

PUBLICAÇÃO QUADRIMESTRAL  
AGOSTO | 2013  
EDIÇÃO II Nº 14

# revista smtuc



Reforço da Linha 9F  
**Praia Fluvial**

**Projeto**  
**CIVITAS MODERN**  
Resultados finais





**Sandra Correia**

Chefe da Divisão de Serviços Financeiros (regime de substituição)

Quando se fala de Coimbra fala-se de uma cidade de média dimensão onde predomina o setor terciário, berço de uma universidade com mais de 700 anos, recentemente reconhecida como Património Mundial da Humanidade pela UNESCO e possuidora de um hospital universitário de referência onde trabalham diariamente cerca de 6.000 pessoas.

Mas, quem consegue viver ou passar por Coimbra sem reparar na panóplia de viaturas de transporte coletivo de diferentes tipologias que circulam diariamente na cidade e pertencem aos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos?

Os SMTUC têm como atividade principal o transporte coletivo urbano de passageiros no concelho de Coimbra e, por isso, trata-se de um serviço público de importante cariz social. Têm, assim, obrigações impostas pela Câmara Municipal de Coimbra que se espelham no dever de explorar e transportar nos trajetos que lhe são destinados, e de praticar um tarifário imposto.

Com uma rede de 88 linhas, servida por uma frota urbana de 131 viaturas, os SMTUC transportaram 14,8 milhões de passageiros no ano de 2012.

Os cidadãos com mobilidade reduzida têm também ao seu dispor quatro carrinhas adaptadas que transportaram 7,3 milhares de clientes em 2012.

A ligação entre a Baixa e a Alta de Coimbra é assegurada, quer pelo Elevador do Mercado D. Pedro V, quer pela Linha Azul com 3 mini autocarros elétricos que atravessam o centro histórico da cidade e facilitam a vida aos que se deslocam com algumas limitações e aos que visitam a cidade.

Os SMTUC foram pioneiros em Portugal na utilização dos títulos de transporte sem contacto. Criaram no país os primeiros parques “Park and Ride”, com o intuito de fomentar o uso do transporte público em detrimento da viatura privada.

Estes Serviços Municipalizados têm conseguido aproximar-se do cliente, prestar melhor informação, como é o caso dos painéis nas paragens que permitem saber o horário de chegada do próximo autocarro, do SMTUC Mobile que facilita a consulta no telemóvel de informações sobre linhas, paragens, locais de venda, etc, e muito recentemente o acesso a esses conteúdos na plataforma Android.

Em Maio deste ano foi também iniciada uma experiência piloto nas zonas de estacionamento de duração limitada, através da qual os clientes podem pagar o estacionamento com uma aplicação instalada no seu telemóvel.

Tem sido gradual mas eficaz a melhoria contínua do serviço prestado por esta entidade. É com enorme satisfação que nos apercebemos, num contexto informal, da utilidade do “sítio” dos SMTUC na vida dos nossos familiares, amigos e conhecidos.

Mas todo este dinamismo e empenho não têm sido suficientes para cativar todos os clientes potenciais, que continuam reféns do transporte individual ou porque simplesmente o seu orçamento individual não lhes permite sequer utilizar os transportes públicos.

Os SMTUC têm uma exploração deficitária pelo facto de garantirem um serviço em linhas e horários em que a procura é insuficiente e por assegurarem o serviço a “preço” inferior ao seu “custo de produção”. Ao longo dos anos os SMTUC têm visto reduzida a procura e desde 2010 que não recebem qualquer apoio da Administração Central para renovação da sua frota, cuja idade média era de 14,3 anos no final de 2012.

O seu défice de exploração é coberto exclusivamente por transferências da Câmara Municipal de Coimbra. Esta, para atenuar o défice, transferiu para os SMTUC a exploração das zonas de estacionamento de duração limitada (parcómetros), revertendo as receitas para estes Serviços.

Mas também aqui existem entraves, pois desde 2009 que as receitas de estacionamento têm registado quebras muito significativas. E se os SMTUC tivessem competência para fiscalizar as referidas zonas? Seria possível inverter a situação?

Em quase todos os países desenvolvidos provou-se que o serviço público de transportes não pode ser suportado apenas pelos clientes do serviço e que os orçamentos das entidades públicas não são suficientes para cobrir o défice de exploração. É necessário, por isso, encontrar novas formas de financiamento para os transportes públicos junto de quem retira vantagens de um sistema desta natureza.

De quem estamos a falar? Dos industriais, dos comerciantes, dos automobilistas e dos proprietários imobiliários. Porque não podem as grandes áreas comerciais servidas pelos SMTUC financiar a rede de transportes? Porque não se pode recuperar a velha ideia de uma taxa municipal que reverta para o financiamento do serviço público? Porque é que o imposto municipal sobre imóveis não pode ser calculado de acordo com a proximidade da rede de transportes públicos? Porque é que insistimos em trazer a viatura particular para o centro urbano e não somos incentivados a deixá-la em parques de estacionamento periféricos? Porque é que quando entramos na cidade com a nossa viatura não somos responsabilizados pelo aumento do tráfego e da poluição? Porque é que quando abastecemos as nossas viaturas não custeamos o serviço de transporte público?

Não baixemos os braços! Coimbra merece ser servida pelos SMTUC e todos quantos aqui trabalham querem dar o seu melhor por este serviço público que se quer de excelência.

Agucemos o engenho e a arte, sejamos criativos, discutamos ideias, racionalizemos custos, optimizemos recursos, sejamos críticos construtivos, sem descuidar a manutenção dos postos de trabalho e a qualidade do serviço público que prestamos.



## LINHA 9F

# MAIS E MELHORES TRANSPORTES PÚBLICOS PARA A PRAIA FLUVIAL

Durante o período de férias de verão, Coimbra tem mais e melhores ligações em transporte público para a praia fluvial de Torres do Mondego.

Desde o dia 15 de julho, os SMTUC aumentaram a oferta na Linha n.º 9F e o percurso desta linha foi estendido desde a zona de S. José / Estádio Cidade de Coimbra até à Portagem, passando a Linha a designar-se 9F/ Portagem – Casal da Misarela.



## Dia Mundial da Criança



Associando-se às Celebrações do Dia Mundial da Criança, este ano comemorado no dia 31 de maio, os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC) proporcionaram a todas as crianças, até aos 12 anos de idade (inclusive), a possibilidade de poderem viajar gratuitamente na sua rede de transportes.

Os SMTUC estiveram também presentes na iniciativa da Câmara Municipal “Aldeia das Oficinas” no Parque Verde do Mondego, disponibilizando um “Pantufinhas” para que as crianças pudessem usufruir de uma “viagem” neste veículo simpático, acolhedor e amigo do ambiente.

Ofereceram ainda, às crianças, a oportunidade de visitar as suas instalações, para conhecerem de perto o novo simulador de condução.

Foi assim um dia diferente e didático para as crianças, e uma boa oportunidade para os SMTUC promoverem o uso do transporte público.

A Constituição da República Portuguesa (CRP), no seu artigo 66.º consagra o direito ao ambiente e à qualidade de vida.

