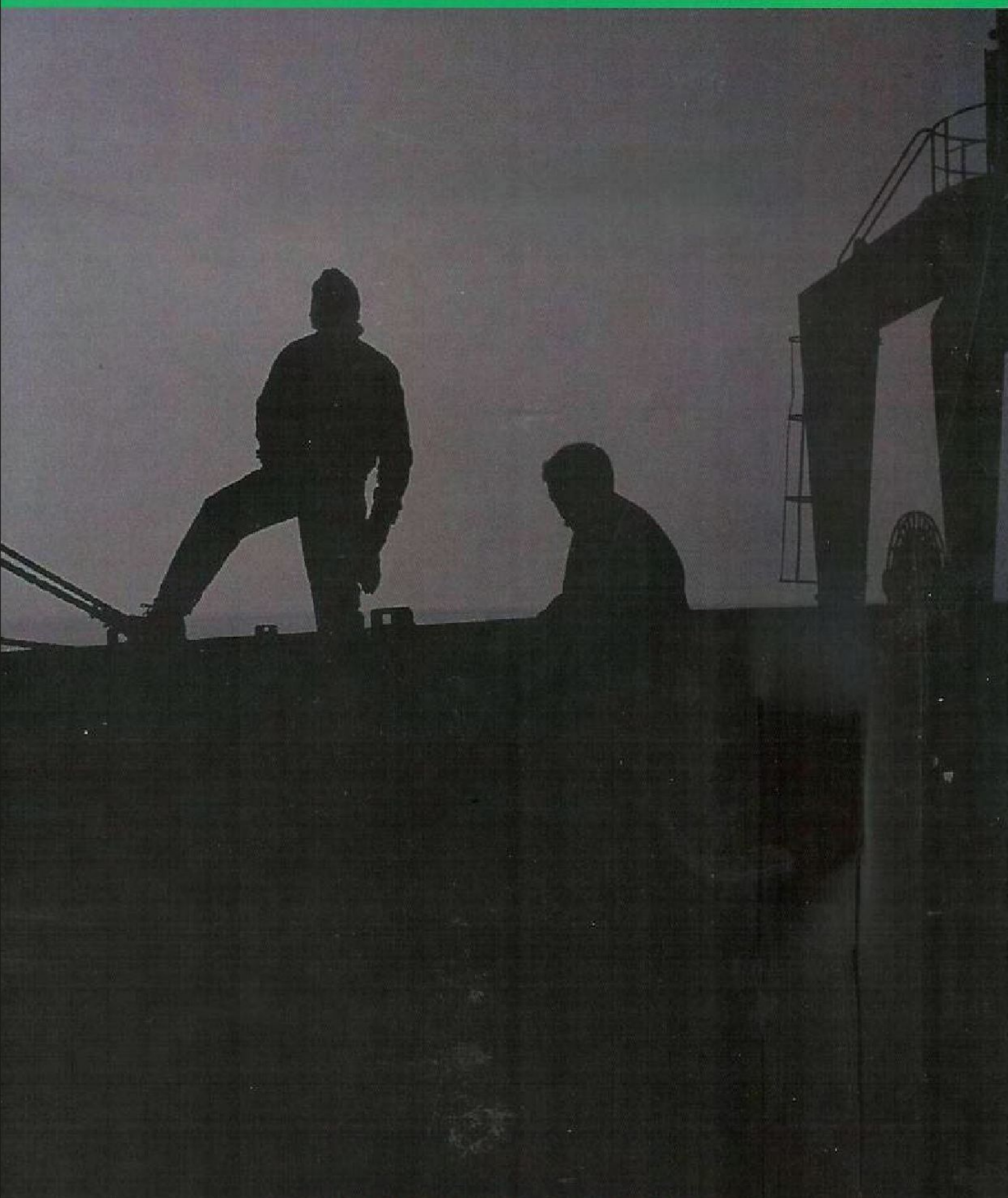


FEA

XXI



SETEMBRO Nº 9 - 1994

EDITORIAL

Retomamos a edição da FER XXI com um tema de grande actualidade e um dos grandes desafios que se colocam ao futuro do transporte ferroviário, a sua ligação à actividade portuária.

Nesta edição, fazemos ainda, uma retrospectiva das iniciativas ADFER já realizadas, que terão o seu corolário no final deste ano, com a realização do 1º Congresso Nacional do Transporte Ferroviário, "forum" privilegiado para um profundo debate sobre a temática ferroviária.

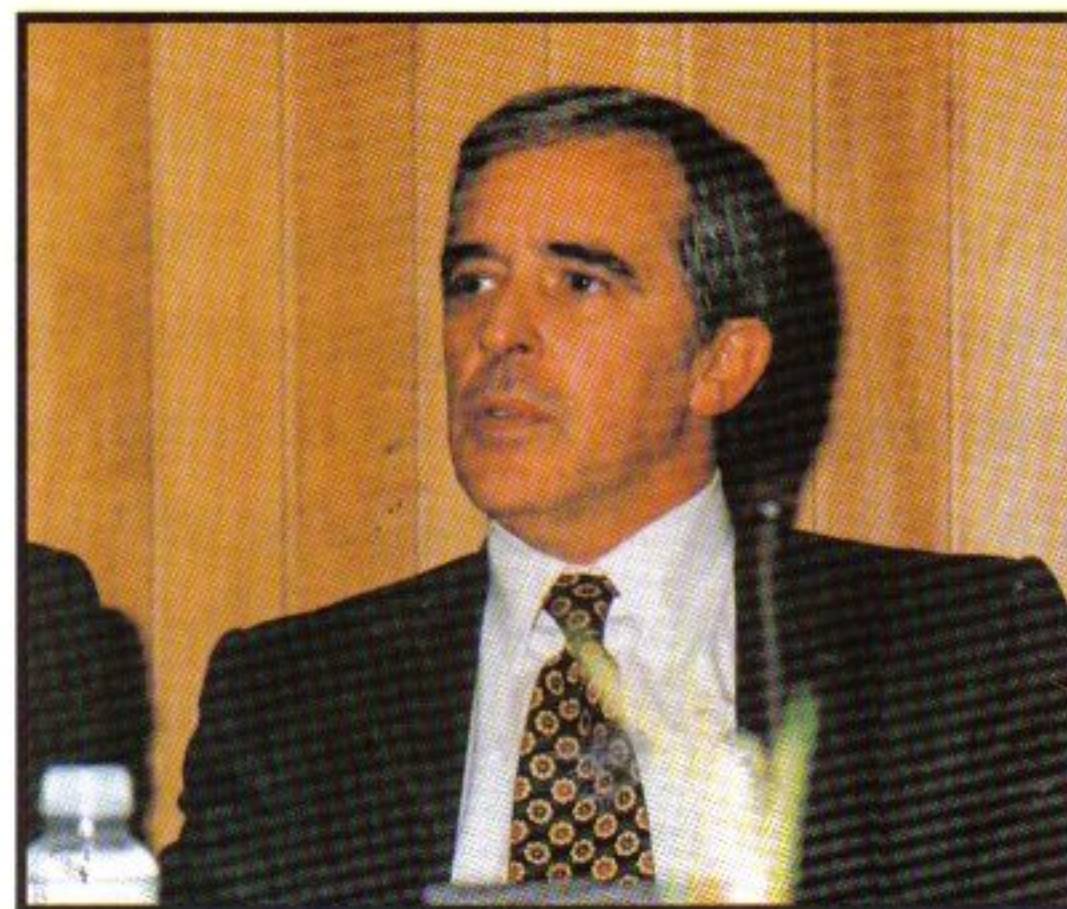


Sessão da ADFER, com a presença do Ministro do Mar

Renasce Esperança no Futuro do Transporte Ferro-Portuário

"A NOVA POLITICA Portuária e os Caminhos de Ferro" constituiu o tema central de uma sessão promovida, em Maio, pela ADFER, no auditório da Administração do Porto de Lisboa (APL), na Gare Marítima de Alcântara.

Registando ampla participação, a iniciativa teve como oradores o Ministro do Mar, Azevedo Soares, o Presidente da CP, Dias Alves, e o Presidente da APL, Figueiredo e Sousa.

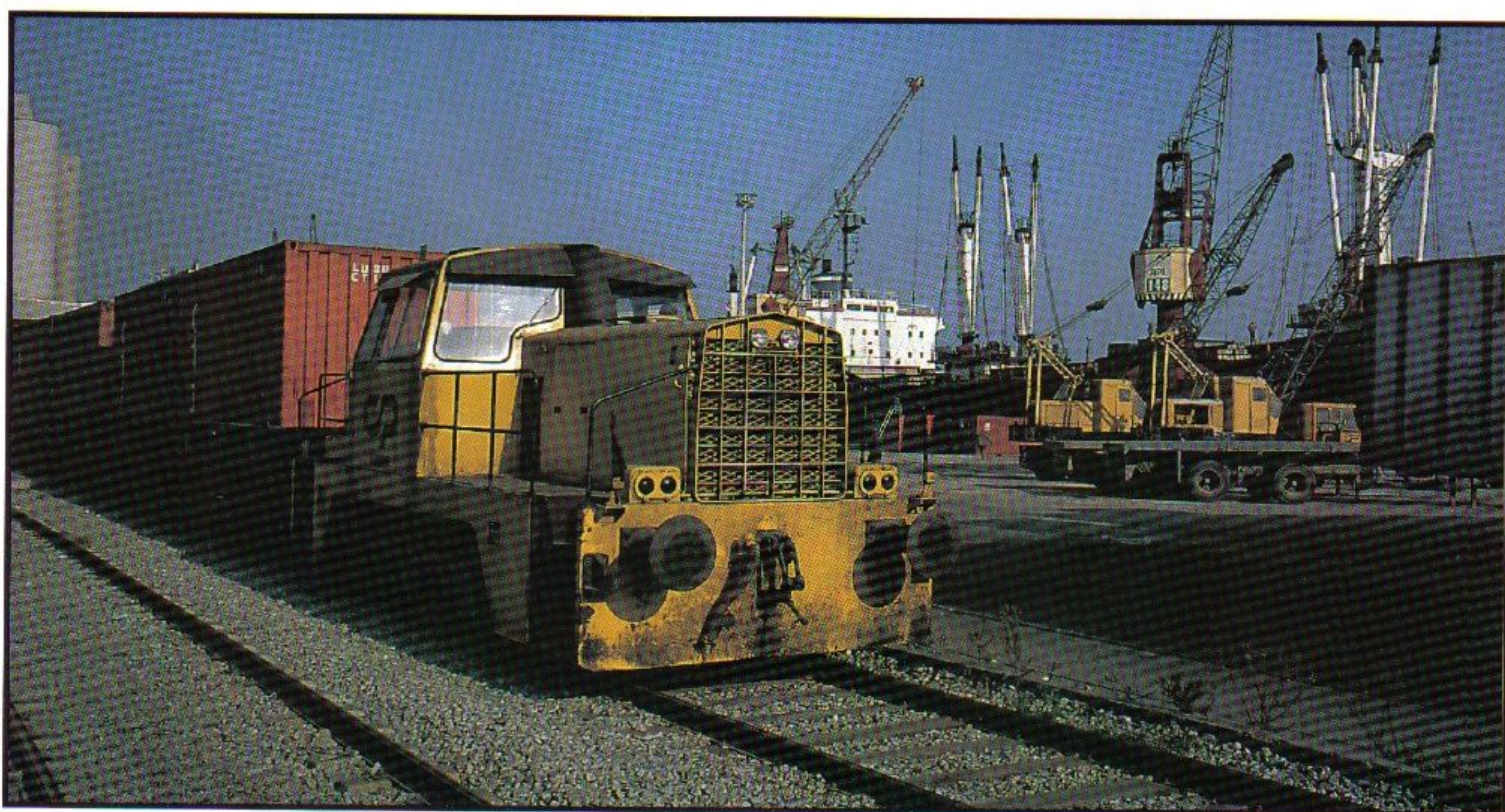




Deste encontro, renasceu, numa palavra, a esperança no futuro do serviço ferro-portuário. De facto, as previsões apontam para que no ano 2000, os portos portugueses, ao nível do Continente, registem a movimentação de cerca de 62 milhões de toneladas de produtos, o que, face a 1993, representará um acréscimo da ordem dos 25 por cento.

