipoglicemia, acidose diabética); adesão à terapêutica.

Ainda não existe cura para a diabetes, contudo existem tratamentos disponíveis que quando seguidos de forma correta proporcionam qualidade de vida para a pessoa portadora.

Vigie a sua saúde!



Aos sócios do GCRD e funcionários em geral,

Caros amigos é com redobrado prazer que me dirijo a todos no sentido de vos dar a conhecer as últimas fases da vida da nossa associação.

Foi no passado mês de Julho que a Digníssima Administração dos SMTUC representada pelo Sr. Administrador Manuel Correia de Oliveira, Dr.^a Regina Ferreira e pelo Senhor Eng.^o António Santo, fizeram de forma cordial e singela a entrega da chave do novo salão de convívio à Direcção do GCRD por mim representada (Manuel Teixeira) e, foi com muito orgulho e satisfação que a recebi. Aliás, devo dizer e citando Fernando Pessoa que “o homem sonha e a obra nasce” e foi o que aconteceu com as últimas infraestruturas edificadas nos SMTUC, porque só com muita força de vontade, persistência e determinação se consegue algo que é um bem futuro para todos.

Devemos constatar o facto que temos presente, que o GCRD é uma realidade constante na vida de todos nós, pese embora o facto de que nem todos os funcionários são sócios e, é nesse sentido que apelo ao bom senso de todos aqueles que o não são, para que pensem melhor e passem a fazer parte desta família, porque sem sócios não existem associações, devo informar que temos conseguido com ações de sensibilização inscrever novos sócios num numero já bastante significativo, o que muito nos orgulha.

Está esta Direcção determinada e empenhada em conseguir dar aos sócios melhores condições e tudo aquilo a que tem direito, sendo que da vossa parte também esperamos o reconhecimento do esforço e do trabalho que colocamos ao vosso dispor.

Como já referi em outras ocasiões, as adversidades económicas atuais, condicionam de alguma forma os nossos desejos, mas isso não nos faz andar para traz, ou parar no tempo, antes pelo contrário, temos sempre presente de que o caminho a seguir é e será sempre em frente, porque o sucesso só se alcança com trabalho e determinação, por isso e para que o sucesso seja uma realidade não podemos esquecer os espaços físicos que estão à nossa responsabilidade. Nesse sentido está esta Direcção a construir um espaço de lazer exterior ao salão de convívio de forma a proporcionar aos sócios melhores condições durante os eventos e onde todos se sintam como em casa, esperamos que já no princípio do mês de Setembro façamos a mudança do salão antigo para o novo, assim se confirme a disponibilidade que todos precisamos.

As conjecturas económicas não se vislumbram as mais favoráveis e nos próximos tempos prevê-se uma acentuada queda no desenvolvimento e, com isso veem-se as empresas estagnadas, a lei dos compromissos obriga as empresas, a um certo tipo de obrigações e acertos no seu quotidiano, desta forma, a TV CABO, despesa mensal que os SMTUC suportavam deixou de o poder fazer passando esse ónus para o GCRD, não sendo uma despesa mensal muito elevada a direcção do Grupo decidiu ficar com o mesmo contrato já existente, uma vez que a mudança ou a procura de outro serviço importava em custos muito elevados e é nossa vontade que os sócios do Grupo continuem a usufruir desse serviço.

Devo referir em forma de lembrança que está a ser sorteada uma bicicleta de montanha cujas rifas podem ser adquiridas com os elementos da Direcção, nas oficinas gráficas, no bar dos SMTUC e na tesouraria com o colega Paulo Machado.

Não devo deixar passar esta oportunidade sem dizer que foi com alguma tristeza que a Direcção do GCRD se viu na contingência de cancelar o respetivo convívio de verão que se encontrava marcado para o dia 14 de julho, convívio esse que em nosso entender tinha todas as condições reunidas para ser um grande entretenimento para todos, onde estavam agendadas várias atividades em que uma delas era essencialmente virada para os mais novos e visava uma melhor apreensão das mais elementares regras do código de estrada.

No entanto não quer esta Direcção acreditar que algo de anormal se passou devido ao completo desinteresse de todos, acreditando que nos próximos eventos tenham outro tipo de interesse e participação, porque a preparação e organização dos convívios por muito singelos que sejam dão despesa, horas perdidas e muito trabalho. É nesse sentido que esperamos no futuro obter da vossa parte um melhor reconhecimento, bem como maior e melhor participação.

Termino deixando uma palavra de apreço à Administração dos SMTUC por tudo o que representa para o GCRD, para eles o nosso muito obrigado.

E para todos aqueles que fazem parte da vida deste Grupo e todos os que irão fazer, o GCRD deseja continuação de boas férias e um resto de ano cheio de incentivos e motivações.

**O GCRD somos todos nós.
Sempre a crescer para unir.**

Transportes Públicos do Mundo



Iveco articulado - Estrasburgo, França



Mercedes Citaro - Oxford, Reino Unido



Scania - Brisbane, Austrália



António Pereira da Silva, iniciou a sua actividade em 17/09/1984 nos SMTUC.
Aposentado em 01/07/2012, com a categoria profissional de Assistente Operacional.