O supra referido normativo constitucional, dispõe que:

Todos têm o direito a um ambiente de vida humano, sadio e ecologicamente equilibrado e o dever de o defender.

O direito ao ambiente constitui um direito fundamental de todos e de cada um de nós;

E, todos nós, quer do ponto de vista individual, quer do ponto de vista coletivo, temos o dever de o defender.

O mesmo se aplica em relação ao Estado, pois constituem, entre outras, tarefas fundamentais deste, promover o bem - estar e a qualidade de vida das pessoas, efetivar o direito ao ambiente, proteger e valorizar o património cultural, defender a natureza e o ambiente, preservar os recursos naturais e assegurar um correto ordenamento do território, conforme consagra o artigo 9.º da CRP.

Assim, as crescentes preocupações em relação ao ambiente, quer por parte dos Estados, quer por parte dos cidadãos em geral, decorrentes da poluição do ar, água, praias, florestas, ruído, e demais desastres ambientais, têm conduzido à adoção e implementação de políticas públicas de proteção, prevenção e responsabilização ambiental, por forma a contribuir para a sua preservação.

As políticas públicas de ambiente visam otimizar a utilização dos recursos naturais no presente por forma a garantir a sua continuidade no futuro, quer qualitativamente, quer quantitativamente, como pressuposto básico de um desenvolvimento auto-sustentado, conforme o disposto na Lei de Bases do Ambiente (LBA).

A supra referida Lei, veio consagrar princípios específicos, nomeadamente, o princípio da prevenção e da responsabilização.

O princípio específico da prevenção, consagrado na alínea a) do artigo 4.º da LBA, visa prevenir danos e agressões ambientais, ou seja, as atuações com efeitos imediatos ou a prazo no ambiente devem ser consideradas de forma antecipativa, reduzindo ou eliminando as causas, por forma a evitar as referidas perdas em termos ambientais.

O princípio específico da responsabilização, consagrado na alínea h) do artigo 4.º da LBA, visa a assunção pelos agentes das consequências, para terceiros, da sua ação, direta ou indireta, sobre os recursos naturais, ou seja, o poluidor é obrigado a corrigir ou recuperar o ambiente, suportando os encargos daí resultantes (princípio do poluidor pagador).

Neste enquadramento, importa despertar a nossa consciência ambiental, pois todos nós, quer individualmente, quer coletivamente, somos convocados a adotar comportamentos amigos do ambiente por forma a preservar os nossos recursos naturais.



## Mobilidade Urbana Sustentável – Cidades Mais Verdes e com Melhores Transportes



No âmbito do Programa Europeu CIVITAS PLUS, cofinanciado pela Comissão Europeia, as cidades portuguesas de Coimbra, Funchal e Porto participaram nos projetos CIVITAS MODERN, MIMOSA e ELAN, respetivamente, no sentido de desenvolverem e implementarem medidas que procuraram promover boas práticas de mobilidade urbana sustentável e redução do uso de energia.

Estes projetos, que se iniciaram no final do ano de 2008, terminaram a sua fase de demonstração no final de 2012 / início de 2013. Deste modo, as três cidades portuguesas entenderam organizar um Fórum Final com o objetivo de apresentar os resultados finais do impacto das medidas que desenvolveram ao longo dos quatro anos dos projetos.

Aproveitando a realização da FENGE – Feira de Engenharia da Associação de Estudantes do Instituto Superior de Engenharia de Coimbra (ISEC) – e do convite endereçado pela sua organização, as cidades envolvidas decidiram realizar o Fórum Final CIVITAS@PT durante este evento, que contou com a participação de inúmeros convidados, nomeadamente representantes da comunidade científica, do setor empresarial, das autarquias locais e estudantes do ensino superior. Também o Instituto da Mobilidade e Transportes (IMT) esteve representado através dos técnicos da Direção Regional de Mobilidade e Transportes do Centro, bem como dos serviços centrais situados em Lisboa.

A cerimónia de abertura contou com a presença do Vereador da Câmara Municipal de Coimbra, Eng.º Paulo Leitão, em representação do Presidente da Autarquia, Dr. João Paulo Barbosa de Melo, o Administrador dos SMTUC e simultaneamente Vereador da Câmara Municipal de Coimbra, Dr. José Belo, do Vice-presidente do ISEC, Eng.º Jorge Barbosa e do Presidente da Associação de Estudantes do ISEC, Igor Ferreira, responsável pela organização do evento (FENGE) que acolheu esta iniciativa.

Do programa constava uma apresentação genérica da iniciativa CIVITAS, levada a cabo por Robert Stussi, Gestor da Avaliação do Projeto CIVITAS e reconhecido consultor na área da mobilidade a nível europeu e que contextualizou a importância do CIVITAS nas cidades europeias aderentes ao nível da mobilidade urbana sustentável. Após esta introdução, passou-se à apresentação do impacto dos projetos CIVITAS em cada uma das cidades portuguesas. Por parte de Coimbra, o Coordenador Local do Projeto CIVITAS MODERN, Eng.º Luís Santos, realizou uma apresentação onde evidenciou os principais resultados alcançados, bem como os ensinamentos adquiridos com a experiência de participação num projeto desta envergadura. De seguida, o Vereador da Mobilidade da Câmara Municipal do Funchal, Eng.º Amílcar Gonçalves e o Coordenador Local do Projeto CIVITAS MIMOSA, Dr. Cláudio Mantero, apresentaram os principais aspetos da participação da cidade do Funchal neste projeto europeu, dos resultados alcançados e principais ensinamentos numa experiência desta natureza. Por último, o Eng.º Nelson Barros, Professor Universitário responsável pela modelação dos impactos na qualidade do ar na Asprela (Zona de implementação das medidas do CIVITAS na Cidade do Porto), apresentou a metodologia e resultados alcançados no referido processo de avaliação de impactos. A fechar as comunicações do Fórum Final CIVITAS@PT, esteve representado o IMT, na pessoa da Diretora do Gabinete de Planeamento, Inovação e Avaliação, Arq.ª Isabel Seabra e que comentou as apresentações e o trabalho desenvolvido nas 3 Cidades Portuguesas envolvidas no Programa Civitas Plus, enquadrando essas medidas no contexto da mobilidade nacional. Após a última comunicação seguiu-se um intenso debate, moderado por Robert Stussi e que também foi o responsável pela apresentação das principais conclusões do evento e das comunicações apresentadas.

Da parte da tarde e para os interessados, houve lugar a visitas técnicas a algumas das medidas levadas a cabo em Coimbra, mais concretamente ao simulador de condução de alta tecnologia, integrado no Centro de Formação de Condução dos SMTUC, do Centro de Infomobilidade e ao Centro de Controlo de Rede de Transportes Públicos, onde puderam ser apreciados os Sistemas ITS ao serviço da organização.

O Projecto CIVITAS MODERN – Mobility, Development and Energy use Reduction – foi um consórcio composto por 4 cidades – Craiova, Brescia, Coimbra e Vitória-Gasteiz – determinadas em garantir compromissos políticos, incentivar a participação dos diversos stakeholders e perseguir uma orientação baseada no desempenho, de forma a melhorar substancialmente a qualidade de vida das suas comunidades como um todo.