E, de acordo com os especialistas, o Caminho de Ferro pode, efectivamente, vir a ter um papel-chave no escoamento do tráfego gerado nos nossos portos.

Desde já, para que tal aconteça, é necessário promover o investimento em acessibilidades ferroviárias nos vários portos, por um lado, e assegurar a respectiva ligação à rede ferroviária



nacional, por outro.

Tendo em conta que nos próximos 6 anos vão ser investidos - ao abrigo do quadro comunitário de apoio - cerca de 60 milhões de contos nos portos nacionais, defende-se o aproveitamento desta oportunidade única para a concretização das referidas acessibilidades.

Na realidade, quer a ferrovia quer o transporte marítimo dependem, regra geral, da existência de adequadas estruturas de interface, que minimizem os custos adicionais e a demora inerente às operações de transporte. São, justamente, essas estruturas que garantem a competitividade de toda a cadeia de transportes. Paralelamente, considera-se vital o empenhamento conjunto das autoridades

portuárias e da CP, na definição de políticas de marketing activo, condição necessária à captação de novos clientes.

Longe da boa articulação de outros tempos, actividade portuária e caminho de ferro têm agora excelentes perspectivas de incremento da sua capacidade competitiva relativamente à rodovia.

Esta conclusão, extraída no encontro da ADFER, sustenta-se no facto de o transporte marítimo e o transporte ferroviário, serem, indiscutivelmente, menos agressivos para o meio ambiente, representarem menos custos sociais e envolverem, em condições normais, menos custos de transporte para grandes quantidades ou grandes distâncias.



Porto de Sines

Vocação e Acessibilidades

1. VOCAÇÃO TRANSOCEÂNICA

O porto de Sines reúne, no contexto dos portos nacionais, potencialidades únicas decorrentes dos seus fundos marítimos a par de elevada acessibilidade, resultante da sua localização geográfica, implantação em mar aberto e facilidades nos acessos terrestres.

A grande profundidade das suas bacias de manobra e acostagem tornam-no particularmente adequado para a recepção de navios de grande porte. Estas características, associadas à disponibilidade de vastas zonas de terraplenos, determinam a sua especialização na movimentação de granéis líquidos e sólidos, posicionando-o como o porto do país que melhor resposta poderá dar em termos de manuseamento deste tipo de tráfego.

Embora descentrado em relação aos grandes núcleos de produção e distribuição nacional (Lisboa e Porto), a sua plataforma industrial é por si só geradora de importantes fluxos de tráfego, contribuindo para que Sines seja o porto nacional que maior tonelagem movimenta, representando um importante factor de sustentação para outros desenvolvimentos portuários.

Numa perspectiva estratégica de dotar Portugal de um grande porto de comércio internacional, já que a tendência actual é do país vir a ficar reduzido a um espaço apenas servido por portos secundários escalados por "feeders", não seria de descurar as potencialidades de Sines na persecução deste objectivo.

Será contudo de ponderar sobre as consequências do desenvolvimento neste porto de terminais para carga geral, tendencialmente unitizada e contentorizada e transportada em



DINIS DIAS,
ENG.º CIVIL (U.P.)
DIRECTOR DO GABINETE
DE ESTUDOS E
PLANEAMENTO
ADMINISTRAÇÃO DO PORTO
DE SINES

navios pertencentes a gerações de porte cada vez maior, que apenas se poderão viabilizar num cenário de grandes trocas comerciais entre a Europa e países de outros continentes, em especial do Atlântico Sul.

A situação periférica de Portugal dificulta, pela distância, a acessibilidade terrestre aos principais centros geradores de tráfego da Europa Comunitária, situação esta agravada pelas carências da rede de infraestruturas de transportes rodo e ferroviários, e da própria ligação dos principais eixos espanhóis à rede nacional.

O desenvolvimento desta perspectiva marcadamente transoceânica, teria que passar, por um lado, pela melhoria das ligações terrestres aos principais eixos espanhóis e de ligações à Europa, que permitiriam uma redução nos tempos e custos dos transportes terrestres e, por outro lado, com maiores virtualidades económicas e ambientais, do incremento da cabotagem marítima que contribuísse para o surgimento em Sines de uma forte componente de "transhiping" concretizada pela transferência de cargas transportadas em grandes navios de longo curso "mother ships" para ou de navios costeiros "feeders".

As potencialidades da cabotagem marítima

poderão vir a ter no futuro uma enorme importância num contexto global de racionalização do sistema de transportes quer nacional quer europeu, resolvidos constrangimentos, que ainda se verificavam até há



Portugal como ponte de ligação com a África e a América Latina.

2. ACESSIBILIDADES TERRESTRES

Como já se referiu, a grande profundidade dos acessos marítimos, em mar

pouco tempo ligados aos custos portuários (regulamentação da mão de obra de estiva e da actividade de operador portuário e gestão das administrações e juntas autónomas dos portos) e à armação costeira (redimensionamento das linhas e renovação da frota).

Das razões que justificam o desenvolvimento da cabotagem marítima, são reconhecidas:

- Descongestionamento dos grandes eixos rodoviários com significativa repercussão ambiental;
- Melhor integração do transporte multimodal com a incentivação do sistema marítimo/fluviál-ferroviário deixando a distribuição final de curta distância para a rodovia;
- Segurança acrescida no transporte de produtos perigosos e poluentes;
- Revitalização dos pequenos e médios portos, permitindo desenvolver as respectivas áreas de influência;
- Desconcentração dos grandes polos portuários reforçando a sua função intercontinental.

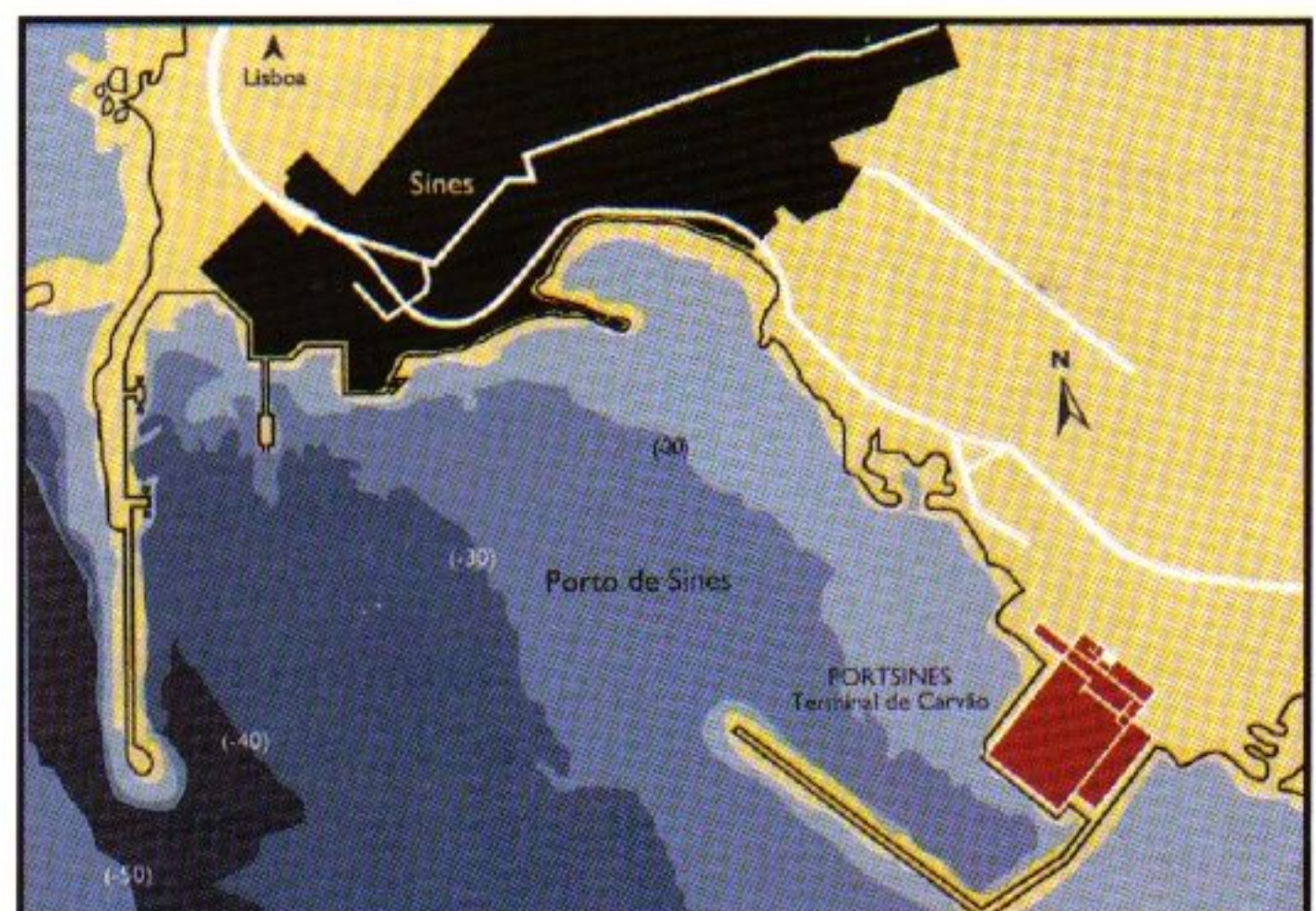
Como resultante final cremos vir a ser alcançável por esta via uma significativa redução global dos custos de transporte num contexto acrescido de preocupações com a preservação da qualidade do ambiente.