António Simões Ângelo, iniciou a sua actividade em 07/10/1985 nos SMTUC.
Aposentado em 01/05/2012, com a categoria profissional de Assistente Operacional.



Guida Amaro Ângelo, iniciou a sua actividade em 11/11/1997 nos SMTUC.
Mobilidade Interna em 01/05/2012, com a categoria profissional de Assistente Técnica.



João dos Santos Inácio, iniciou a sua actividade em 05/05/1986 nos SMTUC.
Aposentado em 01/07/2012, com a categoria profissional de Encarregado Geral Operacional.



Lúcio Trindade Simões, iniciou a sua actividade em 17/03/1986 nos SMTUC.
Aposentado em 01/08/2012, com a categoria profissional de Assistente Operacional.



Rui Alexandre Varela Marques, iniciou a sua actividade em 03/10/2011 nos SMTUC. **Cessou contrato** em 20/06/2012, com a categoria profissional de Assistente Operacional.



TRANSPORTES
URBANOS
DE
COIMBRA

*Serviços Municipalizados
de Transportes Urbanos de Coimbra*
Guarda Inglesa
Apartado 5015
3041-901 Coimbra
Telefone: 239 801 100
Linha Verde: 800 20 32 80
Fax: 239 440 348
e-mail: geral@smtuc.pt
www.smtuc.pt

Revista SMTUC - Edição II
Nº 11 Maio a Agosto 2012
Propriedade: Serviços Municipalizados
de Transportes Urbanos de Coimbra
Edição Digital Quadrimestral
Coordenação: Paulo Vieira de Melo
Colaboração: António Santo, Carla Albuquerque, Casimiro Silva,
David Alves, João Silvano, Luís Santos, Marta Soares (Estagiária
FEUC), Óscar Carneiro, Regina Ferreira, Ricardo Grade
e GCRD-SMTUC.
Composição: Oficinas de Artes Gráficas SMTUC OAG/DSE
Esta Revista foi redigida de acordo com a antiga ortografia.
Tens ideias? Fotografias, textos, artigos?
Colabora e envia-nos: oag@smtuc.pt. Esta revista também é tua!



TRANSPORTES
URBANOS
DE
COIMBRA

Hural
Informação
Fotos
Eventos

300
pessoas gostam disto

Criar Página
Adicionar aos favoritos da minha
Página
Subscrever por RSS
Não gosto
Denunciar Página
Partilhar

SMTUC - Página oficial dos Transportes Urbanos de Coimbra

Transporte Público - Coimbra



Hural

SMTUC - Página oficial dos Transportes Urbanos de Coimbra
Transporte de Animais de Companhia



Fotos do Hural

Ontem às 11:12 · Gosto · Comentar · Partilhar

2 pessoas gostam disto.

Escreve um comentário...

SMTUC - Página oficial dos Transportes Urbanos de Coimbra
Acesso de Carrinhos de Bebê aos Transportes Públicos de Passageiros



Fotos do Hural

Ontem às 10:52 · Gosto · Comentar · Partilhar

SMTUC - Página oficial dos Transportes Urbanos de Coimbra
Alteração de Horários nas Férias Escolares

SMTUC
www.smtuc.pt

23/6 às 15:40 · Gosto · Comentar · Partilhar

Cristina Monteiro gosta disto.

Ver o comentário

Escreve um comentário...

SMTUC - Página oficial dos Transportes Urbanos de Coimbra
Linha NP 22T - Nova Zona de Paragem

SMTUC
www.smtuc.pt

SMTUC - Página oficial dos Transportes Urbanos de Coimbra
Fantastic Coimbra
Inicia hoje os circuitos diários, excepto à segunda-feira.

SMTUC
www.smtuc.pt

24/5 às 14:30 · Gosto · Comentar · Partilhar

Barbara Veiga e Mercia Almeida gostam disto.

Escreve um comentário...

SMTUC - Página oficial dos Transportes Urbanos de Coimbra
Transporte Seguro: Circuito Especial de Transportes 'Noites do Parque 2011'

SMTUC
www.smtuc.pt

20/5 às 10:37 · Gosto · Comentar · Partilhar

2 pessoas gostam disto.

Escreve um comentário...



- Escolha do percurso mais rápido;
- Minimização de tempos de espera;
- Diminuição do consumo de energia;
- Redução dos impactos ambientais negativos;
- Redução de atrasos;
- Aumento de poupanças.

centro de informação



TRANSPORTES
URBANOS
DE
COIMBRA

Serviços Municipalizados
de Transportes Urbanos
de Coimbra
Guarda Inglesa - Coimbra
geral@smtuc.pt
239 801 100



Goste da Página dos SMTUC no Facebook e esteja a par de todas as novidades!!!

ADIRA EM: [HTTP://WWW.FACEBOOK.COM/TRANSPORTESURBANOSCOIMBRA](http://www.facebook.com/transportesurbanoscoimbra)

Visite-nos também em:

www.smtuc.pt