O MODERN foi um dos 5 projetos enquadrados na iniciativa CIVITAS promovida pela Comissão Europeia e que procurou gerar um impacto decisivo ao apoiar e avaliar a implementação de estratégias ambiciosas e integradas de transporte urbano sustentável, que pudessem contribuir para a melhoria do bem-estar dos cidadãos europeus, tendo como principais objetivos:

- Promover e implementar medidas de transporte urbano sustentáveis, limpos e eficientes, nomeadamente em termos energéticos;
- Implementar pacotes integrados de medidas tecnológicas e políticas, na área das energias e transportes em 8 categorias de medidas;
- Desenvolver massa crítica e mercados para a inovação.

Na cidade de Coimbra, o Projecto MODERN apresentou como principais características:

- 8 Medidas
- Duração 2008 – 2012
- Financiamento elegível: 2 milhões de euros
- Co-financiamento da Comissão Europeia: 1 milhão de euros
- 6 Parceiros: Câmara Municipal de Coimbra; Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra; Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra; Critical Software; PRODESO – Ensino Profissional; Perform Energia

## Estudos de Viabilidade de Novos Serviços de Mobilidade em Coimbra

Foi uma medida que visou a realização de estudos de viabilidade técnica e económica para estabelecimento de serviços novos e complementares de mobilidade. Com efeito, anteriormente ao Projeto CIVITAS MODERN não existiam estudos sobre car-sharing em Portugal e o conceito era pouco ou nada conhecido no país, mesmo entre muito dos profissionais e autoridades locais relacionadas com matérias desta natureza. Deste modo, o Projeto CIVITAS MODERN apoiou um estudo de viabilidade económica e tecnológica sobre este tipo de serviços e o seu impacto no tráfego de veículos privados, avaliando a forma como um serviço de car-sharing poderia vir a ser implementado, bem como a possibilidade de utilizar veículos híbridos e/ou elétricos na sua frota, nomeadamente a partir da integração na Rede Nacional de Mobilidade Elétrica (Mobi.e).

Coimbra serviu, assim, como um caso de estudo inovador, a nível nacional, porque propôs a introdução inovadora de uma solução de transporte, nomeadamente os veículos elétricos, situação única na região no âmbito dos sistemas de car-sharing e que implica o envolvimento direto do Município e do operador local de transportes públicos (SMTUC). A cidade aprendeu que um sistema de car-sharing é viável a um custo relativamente baixo, permitindo gerar receitas que suportem a operação e que permitam a recuperação gradual do investimento. O lançamento do sistema com uma frota reduzida e com um forte envolvimento dos decisores políticos são chaves para o sucesso deste projeto.

Os resultados obtidos a curto prazo permitiram demonstrar impactos positivos sobre o balanço entre os custos operacionais e receitas operacionais (+0.04€/vKm), a eficiência do consumo nas viaturas (-0.84 MJ/vKm) e as emissões de gases dos veículos (-10 ton CO2/ano).



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION





## Combustíveis Alternativos em Coimbra

Realização de teste e ensaios para avaliar a aplicação de biodiesel nos autocarros dos SMTUC, de forma a tornar a frota mais ecológica e eficiente. Os ensaios previstos para testar as misturas consistiram em valores na ordem dos 30, 40 e 50% para cada litro de combustível.

Antes do Projeto CIVITAS MODERN, os transportes públicos portugueses tinham registado pouca utilização no uso de biocombustíveis nas suas frotas. Deste modo, o CIVITAS ajudou o operador de transportes públicos de Coimbra a utilizar o biodiesel como uma alternativa para a sua frota de veículos.

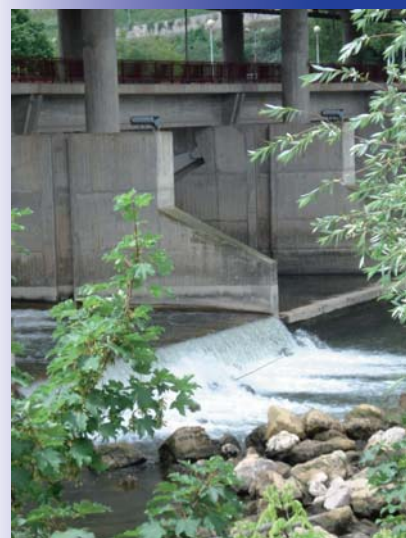
Após estabelecer os parâmetros do teste e formar o pessoal envolvido, a fase de teste propriamente dita, foi dividida em três etapas, onde em cada uma delas as diferentes misturas de combustível foram testadas em 4 autocarros durante 20 meses. Os resultados do teste foram bastante positivos, na medida em que: 1) os custos operacionais médios demonstraram ser inferiores; 2) as alterações nas emissões variaram entre os valores marginais (CO) e os 20% (PM); e 3) a hipotética introdução da mistura B30 na totalidade da frota dos autocarros dos SMTUC poderia vir a representar uma poupança nos custos operacionais em cerca de 420.000€/ano e a substituição de aproximadamente 268.000 litros de gasóleo.

## Produção de Energias Renováveis para as linhas de troleicarros em Coimbra

Com o apoio do Projeto CIVITAS MODERN, a cidade desenvolveu um estudo de viabilidade técnica, económica, ambiental e financeira para a construção de uma mini-hídrica no açude local do Rio Mondego para alimentar a rede elétrica utilizada pelos troleicarros e mini autocarros elétricos (Pantufinhas) dos SMTUC.

Dos estudos de viabilidade técnica, resultaram três possíveis localizações para as turbinas, enquanto que, no modelo económico e financeiro estimado, a eletricidade gerada cobre as necessidades dos serviços locais de transporte e permite contribuir com ganhos para o erário municipal com a venda de energia excedente para as empresas produtoras de eletricidade. Estudos complementares levaram ao desenvolvimento de um modelo computacional da mini-hídrica, que se revelou de grande aproveitamento para atividades de disseminação e publicitação do projeto. Desta forma, os resultados extrapolados a partir do estudo indicaram que, num curto período de tempo, a operação da mini-hídrica originaria impactos positivos sobre as receitas operacionais e também sobre a diminuição dos gases de efeito estufa ao nível nacional, ou seja, um decréscimo de 1 milhão de toneladas de CO<sub>2</sub> por ano. Com a implementação desta medida, foram estimadas receitas na ordem dos 200 mil euros/ano para um investimento de 1.7 milhões de euros e com um período de retorno de somente 8,5 anos, sendo estes valores considerados sustentáveis, do ponto de vista financeiro, tendo em conta outros investimentos semelhantes em projetos desta natureza. De acordo com o estudo apresentado, durante os primeiros anos, as receitas resultantes da venda de energia servirão para amortizar os custos do investimento, bem como para assegurar a alimentação da rede de tração elétrica utilizada pelos troleicarros e mini autocarros elétricos. Posteriormente, após a amortização inicial do projeto, as receitas geradas servirão para a aquisição de novas viaturas alimentadas a energia elétrica e que servirão para o reforço da frota de transporte público da cidade.

O estudo de viabilidade para a mini-hídrica no açude local do Rio Mondego foi uma das medidas do Projeto CIVITAS MODERN com maior cobertura e projeção mediática nos órgãos de comunicação social, tendo também um impacto muito positivo junto da comunidade científica.