O Porto de Sines poderia, com a concretização desta perspectiva, contribuir para se alcançar uma **competitividade portuária credível num contexto Europeu e reforçar a vocação de**

aberto, e das suas bacias de manobra e acostagem caracterizam o porto de Sines como particularmente vocacionado para a recepção dos navios transoceânicos das gerações mais recentes correspondentes a cada um dos diferentes tipos de tráfego, nomeadamente granéis líquidos e sólidos, contentores e Ro-Ro.

Destas características, associadas à existência de canais de entrada sem restrições, e à estabilidade dos fundos marítimos, predominantemente em rocha natural não necessitando de dragagens de manutenção, resulta uma acessibilidade marítima única no contexto dos grandes portos Europeus.

É também servido localmente por amplos terraplenos e infraestruturas rodoviárias e ferroviárias de ligação à rede nacional, sem os constrangimentos que existem ou se potencializam noutros portos nacionais.



Todos os terminais portuários são servidos por vias rodoviárias com pelo menos duas faixas de rodagem e amplos parques de estacionamento de viaturas ligeiras e pesadas. Igualmente, existem vias ferroviárias de ligação à rede nacional em todos os terminais, sendo directa nos de Carga Geral e Multipurpose e indirectamente pela Refinaria e pelo Complexo Petroquímico respectivamente, nos Terminais Petrolero e Petroquímico (**Fig.1**), complementadas com gares de manobras e triagem com vários feixes de linhas.

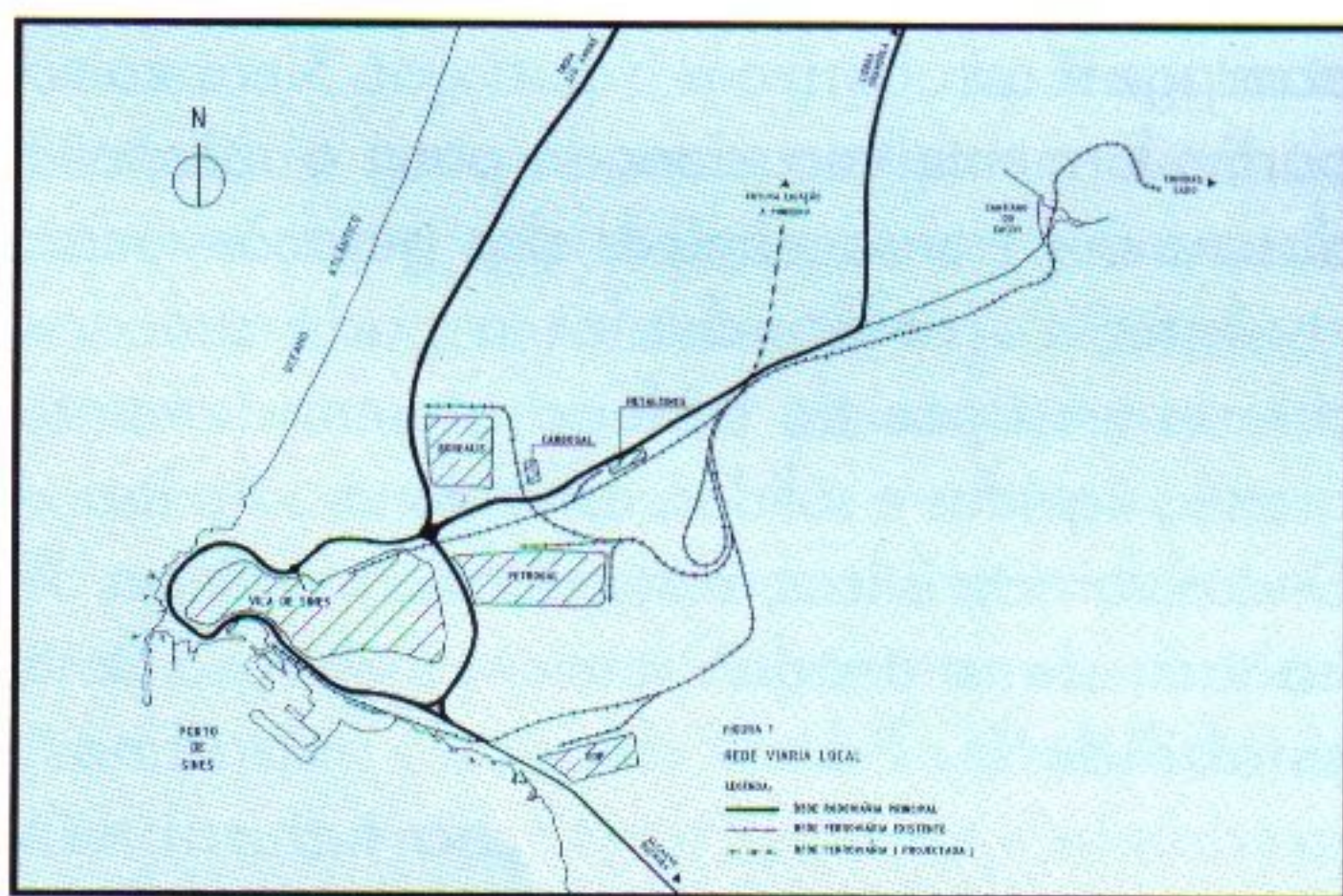


FIGURA 1

Contudo, na rede nacional, particularmente nas ligações terrestres transversais de ligação a

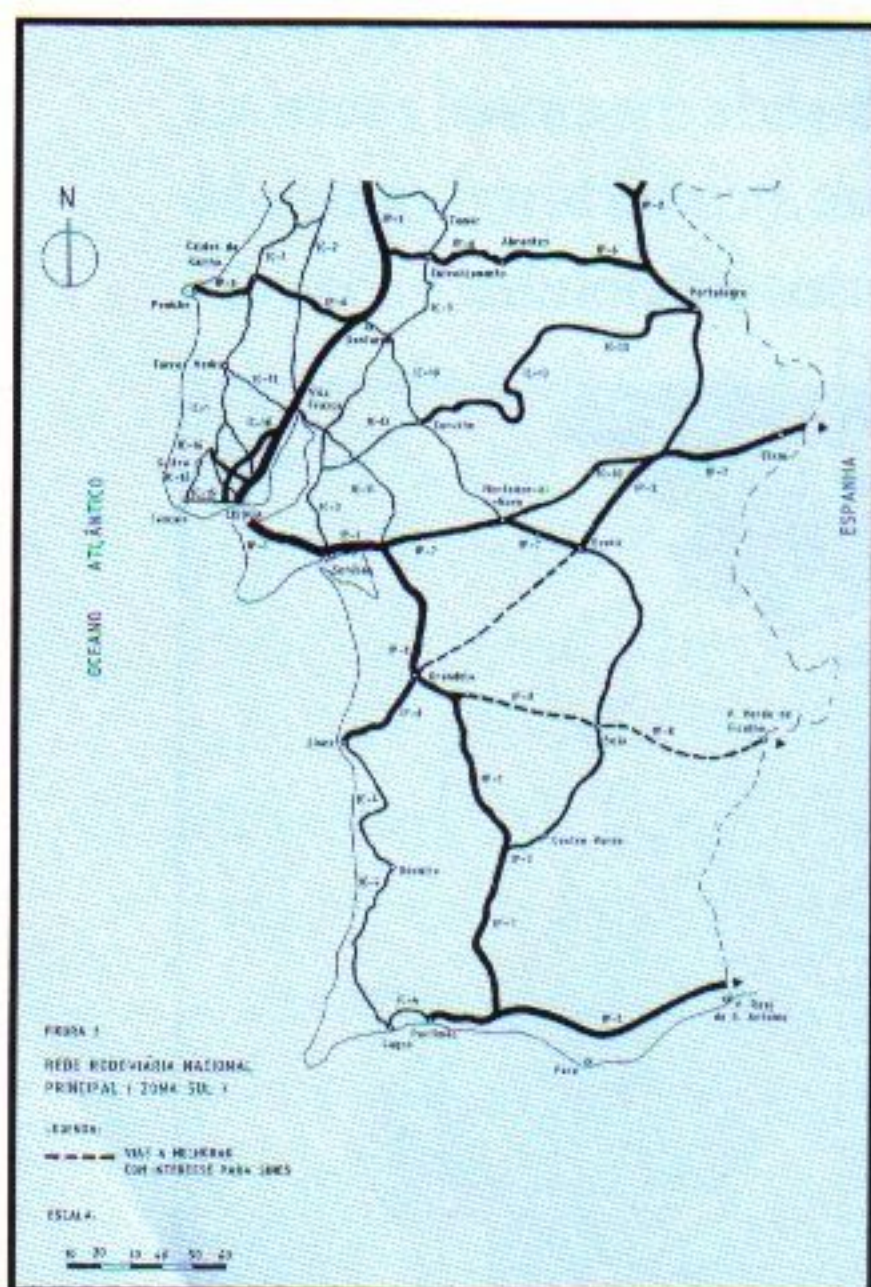


FIGURA 2

Espanha, que condicionam por sua vez a ligação aos principais eixos europeus, existem limitações que carecem de ser ultrapassadas.

Ao nível da rede rodoviária, (**Fig.2**), seria de implementar a ligação do IP8 a Espanha, estando a continuidade desta via no território espanhol de ligação

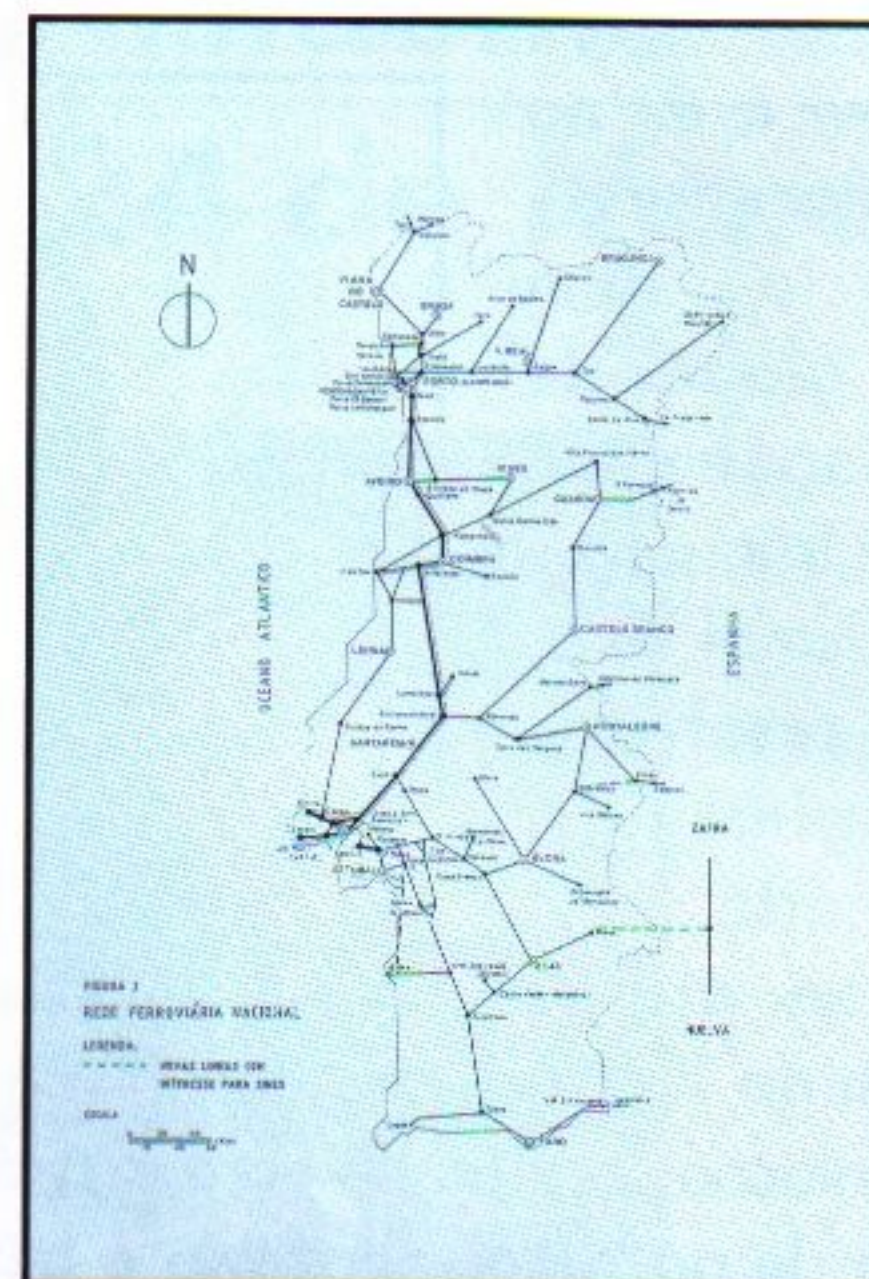


FIGURA 3

a Sevilha a ser objecto de grandes melhorias, e concretizar a ligação, já incluída nos planos da Junta Autónoma de Estradas, do IP8 ao IP7, através de um itinerário complementar entre Grândola e Évora.

Ficaria assim, Sines, numa posição particularmente estratégica para servir para além do Alentejo interior, vastas zonas da Estremadura e da Andaluzia.

Ao nível da rede ferroviária, (**Fig.3**), por um lado e também no contexto da ligação a Espanha, seria de concretizar a ligação directa de Estremoz a Elvas e equacionar o prolongamento da linha de Moura de forma a interligá-la à linha de Zafra-Huelva, por outro lado melhorar a ligação ao Norte pela conclusão da nova linha, há muito projectada, de Sines a Poceirão, da qual só foi construído o ramal do Pinheiro a Poceirão.

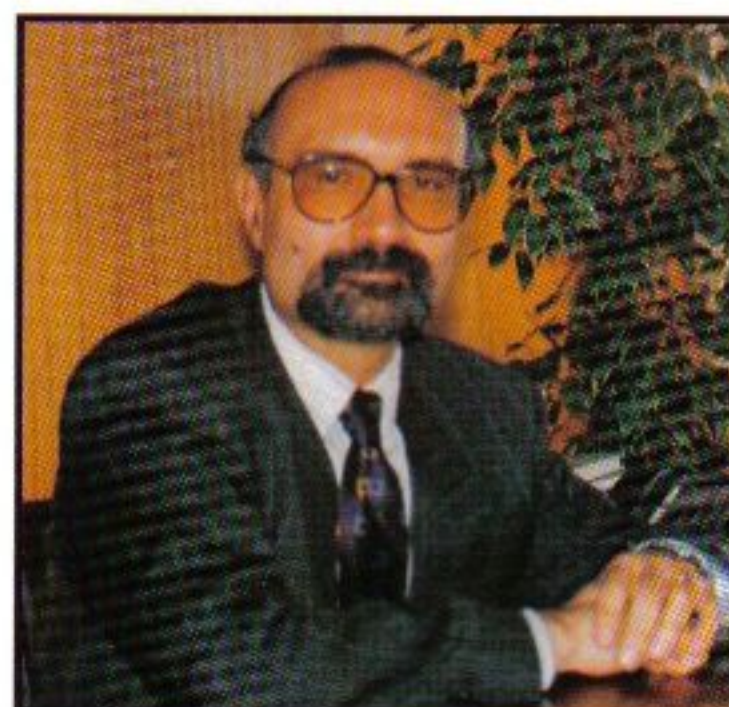
Numa perspectiva da melhoria do conjunto das acessibilidades dos diversos modos de transporte, embora num contexto não tão emergente, é também de equacionar a conclusão da construção do novo aeródromo para substituição do actual, que é pouco seguro e de capacidade limitada.

As Acessibilidades do Porto de Setúbal

O PORTO DE SETUBAL encontra-se situado na foz do rio Sado, a cerca de 50 kms para o Sul de Lisboa, sendo formado por uma grande baía interior, e constitui um vasto, profundo e seguro fundeadoiro de águas tranquilas.

É hoje reconhecido que as diversas acessibilidades terrestres e marítimas são de fundamental importância no contexto da inserção de um porto numa eficiente cadeia logística, e de transporte.

Deste ponto de vista, verifica-se que o porto de Setúbal apresentará a curto e médio prazo excelentes capacidades que o deverão tornar mais atractivo, eficiente e competitivo. Vejamos pois o que está perspectivado para este porto no domínio das acessibilidades.



**JOÃO CARLOS
QUARESMA DIAS**
ENGENHEIRO MECÂNICO
VOGAL DO C.A. DA ADM.
DOS PORTOS
DE SETÚBAL E
SESIMBRA

1-ACESSIBILIDADES MARÍTIMAS

Decorrem de momento os estudos técnicos, rentabilidade económica, custo/benefício, impacte ambiental e projecto de execução, de modo a que ainda no corrente ano seja possível adjudicar e iniciar, as obras de dragagem do canal da barra a (-12m) ZH e canal norte e bacia de rotação a (-11m) ZH. Tais estudos e projectos são cofinanciados pelo instrumento financeiro de coesão (IFC) da União Europeia.

Posteriormente e no âmbito do processo do concurso para elaboração do projecto do terminal de contentores/plataforma multimodal do porto de Setúbal, será necessário proceder a dragagens do canal da barra a (-16 m) ZH, canal norte e bacia de rotação a (-15m) ZH, para um rasto de canal com cerca de 300m no perfil corrente, adicionado das sobrelarguras nas zonas de curva e bacia de rotação. Também estes estudos se inserem no referido instrumento financeiro de coesão.

2-ACESSIBILIDADES FERROVIÁRIAS

O acesso ao porto de Setúbal deriva da linha do Sado na proximidade do Terminal Ford/VW constituindo-se um feixe de 4 linhas com 600m cada e que serve toda a frente portuária na zona central. Destas, a 2ª e 3ª linhas, ficam dedicadas à recepção e manobra das



circulações de e para o terminal Ford/VW.

A 1ª linha desenvolve-se para juzante servindo o terminal Ro-Ro, com a implantação de dois ramais com 160m cada, e o terminal de carga geral, designado por cais das Fontainhas.

A 4ª linha destina-se à carga/descarga de contentores no actual cais e para serviço do futuro terminal.

Encontra-se em estudo pela C.P. a extensão da ferrovia até a Península da Mitrena-zona a montante da Ford/VW e onde se encontra instalada a Solisnor.

3-ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS

Localiza-se o porto de Setúbal numa situação privilegiada, dado que o tráfego rodoviário que gera, não interfere com o tráfego citadino. As acessibilidades rodoviárias efectuem-se a partir da EN 10 e da AE-2 (IP1), sendo num futuro próximo o acesso ao porto assegurado pela via de tráfego pesado até à via Marginal Portuária EN10-AE 2.