## Centro de Infomobilidade e Promoção de Mobilidade em Coimbra

Coimbra tinha vindo a assistir a um constante declínio no número de passageiros no transporte público antes do Projeto CIVITAS MODERN. Contudo, em conjunto com o Projeto CIVITAS MODERN a cidade lançou um Centro de Infomobilidade, oferecendo uma maior e melhor informação sobre transportes públicos e serviços de mobilidade aos seus cidadãos e visitantes, ao congregar todos os operadores regionais de transporte público num só espaço.

O centro foi inaugurado em 2009 e desde logo excedeu todas as expectativas, ao receber 34.000 clientes em 2011, conjugado com uma elevada taxa de satisfação no serviço, por parte dos clientes (95.1%) e também dos operadores (100%). Tornou-se assim como o ponto de referência para muitas das iniciativas sobre mobilidade, levadas a cabo na cidade de Coimbra e foi também o primeiro local onde se disponibilizou o planeador de viagens RUMOS. O forte envolvimento do município foi crítico para o seu sucesso e para os resultados alcançados por todos os parceiros envolvidos, inclusivamente nas negociações relativas às questões financeiras do projeto.

Deste projeto, a cidade retirou três importantes lições, a saber: 1) um rigoroso planeamento e acompanhamento do processo são fundamentais, pese embora seja um fator consumidor de tempo; 2) a promoção de encontros sobre boas práticas de mobilidade sustentável e de planeamento urbano são cruciais para envolver todos os atores do processo; e 3) O envolvimento dos responsáveis técnicos pelo desenvolvimento de um planeador de viagens é necessário em todas as fases do processo.

## Planos de Gestão da Mobilidade em Coimbra

A cidade de Coimbra e mesmo o país, de uma forma geral, não tinham grande experiência em planos de deslocações para gerir as questões relativas à mobilidade. No entanto, o Projeto CIVITAS MODERN ajudou a encontrar as melhores práticas na gestão da mobilidade, que resultaram no desenvolvimento de políticas de mobilidade para o cluster da saúde na cidade.

Conjuntamente com os três hospitais e os SMTUC, o município elaborou três planos de deslocações, assegurando medidas na área da mobilidade para os seus funcionários, para os utentes e suas visitas do hospital e, por último, para toda a componente logística afeta aos equipamentos, desde a entrega de bens à gestão da frota automóvel do próprio hospital. A inovação assentou no reconhecimento de soluções de gestão da mobilidade, especialmente em planos de deslocações, como uma medida, não só prática mas também valiosa, para lidar com os desafios de mobilidade que a cidade apresenta.

Os resultados principais foram muito positivos, verificando-se uma distribuição modal na ordem dos 10,3% do automóvel privado para o transporte público no Instituto de Oncologia de Coimbra (IPO), com significativas poupanças energéticas nos modos de deslocação dos colaboradores deste hospital, em cerca de -15%. Por outro lado, pouparam-se 273 toneladas de emissões de CO<sub>2</sub> durante a implementação do plano de deslocações, só no primeiro ano. Devido ao Projeto CIVITAS MODERN, o desenvolvimento e elaboração destes planos de deslocações e ações de gestão da mobilidade foram catalisadores numa mudança de mentalidade entre os técnicos de planeamento e decisores políticos locais.



## Formação de Condução Orientada para a Segurança em Coimbra

O Projeto CIVITAS MODERN apoiou a implementação de um moderno centro de formação nos SMTUC, equipado com um inovador simulador de alta tecnologia, de modo a possibilitar a formação dos condutores de veículos pesados de transporte de passageiros, dotando-os com as mais recentes técnicas de condução segura e eficiente, do ponto de vista ambiental e de redução do consumo de combustível.

O simulador de alta tecnologia garante o acesso dos condutores aos mais inovadores processos e métodos disponíveis em formação, incluindo simulações virtuais das condições reais de condução, bem como de entrada e saída de passageiros. Um grupo de referência inicial, constituído por 25 tripulantes, foi treinado, no sentido de avaliar os impactos das sessões de formação em condução.

Os resultados desta avaliação mostraram uma redução média de 15% nos custos operacionais, comparativamente à utilização de veículos da frota dos SMTUC para efeitos de formação, um aumento substancial nos valores médios em termos de eficiência no consumo de combustível (15%) e uma redução de 33% no número total de incidentes comparativamente à utilização dos veículos da frota em simulações reais.

Atualmente, decorre um processo de licenciamento do centro de condução para a formação de condutores de outros operadores de transporte público, assim como eventuais parcerias com organizações especializadas nesta área encontram-se a ser avaliadas.

Prevê-se um aumento gradual do número de formações ministradas e correspondentes formandos no centro de formação, em virtude dos baixos custos decorrentes da utilização do simulador, bem como da libertação de recursos da frota face às necessidades atuais. Como resultado do incremento na utilização desta tecnologia, são esperadas significativas reduções ao nível da poupança de combustível, redução de poluição, aumento da segurança e elevados ganhos na qualidade da condução, por parte dos tripulantes da frota dos SMTUC, que naturalmente se traduzirão num aumento do conforto nas viagens para os passageiros.

## Instrumentos de Infomobilidade para a Gestão de Dados de Trânsito em Coimbra

Antes do Projeto CIVITAS MODERN, Coimbra confiava numa tecnologia de rádio, não muito eficiente, para a transmissão de informação relativa à gestão da frota. Por conseguinte, no sentido de tornar o sistema de transporte público mais atrativo, o Projecto CIVITAS MODERN apoiou o desenvolvimento de um novo Sistema de Apoio à Exploração (SAE) para substituição do sistema anterior, de modo a poder suportar tecnologia de comunicação de dados por GPS/GPRS e novas funcionalidades, bem como o desenvolvimento de aplicações móveis. Com efeito, esta tecnologia baseada num sistema GPS melhorou a transmissão de informação em tempo real, a partir de diversos dispositivos.

Após a instalação do SAE, com tecnologia GPS/GPRS, foi desenvolvida uma aplicação móvel, no sentido de disponibilizar gratuitamente os horários das linhas dos SMTUC nos dispositivos móveis. Foram também instalados painéis com informação em tempo real, que se revelaram uma boa aposta do ponto de vista do investimento financeiro e respetivo retorno obtido, em virtude da visibilidade e aumento da informação sobre transporte público, em locais tão importantes como salas de espera de hospitais e/ou locais de grande aglomeração de pessoas.

A demonstração da medida alcançou resultados positivos em termos de valores médios das receitas operacionais, de custos operacionais, na percentagem de viagens perdidas devido a incidentes de tráfego, melhorando, igualmente, o aumento da velocidade média da rede em 2,4% e, por último, o aumento do grau de visibilidade da informação sobre transporte público, por parte dos seus utilizadores.