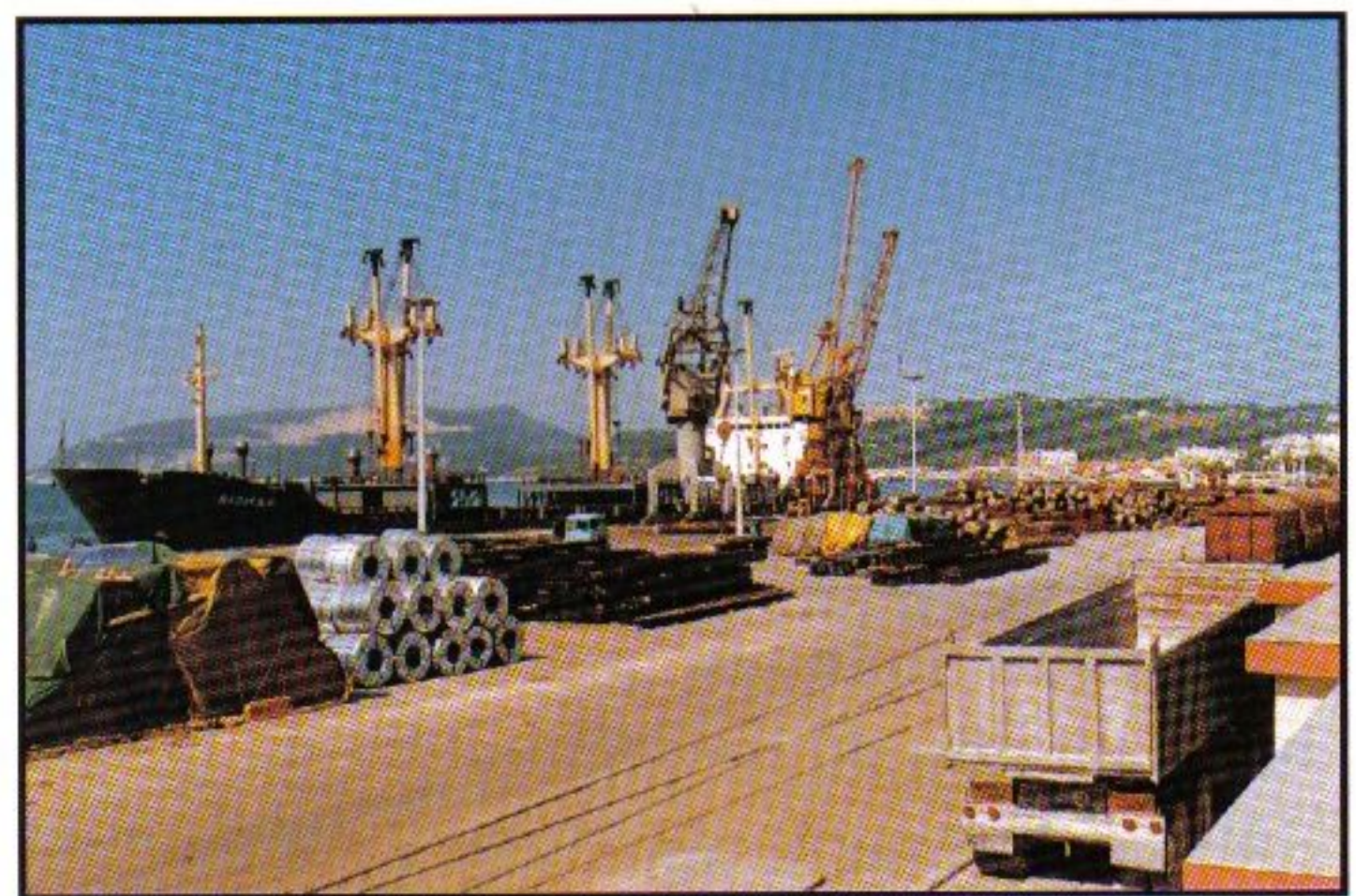
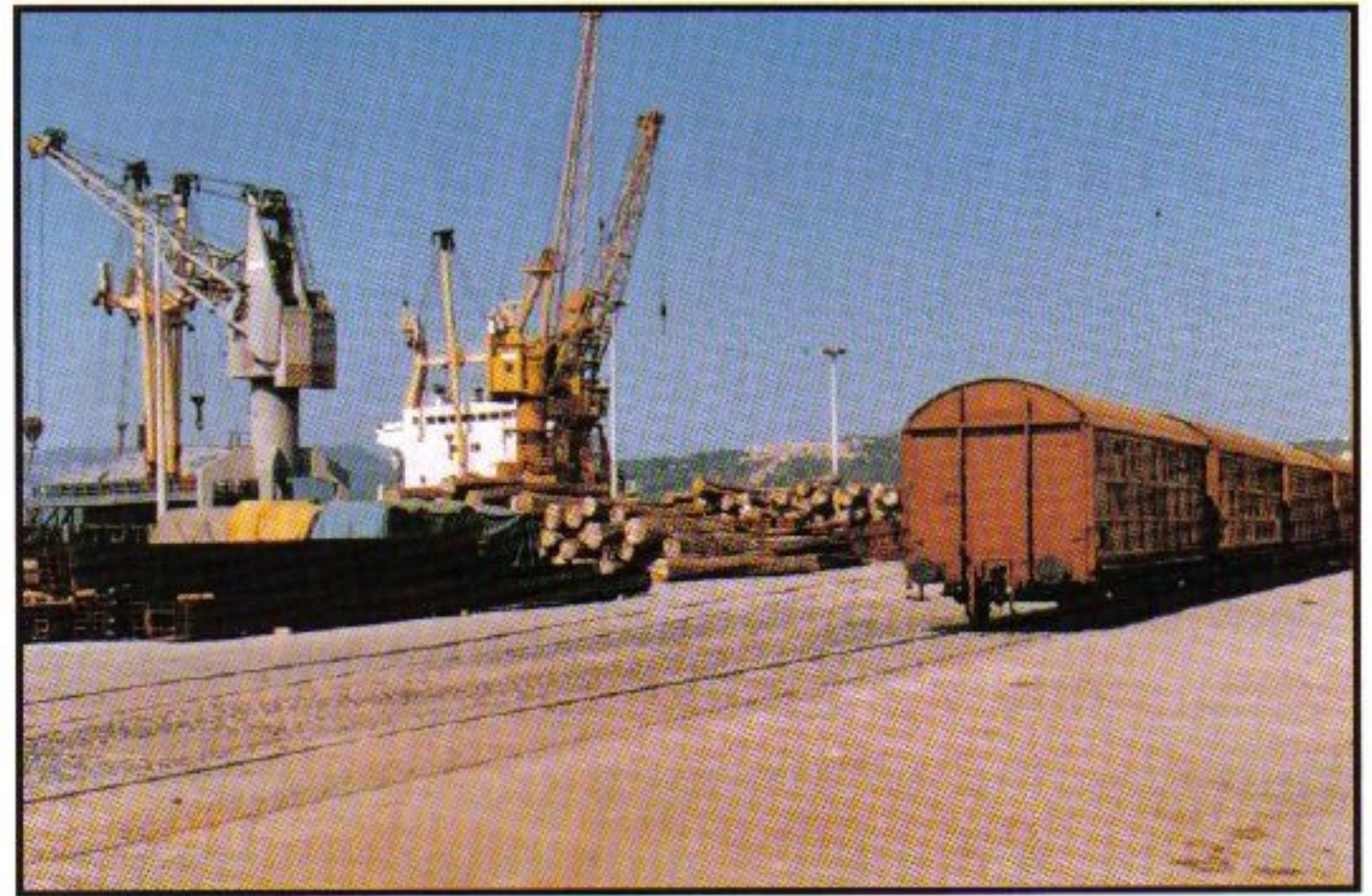
Também, a concluir até final do presente ano a ligação Alto da Guerra - Praias do Sado (JAE), e até final de 1995 desde Praias do Sado - Via Marginal Portuária.

Será ainda concretizada a passagem desnivelada que ligará a zona central do porto à via marginal portuária, com derivações de nível para os diversos terminais, mas cuja proximidade e prioridade se deve e integra na construção em curso do terminal Ford/VW.

São de referir ainda neste domínio os grandes investimentos de âmbito regional e/ou nacional que permitirão a extensão e desenvolvimento do hinterland do Porto de Setúbal. Destas infra-estruturas destacam-se:

- O IC3 que ligará Setúbal ao Montijo, nomeadamente à nova ponte;
- A nova ponte sobre o Tejo permitindo o acesso a toda a AML - norte;
- O IP7 que estabelecerá a ligação a Espanha.

Assim, face ao conjunto de acessibilidades que possui e que apresentará a breve trecho, o porto de Setúbal, constitui-se como sendo um **porto**



com futuro dado que as mercadorias poderão passar facilmente sem permanecer, efectuar a mudança de modo de transporte de uma forma eficiente, económica e segura, ou ainda funcionar como excelente plataforma multimodal através dos seus actuais parques Ro-Ro de 2ª linha ou quaisquer outros que se possam vir a instalar posteriormente nos arredores da cidade.

Caminhos de Ferro e Porto de Setúbal

EM FINAIS DO ANO DE 1990 movimentavam-se anualmente em Setúbal cerca de 1200 mil toneladas de mercadorias e 20.000 viaturas. Os contactos entre a CP e os responsáveis pelo projecto Ford/VW decorriam já há vários meses. Em termos de instalações ferroviárias e de infraestruturas na área de Setúbal a situação era a seguinte:

- Instalações privativas adequadas aos tráfegos existiam apenas na Somincor, Portucel, Sapeç e EDP;
- Necessidade absoluta de dedicar a estação, no centro da cidade de Setúbal, a passageiros;
- Impossibilidade de manter a prazo a movimentação de cimento dentro da cidade (Setúbal Mar), por razões ambientais e de tráfego rodoviário;
- Necessidade de estabelecer uma ligação ferroviária ao terminal RO-RO, então lançado pela APSS, e de corrigir a insuficiência estrutural da articulação entre o porto e a rede ferroviária;
- Movimentação de veículos automóveis em condições precárias e de má qualidade, por serem feitas em instalações inadequadas;
- Inexistência de infraestruturas ferroviárias capazes de suportar os tráfegos existentes e que se perspectivavam.

Os contactos com os responsáveis pelo projecto Ford/VW e as indecisões que ainda então prevaleciam, confrontavam a CP com a necessidade de dar respostas oportunas e credíveis, não só com a finalidade de viabilizar o projecto como de conseguir a captação dos tráfegos que daí decorriam.

A situação atrás descrita impunha, porém, que a previsão da evolução da Península de Setúbal fosse perspectivada, no plano da concepção e da construção, como um desafio a ganhar em



FONSECA MENDES,
ENG.^o.
ADMINISTRADOR
DA CP

prazos muito curtos e de forma eficaz, por forma a fixar na CP os tráfegos com características ferroviárias e sem que das obras resultasse qualquer perda de tráfego já existente.

Este último objectivo impunha que os mesmos tráfegos fossem temporariamente realizados em menos instalações, pelo que houve necessidade de definir o primeiro tráfego a alterar, a sequência da rotação e a sequência dos trabalhos.

A cadência das conversações que, desde Agosto de 1990, vinha havendo com os responsáveis pelo projecto Ford/VW impôs que quebrássemos a tradicional apresentação de respostas às questões do cliente para passarmos a ser intervenientes no projecto, antecipando problemas e soluções, fornecendo elementos de ponderação e sugestões, numa palavra, se possível, correndo também à frente do projecto.

Esta necessidade de agir levou a CP a designar um elemento do seu Conselho de Gerência para concentrar todas as matérias relativas ao projecto e cometer ao Director Comercial de Mercadorias a função de ser o único responsável pela obtenção das informações e dados em de cada um dos órgãos da CP intervenientes no processo - Direcções de Transportes, de Controle

e Comando da Circulação, do Material, de Engenharia, de Conservação, etc.

Durante a fase de aproximação às necessidades do cliente foi possível apresentar soluções de transporte alternativas com custos e investimentos diferenciados. No que respeita ao material circulante a empenhar no processo, a opção final recaiu sobre uma dessas alternativas a qual assenta na modernização de um conjunto de 246 vagões que então eram considerados inadequados aos tráfegos existentes.

Também na área das infraestruturas internas e de acesso à fábrica houve um diálogo frutuoso com os promotores do projecto que permitiu balancear os custos de conservação, de operação e do investimento a suportar.

Nos contactos que então se estabeleceram com as Câmaras Municipais de Setúbal e de Palmela e com os responsáveis pela OID foram sucintamente apresentados os problemas das infraestruturas atrás enunciados e obtido o apoio de princípio para o desenvolvimento de soluções, das quais resultou a conjugação de esforços e a coordenação de actuação. Um exemplo dessa forma de actuar levou à supressão das passagens de nível na cidade de Setúbal, de que se encarregou a Câmara Municipal.

Em Dezembro de 1990 foi possível apresentar à OID o primeiro dossier onde se enquadravam as soluções ferroviárias retidas e se apresentava o plano global de trabalhos a desenvolver até 31 de Dezembro de 1993, devidamente calendarizado e orçamentado.

Esse dossier previa a concretização, até aquela data, de dez (10) das catorze (14) acções ali identificadas. Essas dez acções foram então orçamentadas em 5.374.000 contos.

Todos os projectos foram perspectivados tendo presente a anterior decisão da CP de remodelar a estação de passageiros de Setúbal, o próximo lançamento da electrificação do troço Setil-Poceirão, da sinalização e telecomando electrónico do itinerário dos graneis (Sines-Pego) e a necessidade de dispôr de uma instalação de inspecção de vagões a Sul do Tejo.

Para fases posteriores de realização foram deixados os projectos respeitantes à ligação ferroviária Pinhal Novo/Penalva, (de que foi encarregado o Gabinete do Nó Ferroviário de Lisboa) e de Penalva à fábrica, (de que se veio a encarregar a CP) bem como todos os projectos ligados à Península da Mitrena e à ampliação de equipamentos ou de instalações ferroviárias.

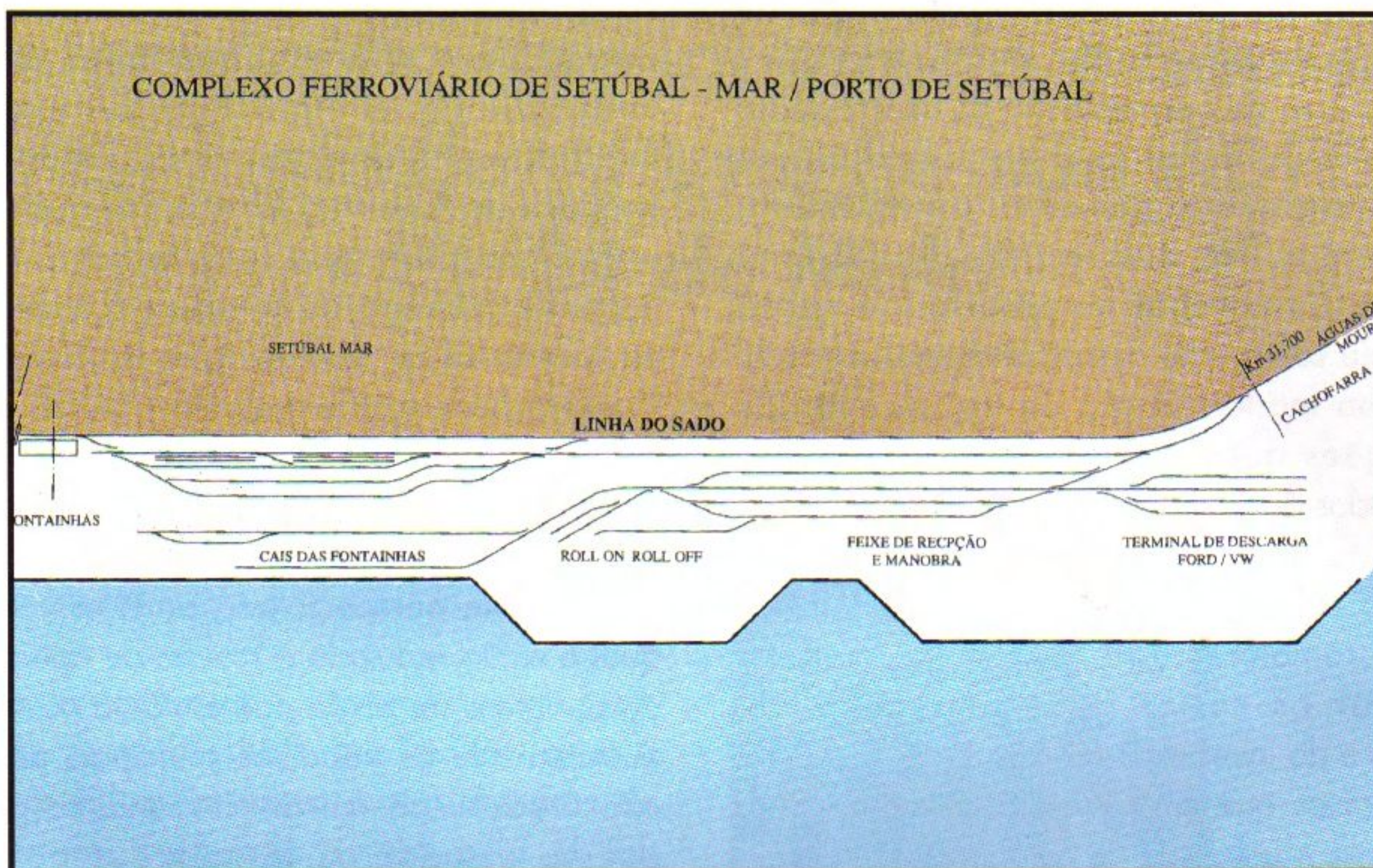
Considerando que entretanto a APSS decidira construir um terminal de contentores com cerca de 30 hectares na área do porto, em fins de 1991, a CP reformulou a área da Cachofarra, inicialmente perspectivada para esse efeito, a qual é então reduzida à função de apoio técnico ao porto e a ser construída em data posterior.

Sucintamente os trabalhos principais previstos e executados consistiram na revisão geral do acesso a todas as instalações portuárias existentes e no estabelecimento de acessos racionais às instalações dedicadas, construídas e a construir nos locais previstos, para o efeito designados.

O triângulo de Praias-Sado foi considerado o melhor local para terminal de cimento, uma vez que permitia isolar a cidade das perturbações rodoviárias do tráfego pesado, através da nova via rodoviária do porto, e libertá-la dos efeitos inevitáveis do pó causado nas operações de movimentação do cimento. Simultaneamente, permitia ali instalar silos de carga vertical dos vagões para o cimento a granel e criar a flexibilidade do abastecimento do terminal por meios rodoviários, quer com cimento ensacado, quer com granel, às horas mais convenientes, carregar a qualquer hora e lançar os comboios no horário pretendido pelo cliente.

Durante os trabalhos houve que alterar ligeiramente o projecto, pois nessa fase o organismo encarregado da protecção ao estuário do Sado considerou que a fórmula inicial era demasiado agressiva ao ambiente húmido. Houve pois que encontrar consensos, o que motivou alguns meses de atraso face ao planeado.

Ali se dispõe hoje de linhas livres com



comprimento até 300 metros, ou seja com capacidade para 14 vagões-plataforma cada uma e de linhas debaixo dos silos com mais de 150 metros, ou seja com capacidade de 10 vagões-cisterna.

Quem visite o triângulo constata que a instalação constitui uma verdadeira mini-plataforma multimodal adaptada, que atinge os objectivos para que foi criada.

Após contactos com a Renault Portuguesa, e porque não era possível levar a via férrea à sua fábrica, foi incluído no plano elaborado a construção de um terminal multi-uso adaptado à movimentação de automóveis (carga, descarga e estacionamento de cerca de 2500 automóveis) e à recepção e expedição de cargas utilizadas por aquele tipo de indústrias (caixas móveis, racks e paletes).

Disponibilizaram-se, assim, cerca de 6 ha por quatro linhas com a capacidade total para receber dois comboios completos, ou seja, com o comprimento de 250 metros cada uma.

Independentemente do que for o futuro da instalação industrial da Renault é óbvio que o seu aproveitamento é mais potenciado se dispuser de bons interfaces nas suas

proximidades e, não sendo a construída a mais desejável, ela é, indubitavelmente, a melhor possível, face às circunstâncias em que o projecto se desenvolveu desde 1980.

Na área portuária devem considerar-se cinco projectos que se interligam. Esses cinco projectos têm como elemento base que todo o movimento ferroviário de mercadorias para o Porto de Setúbal seja encaminhado através de Águas de Moura e Poceirão, constituindo o lado da cidade apenas para instalação de passageiros e solução de recurso em caso de perturbação anormal dos tráfegos.

De facto, e uma vez que todo o stock de viaturas fabricadas pela Autoeuropa fica localizado no porto, é imprescindível uma alternativa de recurso para a circulação dos seis comboios que irão sair diariamente da fábrica e que se adicionam aos sete já existentes de cimento, aos dois da Somincor (por vezes três), aos relativos às madeiras, aos adubos, etc.

Para a construção, porque entretanto finalizava os trabalhos da concordância de Campolide, o Conselho de Gerência da CP decidiu cometer a coordenação dos trabalhos ao Departamento de Novos Empreendimentos, o qual, iniciando os

trabalhos com projectos muitas vezes incompletos, concretizou, no prazo fixado, os projectos seguintes (em milhares de contos):

	Previsto	Real
Estação de Setúbal	800	733
Setúbal mar	400	305
Terminal RO-RO	146	65
Terminal de cimentos	372	460
Terminal de automóveis	260	261
Posto do Poceirão e estação	1000	882
Duplicação P. Novo/Poceirão	1270	1257
Terminal Autoeuropa-porto	275	327
Terminal Autoeuropa-fábrica	950	586

Importa aqui enfatizar a disponibilidade dos responsáveis pela OID, não só pelo ânimo que deram à CP para levar a cabo o plano de investimento descrito, como pela exigência da melhor solução e de cumprimento dos prazos e, sem dúvida, pelo conforto financeiro que proporcionaram às dificuldades de cash-flow que a empresa tem.

Ao longo deste resumo é evidente que uma larga responsabilidade dos investimentos terá de ser atribuída à indispensabilidade de actualizar infraestruturas e muito pouco ao negócio do serviço ferroviário. Convém, pois, referir quais os negócios potenciados e de que forma.

Em primeiro lugar, por constituir o cliente mais novo, a Autoeuropa. De facto, não só foram acordadas as condições do transporte ferroviário das viaturas produzidas pela empresa como também a prestação dos serviços de tracção e "shuntig" dentro e fora do complexo e a conservação das infraestruturas. Foram ainda



acordadas as formas de concretizar os abastecimentos importados, a receber pelo Porto de Setúbal ou directamente por comboio, e as exportações para Espanha.

Em segundo lugar, a Secil, que passou a dispôr de condições para gerir as suas expedições sem restrições que não seja o canal horário acordado com a CP. Deste facto advêm, também para a CP, vantagens não desprezíveis dada a ausência de conflitos na disponibilidade do comboio para a carga, a regularidade das marchas programadas, a eliminação de manobras intermédias e a valorização das instalações.

Em terceiro lugar, o tráfego de carvão passou a dispôr de um local próprio e adequado à inspecção e assistência aos vagões ali em serviço, local esse que ficou já preparado para idêntica assistência a todos os vagões que prestem serviço a sul do Tejo, nomeadamente aos que trabalharão para a Autoeuropa.