A implementação desta medida ofereceu também ensinamentos importantes para a cidade, nomeadamente: 1) a atualização do SAE para uma tecnologia GPRS revelou-se acertada do ponto de vista do custo/benefício, porque melhorou a qualidade dos serviços de transporte público; 2) o envolvimento dos parceiros do projeto na elaboração e lançamento dos produtos foi de extrema importância para a qualidade dos resultados alcançados, nomeadamente na confiança e interoperabilidade do sistema; e 3) de forma a preservar a credibilidade do sistema de informação para o público, revela-se indispensável manter um controlo rigoroso e frequente sobre o tipo e a qualidade de informação que é disponibilizada aos utilizadores do transporte público.



B.I.

**José Belo**, nasceu em Freixo de Numão em 1947.

É licenciado em Direito pela Universidade de Coimbra com pós-graduação em Recursos Humanos e graduação em Estudos Avançados no âmbito do Doutoramento em Segurança e Higiene no Trabalho, na Universidade de Leon.

Foi quadro superior no Ministério do Trabalho.

Entre outras funções, foi também o máximo responsável pela execução das políticas das relações e condições de trabalho em Macau, durante 15 anos, onde também foi Deputado à Assembleia Legislativa.

Exerceu, ainda, funções na Provedoria da Justiça, como Secretário-Geral.

Tive uma infância muito despreocupada numa aldeia linda que se chama Freixo de Numão. Havia em casa algum desafoço, numa família com uns pais de saudosa memória, e mais 5 irmãos. A escola primária foi feita sem “reguadas”, porque tinha uma memória que ajudava muito.

Tinha, também, a paixão do futebol e de, em cima do muro da minha escola primária, fazer os relatos “à capela”, vindo daí, se calhar, o jeito de falar rápido, que me ficou e que eu tento domesticar para evitar “incidentes diplomáticos”, que as espontaneidades possam gerar.

Acabada a primária e feito com sucesso o exame de admissão, assentei arraias em Lamego, no Liceu. Fiz parte daquele núcleo restrito de alunos cujas famílias, na altura, conseguiram suportar os custos de ter os filhos a estudar longe de casa. Em Lamego, fiz um percurso sem chumbos. Mas o bichinho do futebol já mordia. Nos torneios inter-turmas parece que dei nas vistas e alguns colegas mais velhos, que jogavam no Sporting local, disseram-me para ir lá treinar. Não havia camadas jovens pelo que a aprendizagem, nos meus 15 anos de então, foi feita junto dos seniores,

onde parece que também me destaquei...

Assim fui para o Porto, à boleia do portismo do meu pai. Estive em duas finais de Juniores, ambas com o Sporting. Numa delas o Porto ganhou e na outra perdeu, precisamente em Coimbra.

Na final do jogo em que perdemos, o então representante da Académica no Porto, o senhor Macedo, abordou-me no caminho entre os balneários e a saída, junto às piscinas, dizendo-me: “O capitão Mário Wilson, quando a Académica vai ao Porto costuma ir ver os Juniores e gostava de o ver em Coimbra.”

Marcámos um encontro na Brasileira, no Porto, na segunda-feira seguinte.

Estava numa encruzilhada. A minha ida para o Porto assentava num compromisso, que tinha assumido com a minha mãe, de que ao primeiro chumbo o futebol acabava. Ora, já no 7º ano, só me “cheirava” que iria fazer apenas a cadeira de Organização Política. Tinha o destino traçado... Quando cheguei ao encontro com o bom do Sr. Macedo, mesmo antes de ele falar, disse-lhe:

- Eu vou para Coimbra, mas com uma condição.

Ele pensou logo que ia pedir mundos e fundos, coisa que a AAC/Secção de Futebol não tinha. Mas ficou boquiaberto quando lhe disse que essa condição passava por convencer a minha mãe.

Meu dito, meu feito. Na segunda-feira seguinte, ele e o Sr. Graça, um académico fervoroso, metem-se num táxi e foram conhecer a aldeia mais linda de Portugal.

Eles passaram no exame perante a minha mãe e foi assim, que vim para Coimbra ainda para os Juniores, em 1965/66, onde estive um ano, subindo a sénior na época de 1966/67, aquela bem famosa porque a Académica ficou em 2º lugar a seguir ao então europeu Benfica com menos dois pontos.

Com a camisola negra corri meio mundo: Europa, África, América e Médio-Oriente. Participei nas competições Europeias, ganhámos e perdemos em muitas “Taças” e “Campeonatos”, alguns mesmo com classificações muito honrosas. Mas se pudesse escolher um jogo, esse teria que ser a mítica final de 1969, aquela que foi “mais” do que um jogo de futebol. Digo-o com orgulho. Nela soubemos cumprir a responsabilidade que a Academia nos pedia e o momento nos exigia, levando aos ombros a crise académica de 69 e o peso dos valores e ideais que só tiveram encontro marcado com o povo português, depois do 25 de Abril de 1974.

Acabei para a Académica em 1978/79, onde nos últimos anos joguei de borla, por opção, para a minha bolsa poder ser aproveitada para outro jogador. Em 1980 o Gervásio ainda me “mobilizou” para ser assessor Jurídico do Sindicato dos Jogadores de Futebol. Foi uma experiência muito gratificante ao longo de 2 anos, que me permitiu viajar até muitas “sombras” que existem no maior fenómeno de massas do séc. XX, que foi o futebol.

Entretanto, em 1971, enamorado de uma macaense, casei. Desse casamento nasceram 2 filhos, a coisa mais linda da minha vida, tendo ambos envergado a camisola negra: um no futebol e outro no Hóquei em Patins.

### Como foi a sua experiência de vida e atividade profissional em Macau e depois de vir de Macau?

A minha mulher era filha única e não pode surpreender que, em 1983, “atrelado” a ela, tivesse voado para Macau, para trabalhar no Gabinete do Secretário Adjunto dos Assuntos Sociais, como assessor.



Como ressalta do pequeno resumo da minha atividade profissional e política, atrás descrito, em Macau tudo correu bem. Foi exaltante até poder participar no levantamento de um edifício sócio laboral, que pedia meças às redondezas. Aliás, em 2006, fui surpreendido por um convite do Governador de Macau que calou muito fundo. Convidaram-me para ir aos 20 anos do meu antigo serviço. Era um governo estrangeiro a fazê-lo. Que melhor avaliação para todo esse tempo que dediquei à área sócio laboral...

Gostei também de ter trabalhado com o Dr. Nascimento Rodrigues, na Provedoria de Justiça, onde durante 3 anos, desempenhei as funções de Secretário-Geral. Era um bom amigo e grande Senhor da política, sério, q.b., e com grande dimensão humana. Saí de lá, por razões do meu interesse profissional, muito mais rico do que quando cheguei.

Depois seguiu-se mais uma experiência no meu trabalho como coordenador na inspeção do trabalho, em Coimbra, onde criei amizades para a vida com profissionais de alto gabarito, que sabiam, como poucos, adaptar o direito do trabalho às necessidades da vida social e empresarial. Tiro-lhes o meu chapéu...

### **Adaptou-se facilmente à cultura macaense? Quais foram as principais dificuldades com que se deparou?**

Não foi difícil. O meu sogro foi diretor do jornal da Diocese, em Macau, que me enviava para cá. Por isso, conheci Macau através das suas páginas mesmo antes de para lá ir. Depois, o facto de a minha mulher falar chinês também facilitou muito a vida.

Por outro lado, a área do trabalho, a área social, tem a ver com o Macau real, com a sua genuinidade, com as pessoas de carne e osso. E eu gosto de servir as pessoas ... e por isso tudo se entranhou mais rápido ... Tive a sorte, também, de nessa fantástica realidade de uma comunhão de dois povos e duas culturas, ter podido participar na construção, de um modelo sócio laboral que rapidamente pedia meças às redondezas. Foi empolgante ter ajudado a nascer a 1ª Lei do Trabalho, ter empurrado a criação de uma Inspeção do Trabalho, dos Serviços de Emprego, da Segurança Social, da Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho, até à abordagem moderna de uma Formação Profissional para o Emprego. Com vaidade digo, que nesta área adotámos, por exemplo, o sistema dual nos princípios da última década do século XX, quando em Portugal só agora se estão a fazer abordagens exploratórias para implementar o Sistema. Todo este edifício, em cuja construção participei enquanto seu dirigente máximo, foi testado com sucesso ao longo dos anos, nomeadamente durante a crise asiática, que também foi uma crise sofrida e dorida para as pessoas. E a experiência colhida faz-me pensar, que, em Portugal, se os seus dirigentes souberem trabalhar em rede, podem, com imaginação e pragmatismo, prestar aos cidadãos e à sociedade inestimáveis serviços, sobretudo na área do emprego/desemprego, onde se jogam coisas tão importantes para a coesão social do país e da própria União Europeia.

Apanhei 4 Governadores e a dado passo, numa terra de partidas e chegadas, era já o dirigente máximo mais antigo em Macau, vivendo uma experiência de aculturação única, onde duas culturas coexistiam com respeito e solidariedade.

De facto, foi uma terra que me agarrou e onde ao olhar para trás apetece dizer, com orgulho, do ponto de vista pessoal e profissional: missão cumprida.

### **Como encarou o desafio da Vereação da CMC?**

Com naturalidade, mas com muita responsabilidade. Era uma oportunidade de ouro de continuar a servir os outros. E pensei para os meus botões, se calhar com vaidade a mais, que podia fazer um bom trabalho. O que era preciso era não ter a mania que era importante, ter bom senso, ser capaz de ser humilde, saber ouvir e pôr a nossa experiência ao serviço dos munícipes.

Tenho feito tudo isso e as coisas, felizmente, têm corrido bem.

### **Que opinião tem dos SMTUC e que significado tem para si pertencer, desde dia 4 de Março, ao Conselho de Administração destes Serviços?**

Olhe, não é fácil dizer que não ao Dr. Barbosa de Melo. Sabe mobilizar as pessoas e estimulá-las para os desafios. Por isso, aqui estou, a fazer parte dessa equipa, embora me pareça que o legislador não foi feliz ao escolher este modelo de gestão para uma casa desta dimensão e com este valor estratégico.

### **Que medidas poderiam promover a utilização dos Transportes Públicos?**

Mais transporte de massas, menos transporte individual. Esta é a chave.

Para se chegar lá há muitos caminhos: dificultar o uso do automóvel na cidade; criar zonas pedonais; facilitar a “vida” aos autocarros; criar boa cadência no serviço ao público; em suma, dar mais eficiência aos autocarros públicos urbanos.

O resto virá por arrastamento.

### **A Universidade e a Rua da Sofia foram eleitas recentemente património mundial, que impacto acha que terá na cidade e nos transportes públicos?**

É uma grande satisfação, para todos os que amam Coimbra, mas também é muito responsabilizante, porque, a partir de agora, toda a sua estratégia tem que ter no seu seio o valor universal da Cidade.

Ora todos sabemos da importância do Sistema de Transportes e Acessibilidades no desenvolvimento económico e social. É preciso pensar largo, mas sempre com opções sustentáveis, que permitam diminuir o factor distância no Concelho. Tenho, neste aspeto, uma longa lista de desejos mas a conjuntura é redutora...

### **Qual a perspetiva que tem em relação ao futuro dos transportes urbanos em Coimbra?**

Temos que ser inovadores para os SMTUC poderem crescer, acertando o passo com as evoluções tecnológicas, quer ao nível de veículos mais limpos, quer das telecomunicações.

Coimbra é uma cidade jovem e os saltos tecnológicos serão, nesta área, fundamentais para criar novos clientes, pondo uma empresa centenária ao serviço das pessoas, de todas as pessoas de Coimbra.

A questão do horizonte temporal necessário para se atingirem bons resultados vai depender da forma como soubermos olhar para o potencial de pessoas, que podem acrescentar aos milhões que os SMTUC já transportam por ano.

## O que acontece no nosso corpo e os valores que denunciam a hipertensão arterial

A hipertensão arterial (HTA) é o problema de Saúde Pública mais importante em Portugal, sendo responsável por elevado número de complicações cardiovasculares.

Os valores da pressão arterial de cada indivíduo são determinados pela pressão a que o sangue circula nas artérias do organismo, em consequência da ação de bombeamento que o coração efetua por pulsação.

Assim, de cada vez que o coração se contrai (sístole), o sangue é expelido através da artéria aorta. A pressão máxima atingida durante a expulsão do sangue é a chamada pressão sistólica (pressão máxima). Em seguida, a pressão dentro das artérias vai descendo à medida que o coração se relaxa. A pressão mais baixa atingida é a chamada pressão diastólica (pressão mínima).

A pressão ou tensão arterial de cada indivíduo varia de momento a momento em resposta às diferentes atividades e emoções. É importante saber-se que, em alguns indivíduos, a pressão arterial se eleva no ato da medição, só pela presença do médico (reação de alarme), sendo então chamada de «hipertensão de bata branca».

Por este motivo, é por vezes difícil ao médico decidir, numa única visita, se um determinado indivíduo é hipertenso. No entanto, a pressão arterial tem tendência a baixar para os valores habituais do indivíduo à medida que ele se habitua às manobras de medição e ao médico, em visitas sucessivas.

Torna-se por isso necessário, sobretudo com níveis tensionais só ligeiramente elevados, que o doente seja observado em várias visitas, durante alguns meses, antes que o diagnóstico de hipertensão e a sua terapia possam ser estabelecidos com segurança. Durante esse período de espera, em que, aliás, não se devem administrar medicamentos, o indivíduo suspeito de hipertensão arterial deve iniciar um programa de medidas não farmacológicas, que adiante descreveremos.

Considera-se que um indivíduo é hipertenso quando tem uma pressão arterial repetidamente superior ou igual a 140mmHg para a sistólica e/ou 90mmHg para a diastólica.

No entanto, para certos doentes, como os diabéticos e os renais ou já com doença cardiovascular, recomenda-se que tenham valores inferiores a 130/80mmHg.

Não existe uma definição claramente estabelecida para os valores da pressão arterial nas crianças.

No entanto, considera-se, geralmente, que os valores tensionais acima 110/70 mmHg, devem ser considerados suspeitos, antes dos 10 anos de idade.

Com a idade a pressão arterial tem tendência a subir. Todavia a pressão arterial elevada no idoso não deve ser considerada normal.