Importa ainda referir as consequências qualitativas entretanto registadas, como sejam novos pedidos de ramais privados para as indústrias localizadas na Península, a não

conflitualidade dos tráfegos entre si e os acréscimos de tráfegos solicitados pelos clientes melhor servidos.

Sem dúvida que há incertezas também. Elas estão ligadas ao desenvolvimento das indústrias a montante e juzante da Autoeuropa, à capacidade dos operadores do Porto de Setúbal face às novas condições de serem capazes de captar novos tráfegos e de alargar o "interland" do seu porto e à capacidade da CP em prestar um serviço desejado e eficaz.

Mas o desafio posto à CP em 1990, de demonstrar ser capaz de se mobilizar num projecto com prazo de realização muito curto, constituir uma equipa para a sua realização, concretizá-lo no plano físico no prazo, em que havia fundos disponíveis e contratar o negócio das cargas adequadas à via férrea, esse, está ganho.

Oxalá este exemplo seja elemento aglutinador e de reflexão para a realização de outros projectos indispensáveis ao desempenho da função que a sociedade exige aos caminhos de ferro.

Contributo da Acessibilidade Ferroviária para o Desenvolvimento Portuário - O Caso de Setúbal -

1 - APRESENTAÇÃO

Com o presente texto pretende-se dar uma visão objectiva sobre a importância do transporte ferroviário para o progresso dos portos. Isto, na perspectiva de quem vivendo intensamente a actividade portuária tem, em relação às acessibilidades terrestres, a noção isenta do papel e importância que devem ser atribuídos, naquele sentido, aos modos de transporte rodoviário e ferroviário.

Para melhor se caracterizarem um e outro far-se-à uma análise comparativa entre ambos, abordando-se depois especificamente a questão da acessibilidade ferroviária ao porto de Setúbal, uma vez que estão em curso e se perspectivam para esta infraestrutura portuária importantes tráfegos e avultados investimentos ferroviários.

2 - A IMPORTÂNCIA DAS ACESSIBILIDADES PARA A AFIRMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE UM PORTO

Das várias definições para caracterizar um porto, seja ele qual for, podemos dizer que é a combinação organizada das suas infra e superestruturas com as diferentes acessibilidades que o servem: marítimas, rodo e ferroviárias.

De facto, não é possível conceber um porto com estupendas infra e superestruturas sem dispor de bons acessos marítimos: profundidade, largura e segurança dos canais para a navegação que o demanda.

Mas também ninguém consegue imaginar um porto com boas condições estruturais e bons acessos marítimos, mas com deficientes ligações terrestres: rodo e ferroviárias.

Por isso, uma visão moderna da arquitectura global de um porto tem de combinar de uma forma interactiva e organizada todos aqueles elementos.

3 - CARACTERIZAÇÃO DOS MODOS DE TRANSPORTE RODO E FERROVIÁRIO

Pode afirmar-se que, para um porto, a questão essencial das acessibilidades terrestres



LUIS GONÇALVES
GOMES,
ENG.º.
GESTOR DO
GRUPO
NAVIGOMES

praticamente termina com a criação de eficientes acessos rodo e ferroviários, que lhes permitam escoar ou receber as mercadorias que nele se movimentam, permitindo-lhes alongar o mais possível o seu hinterland.

Para além daquilo, isto é, a questão de se saber se o volume de tráfego que lhe chega ou que dele parte por via terrestre é maior ou menor, por via rodoviária ou ferroviária, é uma questão menos importante para a perspectiva portuária interna e que não depende de aspectos intrínsecos ao próprio porto, mas resulta, quase exclusivamente, da dinâmica comercial, da capacidade de resposta e da organização que cada um daqueles modos de transporte souber demonstrar junto de importadores e exportadores.

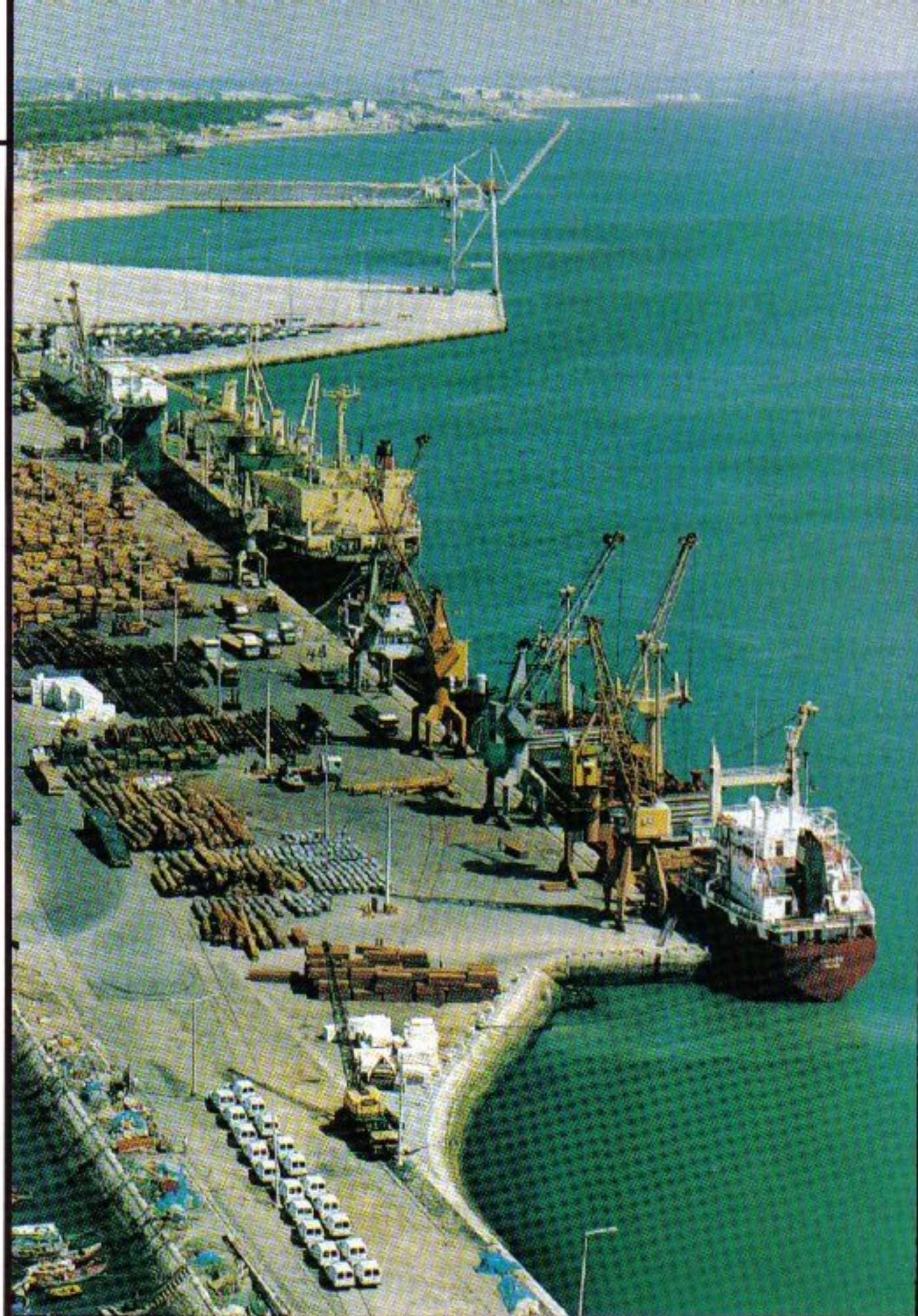
Por outro lado, independentemente dos aspectos comerciais e organizativos, as características determinantes e bem distintas destes dois modos de transporte e das próprias vias em que circulam, atribuem-lhes maiores ou menores vantagens competitivas em relação às diferentes mercadorias a transportar, consoante a natureza e volumetria destas, bem como locais de origem ou destino.

Assim, no essencial, podemos distingui-los da seguinte forma:

a) FERROVIA

- Pontos Fortes:

- permite a deslocação de maiores massas de mercadorias;
- boa capacidade de resposta em transportes cíclicos programados;



- maior vocação para grandes e médias distâncias;
- menor impacto ambiental.
- **Pontos Fracos:**
 - menor flexibilidade;
 - acessos condicionados;
 - exige complementaridade da rodovia no porta-a-porta;
 - acarreta descon continuidades na cadeia de transportes integrados;
 - maior dificuldade de coordenação e seguimento por parte do subcontratante/transitário;
 - menor polivalência.

b) RODOVIA:

- **Pontos Fortes:**
 - maior flexibilidade no porta-a-porta;
 - maior autonomia dispensa a complementaridade de outros modos de transporte;
 - garante a continuidade da cadeia de transportes;
 - permite uma melhor coordenação e acompanhamento ao longo do circuito de transporte;
 - maior vocação para pequenas distâncias (raios de alcance até 50 a 100 Km);

- maior polivalência em relação à diversidade de carga a transportar.

- Pontos Fracos:

- implica maior fraccionamento da carga a transportar, para médias ou grandes toneladas;
- maior impacto ambiental.

Esta análise sucinta está traduzida, no fundo, nos dados estatísticos que colhemos e passamos a reproduzir, com a devida vénia:

QUADRO 1- Transporte no Continente - Peso de cada meio (%)

	Rodovia	Ferrovia
1983	93,6	2,7
1987	94,2	2,6
1988	94,5	2,5

Fonte: "Estudo do corredor Norte-Sul"

QUADRO 2 - Taxa anual de crescimento (%)

	Rodovia	Ferrovia
1983 - 88	5,9	3,5
1987 - 88	9,1	4,0

Fonte: "Estudo do corredor Norte-Sul"

QUADRO 3 - Transportes Internacionais

QUADRO 3.1 - Exortação por Modo de Transporte (%)

VIA	1989	1990	1991	1992
FERROVIÁRIA	3	2	1	1
RODOVIÁRIA	23	24	32	13
AÉREA E OUTRAS	4	3	3	1
MARÍTIMA	70	71	64	85

Fonte: INE

QUADRO 3.2 - Importação por Modo de Transporte (%)

VIA	1989	1990	1991	1992
FERROVIÁRIA	1	1	1	1
RODOVIÁRIA	9	9	12	32
AÉREA E OUTRAS	1	1	1	3
MARÍTIMA	89	89	86	64

Fonte: INE

Por diversas razões, a via ferroviária não só não tem expressão significativa no tráfego internacional de mercadorias, como no caso das



exportações, perdeu mesmo quota de mercado entre 1989 e 1992, como se verifica através do quadro 3.1.

É curioso notar, ainda no caso das exportações, a forte recuperação do transporte marítimo, contrariando assim a anterior tendência de perda de posições de mercado.