## Os riscos da hipertensão arterial

A hipertensão arterial é um fator de risco importantíssimo de doença cardiovascular e a principal causa de morte e incapacidade no nosso País

Hoje, reconhece-se que a adoção de um estilo de vida saudável pode prevenir, pelo menos em parte, o aparecimento de hipertensão arterial (HTA). Por outro lado, sabe-se que existe um enorme potencial para reduzir a incidência de doença e de morte cardiovascular se a HTA for detetada precocemente e controlada adequadamente. Está bem demonstrado que uma pressão arterial sistólica (PAS) superior a 160mmHg ou uma diastólica (PAD) superior a 95mmHg triplicam o risco de acidente vascular cerebral, duplicando também o risco de doença coronária.

## As principais doenças associadas à HTA, e por ela causadas, são:

- Acidente vascular cerebral;
- Cardiopatia isquémica, incluindo angina de peito, enfarte do miocárdio e morte súbita;
- Insuficiência cardíaca;
- Aneurisma dissecante da aorta;
- Insuficiência renal.

Esta doença pode levar a graves lesões dos órgãos vitais, tais como:

- Diminuição gradual da função do órgão, devido a um fornecimento insuficiente de sangue. Esta diminuição ou perda da função pode ser rápida e maciça quando um vaso estreitado se fecha completamente, se rompe ou é obstruído por um coágulo, interrompendo totalmente o fornecimento de sangue ao órgão. A consequência pode ser, por exemplo, um enfarte do miocárdio, um acidente vascular cerebral ou uma gangrena do pé, de acordo com o território afetado.
- A parede arterial enfraquecida pela pressão arterial elevada pode ceder e dilatar-se, formando um pequeno balão, que chamamos aneurisma.



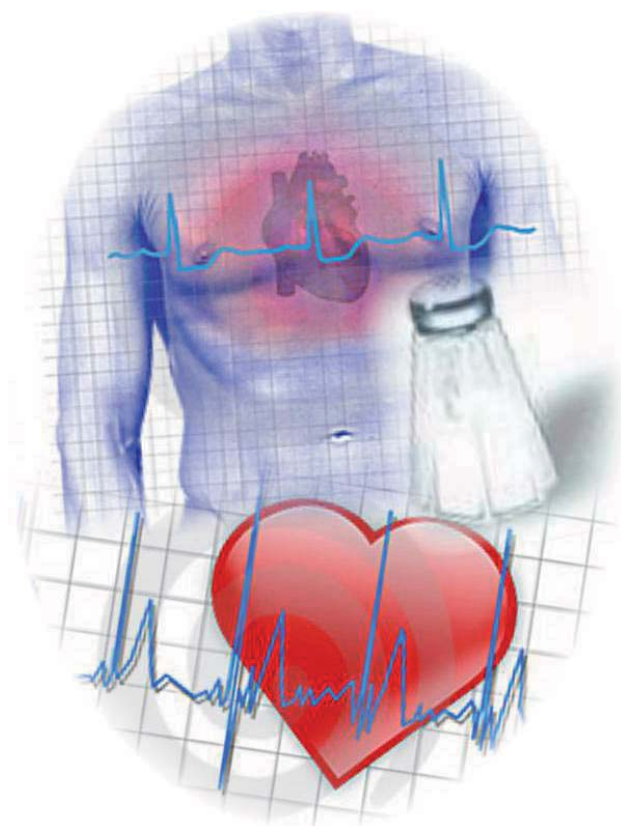
Se isto acontecer, na artéria aorta ou numa artéria do cérebro, poderá ocorrer uma crise cardiovascular que põe em risco a vida do indivíduo.

- A HTA obriga o coração a trabalhar mais para bombear o sangue através dos vasos. Este maior esforço leva o coração a hipertrofiar-se e, finalmente, a dilatar-se.

Como consequência pode surgir insuficiência cardíaca (quando o coração já não consegue bombear sangue suficiente para satisfazer as necessidades do organismo).

### **Medidas não farmacológicas para o combate à HTA:**

A adoção de um estilo de vida saudável proporciona geralmente uma descida significativa da pressão arterial, que pode ser suficiente para baixar até valores tensionais normais. As vantagens que advêm de não ser, nestes casos, necessário recorrer a medicamentos (ou ser possível reduzir a sua quantidade) são por demais evidentes para necessitarem de ser enumeradas.



#### **1. Reduzir o consumo de sal**

A diminuição do consumo de sal reduz a pressão arterial em grande número dos hipertensos. Esta redução pode ser efetuada, não adicionando sal (ou reduzindo a sua quantidade) quer durante a confeção dos alimentos, quer à mesa, evitando ainda ingerir alimentos salgados.



#### **2. Diminuir o excesso de peso**

Os hipertensos com excesso de peso podem reduzir a pressão arterial através do emagrecimento. A perda de 5 Kg pode implicar uma descida da pressão arterial da ordem dos 10 mmHg na sistólica e de 5 mmHg na diastólica.



#### **3. Reduzir o consumo do álcool**

Como já vimos, o consumo excessivo de álcool pode desencadear HTA em alguns indivíduos e, pelo contrário, a sua redução pode baixar a pressão arterial, além de ajudar a reduzir o peso.



#### **4. Exercício físico**

Através de uma prática física regular pode-se reduzir significativamente a pressão arterial. O exercício escolhido deve compreender movimentos cíclicos (marcha, corrida, natação, dança). Os hipertensos devem evitar esforços como, levantar pesos, empurrar móveis pesados, que aumentam por vezes, excessivamente, a pressão arterial.



Estando a chegar ao fim o biénio 2011/13 e, em conjunto com os demais elementos que compuseram a Direção do GCRD, fica aqui expressa a clara sensação do dever cumprido, dever esse que se traduziu em nada mais nada menos, do que na vontade de tudo fazer em benefício dos sócios do Grupo e por inerência de todos aqueles que teimam em não o ser, sendo que de alguma forma, também eles beneficiam do nosso trabalho.

Trabalhou esta Direção sempre com o pressuposto de fomentar o espírito de grupo e de união e, em abono da verdade, diga-se, nem sempre foi fácil.

Ao longo destes dois anos foram diversas as manifestações de agrado por parte daqueles que vivem de forma intensa a vida deste Grupo, dando ideias, nutrindo opiniões e congratulando-se de forma satisfatória por verem o trabalho desenvolvido por esta Direção, sendo que, são as críticas construtivas que nos movem e motivam a seguir em frente e, não desabafos maliciosos com o qual nos temos debatido há algum tempo para cá.

Não pretendemos de forma alguma, sobrepormo-nos às demais associações, comissões ou outros, sendo que, o que verdadeiramente nos motiva é um sentimento de solidariedade e entreajudar a todos aqueles que dela necessitem.

Nos últimos tempos, temos trabalhado no sentido de criar parcerias com várias instituições que mostrem interesse em trabalhar com o GCRD. Aliás, devo dizer que até ao momento o único que falhou, foi o Ginásio Holmes Place, porque depois de algumas reuniões entendeu esta Direção não ficarem reunidos os benefícios que pretendíamos para os nossos sócios e, como também não fazemos protocolos só por fazer, assim, fica para uma nova oportunidade.

Como sabem, estamos a trabalhar há já algum tempo no sentido de realizar cada vez mais parcerias que permitam aos nossos associados adquirirem bens ou serviços de forma a enfrentarem as dificuldades de um quotidiano cada vez mais difícil, sendo que tudo o que se possa poupar é com certeza bem-vindo.

São já diversas as parcerias efetuadas com vários parceiros comerciais, devendo referir que ao terem todos uma grande importância nas nossas vidas, devemos salientar que as parcerias realizadas com a Farmácia Coimbra, a Porto Editora (esta com validade só até 15 de setembro) e a Fábrica da Visão conferem com toda a certeza uma importante mais-valia, devido aos produtos que são comercializados. Obviamente dando também extrema relevância aquelas que foram realizadas com a Inoutcister (Centro de Avaliação Psicológica) sendo que foi a primeira a ser feita com esta Direção, a Barbearia Sofia, Salão Paris Beleza, (cabeleireiros), Motoclínica (oficinas de motos) e Ginásio saúde e Vigor.

De sublinhar que estão outros protocolos em estudo e como é óbvio só serão divulgados em tempo oportuno, ou seja, quando estiverem feitos.

Como sabem ao longo deste biénio foram muitos os eventos que realizámos, não importa agora estar a enumerá-los, mas só para recordar e porque foram os mais recentes, tivemos, um torneio de Paintball Urbano realizado em Miranda do Corvo nas Aldeias de Xisto, onde se passou um dia excecional entre trabalhadores e seus familiares e, mais recentemente o respetivo convívio de verão com a já tradicional descida de canoa pelo Rio Mondego, convívios estes que permitem uma maior e melhor interação entre trabalhadores e familiares, porque em nosso entender também é desta forma que se consegue fomentar o verdadeiro espírito de grupo.

Como atrás referi, este biénio está praticamente a terminar e, assim sendo outro está prestes a começar, espera-se que as eleições para eleger novos corpos sociais que serão ao que tudo indica em princípios de Setembro sejam mais concorridas do que as anteriores onde tem sido uma só lista a concorrer. Assim, faço um apelo a todos aqueles que se encontrem em condições de o fazer que o façam e, sem medos, porque o medo não é opção, mas a determinação e a motivação sim, esse será o caminho a seguir e, como não está esta Direção agarrada ao lugar e de forma nenhuma criou raízes, fica aqui expressa a promessa de que em caso algum deixaremos de apoiar a lista que saia vencedora nas próximas eleições. Importa referir que os corpos sociais que ainda se encontram em funções irão também concorrer a um novo mandato, a única diferença será na presidência da Direção onde haverá uma troca de lugares entre o atual Presidente (Manuel Teixeira) e o 1.º Vogal Miguel Ângelo que concorre ao lugar de Presidente da Direção, sendo que todos os outros elementos se mantêm nas mesmas funções e, sempre com a mesma motivação, ou seja, fazer sempre mais e melhor.

Lembramos todos os sócios (assistentes operacionais) que se devem dirigir ao STR e falar com o revisor Silva para fazer o levantamento do respetivo cartão de sócio, cartões esses que estão à sua guarda.

Se por qualquer motivo não for encontrado o cartão devem informar a Direção do Grupo que agirá em conformidade.

Termino deixando aqui expressa e de forma clara rasgados agradecimentos e elogios ao Conselho de Administração. Igualmente à Sr.ª Diretora Dr.ª Regina Ferreira que tudo tem feito em prol deste Grupo e por inerência a todos os sócios trabalhadores.

Agradecer também a todos aqueles que durante a passagem deste biénio estiveram de forma categórica ao nosso lado empenhando-se também na melhoria contínua do nosso Grupo.

O GCRD somos todos nós  
Sempre a crescer para unir



# Transportes Públicos do Mundo



Autocarro Híbrido - Nova Iorque, E.U.A

## Tens ideias?

Fotografias, textos, artigos?

Colabora e envia: [scp@smtuc.pt](mailto:scp@smtuc.pt)

**Esta revista  
também é tua!**



**Jorge Luís Pinheiro Dias**, iniciou a sua actividade em 06/07/1992 nos SMTUC.  
**Aposentado** em 01/06/2013, com a categoria profissional de Assistente Operacional.



**Luís Miguel Marques Oliveira**, iniciou a sua actividade em 03/01/2000 nos SMTUC.  
**Exonerado** em 01/07/2013, com a categoria profissional de Assistente Operacional.



**Raúl Santos Pedreira Silva**, iniciou a sua actividade em 02/01/1983 nos SMTUC.  
**Aposentado** em 01/07/2013, com a categoria profissional de Encarregado 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](mailto:geral@smtuc.pt)  
[www.smtuc.pt](http://www.smtuc.pt)

Revista SMTUC - Edição II  
Nº 14 Maio a Agosto 2013  
Propriedade: Serviços Municipalizados  
de Transportes Urbanos de Coimbra  
Edição Digital Quadrimestral  
Coordenação: Paulo Vieira de Melo  
Colaboração: Hugo Morais, João Silvano, Luís Santos,  
Manuel Teixeira, Paula Rodrigues, Ricardo Grade, Sandra Correia.  
Composição: Serviço Comercial e de Promoção  
SMTUC SCP/DSP



TRANSPORTES  
URBANOS  
DE  
COIMBRA



- + FÁCIL
- + CÓMODO
- + ECONÓMICO

**Viaje sem limite  
durante uma hora!**

# BILHETE HORÁRIO

Mais informações em [www.smtuc.pt](http://www.smtuc.pt) ou através do número verde **800 20 32 80** (chamada grátis a partir da rede fixa)

## BILHETE HORÁRIO

A partir de 15 de julho/2013, os **SMTUC** disponibilizam um novo produto denominado de **Bilhete Horário**.

Com este novo título de transporte pretende-se que os clientes destes Serviços acedam a toda a rede de transportes de forma mais fácil, mais cómoda e mais económica.

Poderá, no período de uma hora, efetuar todos os transbordos (mudanças de carreira) pretendidos. Este período é contabilizado desde a primeira validação, sendo permitida a conclusão da última viagem em curso.

### Exemplo de deslocação:

Caso o cliente resida na Rocha Nova e pretenda deslocar-se à Praia Fluvial na Freguesia de Torres de Mondegó, utilizando a Linha n.º 9F, com partida da Portagem (Parque) às 11h20, poderá, a título de exemplo seguir o esquema abaixo indicado:

1. Saída da Rocha Nova na Linha n.º 19T (viagem das 10h35);
2. Transbordo para a Linha n.º 5, na zona do Arnado (cerca das 11h00);
3. Transbordo para a Linha n.º 9F, na zona de S. José/Estádio (cerca das 11h30).

Este título está disponível em módulos de **1, 3 e 10 deslocações**, com o preço de **1.00€, 2.90€ e 8.50€**, respetivamente, podendo ser carregados nos suportes já disponíveis, nomeadamente **Viagem ConVida** e **Coimbra ConVida**, sendo que não é permitido acumular este novo título com o multiviagens já existente.

**É OBRIGATÓRIA A VALIDAÇÃO DO TÍTULO EM CADA VIAGEM**

Disponível na Loja SMTUC mais perto de si!