A situação inversa verificou-se nas importações, por transferência, também aqui, entre a rodovia e o transporte marítimo, os quais se confirmam assim como os modos preferenciais do tráfego internacional de mercadorias.

De facto e para ilustrar o peso relativo da rodovia e da ferrovia naquele tráfego, basta ter presente as respectivas taxas de variação anual.

QUADRO 4 - Taxas de Variação Anual (%)

	1985 a 1988	88-89	89-90	90-91	91-92
FERROVIA:	+6,3	-12,9	-21,1	+5,8	-18,9
RODOVIA:	+25,8	+22,1	+19,5	+21,9	+20,4

Fonte: INE

Tão grande distanciamento entre aqueles modos de transporte é seguramente explicado, entre outras razões já anteriormente aludidas, pela também grande diferença de investimentos infraestruturais realizados para cada um deles; a saber:

QUADRO 5 - Despesas em Infraestruturas (x10.000.000 \$)

	1988	1989	1990	1991	1992
FERROVIA	9.509	11.384	12.396	20.566	22.315
RODOVIA	38.703	53.189	91.920	115.985	106.901
R/F	+4,1	+4,7	+7,4	+5,6	+4,8

Fonte: INE

Ao contrário, através dos quadros 1 e 2, verifica-se que o transporte ferroviário de mercadorias registou um certo aumento a nível do transporte interno, embora, também neste caso, com pouca expressão, quando comparado com a rodovia.

Esta situação tem sido, aliás, uma constante ao longo dos anos, não obstante a forte agressividade comercial que a CP vem desenvolvendo, conforme podemos testemunhar, desde 1984.

A fraca implantação do caminho de ferro - apesar dos mais de sete milhões de toneladas que transporta - não é estranha a reduzida área e extensão de Portugal, uma vez que o transporte ferroviário necessita de grandes extensões de território para desenvolver todas as suas vastas potencialidades. Basta recordarmos o que se passa nos EUA ou na África do Sul, por exemplo, onde o transporte ferroviário de grandes volumes/unidade de transporte se faz a

grandes extensões, como é o caso do carvão, entre outras mercadorias, ligando as minas ou centros de produção aos portos marítimos de saída.

O mesmo acontecia, aliás, nas nossas antigas províncias de Angola e Moçambique, através dos caminhos de ferro de Benguela e Beira, respectivamente.

Para compensar as grandes limitações geográficas do nosso país, a nossa ferrovia tem de encontrar e explorar soluções inovadoras - e certamente o estará a tentar - como fez em anos anteriores, através da criação de plataformas ou entrepostos ferroviários, que funcionando como polos concentradores de tráfego, acabaram por servir como centros de dinamização intermodal.

De facto, após estabelecidos os grandes eixos ferroviários, ligando o Norte e o Sul do país e alguns centros de produção com os portos marítimos situados no seu hinterland natural - como é o caso dos mármore de Vila Viçosa ou Fátima e dos portos de Setúbal e Lisboa, respectivamente - tornava-se necessário complementar as ligações entre as estações ferroviárias locais e os pontos de origem/destino das mercadorias, através de transportes rodoviários.

A partir de dado momento passaram a funcionar regularmente e em simultâneo vários entrepostos ferroviários:

- Transporte de sucatas - entre Setúbal e a SN/Maia;
- Transporte de mármore - entre Vila Viçosa e Setúbal (porto);
- Transporte de carvão - desde Alhandra até Souselas, Maceira/Pataias e Loulé;
- Transporte de cimento - desde Setúbal até Estremoz, Viana do Castelo, entre outros;
- Transporte de Salgema - entre Loulé e Aveiro.

A dinâmica comercial e criatividade então demonstradas pela CP permitiu afirmar esta companhia como um importante e indispensável parceiro na logística dos transportes de mercadorias, proporcionando-lhe depois maiores e mais importantes tráfegos, como é o



caso do transporte de viaturas entre Vendas Novas e Espinho, de concentrados de cobre entre Neves Corvo e Setúbal (porto), de pasta de papel entre Vila Velha de Rodão e Setúbal (porto), de carvão entre Sines (porto) e Central termoeléctrica do Pego e, mais recentemente, o transporte de 80% de viaturas a produzir na AutoEuropa, entre Palmela e Setúbal (porto). Infelizmente, porém, menos por culpa da CP do que de outras entidades envolvidas nos negócios e devido à própria natureza destes e à forte concorrência da rodovia, os transportes de sucatas e de mármore perderam-se completamente. No seu conjunto, estes tráfegos representavam em 1988/89 cerca de 115.000 toneladas.

Por outro lado, a particularização dos tráfegos ferroviários evidencia que aproximadamente 90% deste transporte está concentrado num

número muito restrito de mercadorias:

- Cimentos: 33%
- Madeira e cortiça : 11%
- Minério : 10%

O transporte rodoviário abrange, por razões da sua própria natureza e características, um leque um pouco mais diversificado de mercadorias, sendo de destacar os seguintes grupos:

- Rochas ornamentais: 44%
- Produtos alimentares : 12%
- Cimentos e materiais construção: 11%
- Madeira e Cortiça: 10%

Para ilustrar o referido anteriormente, quanto à maior ou menor procura em função das distâncias a percorrer, verifica-se que o modo rodoviário é o transporte por excelência em pequenas distâncias - raio inferior a 50 Km - ao passo que para distâncias superiores a 100 Km a ferrovia adquire maior relevância, como se mostra no quadro a seguir:

QUADRO 6 -Utilização em função das distâncias

REPARTIÇÃO DO TRÁFEGO DE CADA MODO DE TRANSPORTE		
DISTÂNCIA (KM)	RODOVIA (%)	FERROVIA (%)
0-50	73	-
50-100	14	3
100-150	5	25
150-acima de 300	8	72
	100	100

REPARTIÇÃO ENTRE MODOS		
DISTÂNCIA (KM)	RODOVIA (%)	FERROVIA (%)
0-50	100	-
50-100	99	1
100-150	86	14
150-acima de 300	75	25

A distribuição do tráfego por estes dois modos de transporte também é influenciada pelos diferentes desenvolvimentos económicos nas regiões Norte e Sul do país.

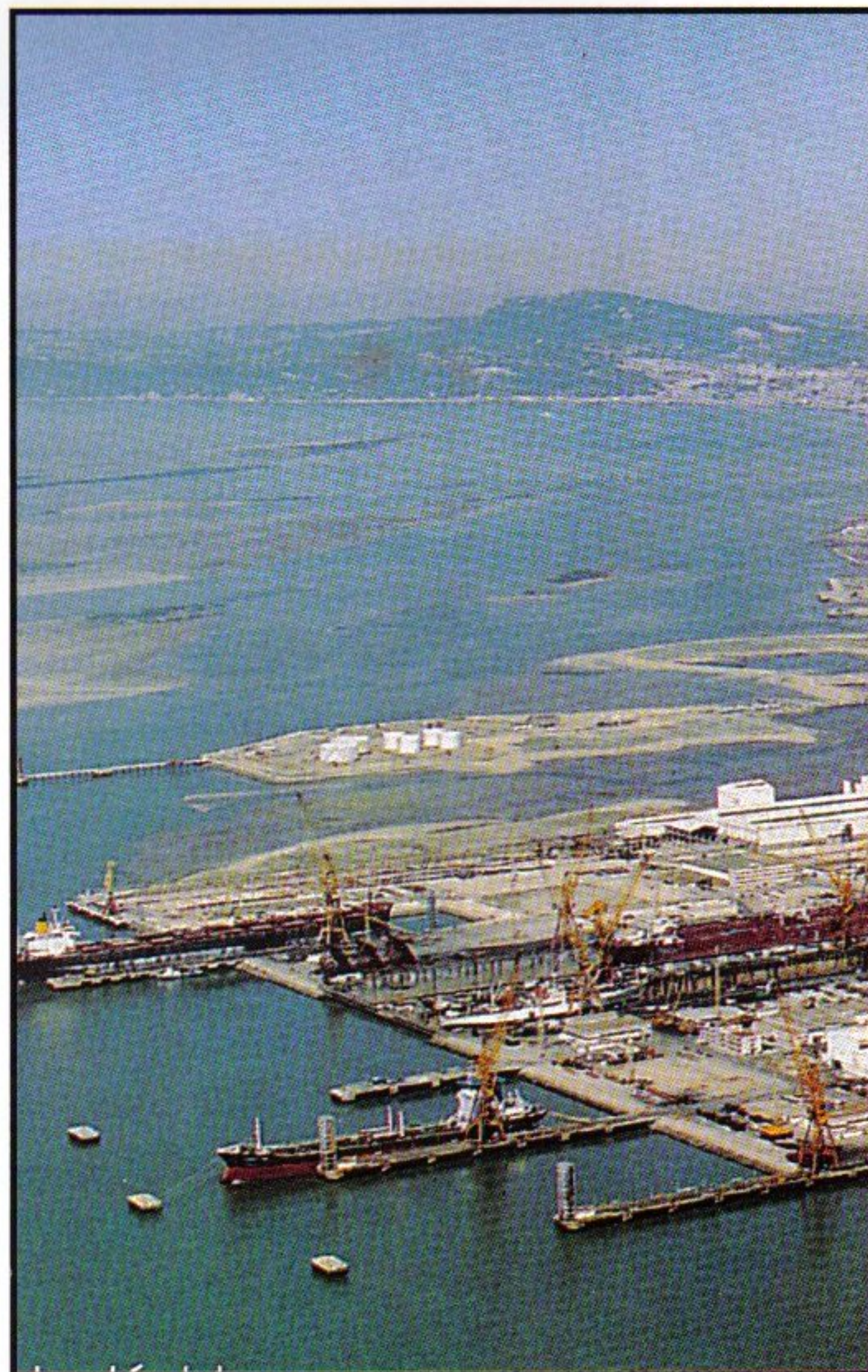
Por via ferroviária, o Norte recebe cerca de 10 vezes mais mercadorias do que expede, dado tratar-se de uma região de forte concentração industrial e, conseqüentemente, recebedora de muitos produtos primários que, como vimos em anteriores quadros, é onde incide a maior procura do transporte ferroviário proveniente

das regiões produtoras do sul do país ou importadas através de portos igualmente do Sul. Em contrapartida, a grande maioria dos produtos manufacturados no Norte são consumidos localmente, por maior concentração do poder de compra, neste caso, natural preferência à rodovia.

Este facto explica que a relação entre mercadorias recebidas na região Norte e expedidas por si através da rodovia, seja não só mais equilibrada (1,3 vezes), como muito superior à ferrovia - cerca de 4 vezes maior, quanto às mercadorias recebidas e 20 vezes superior, relativamente às expedidas.

4 - O CASO DO PORTO DE SETÚBAL

Primeiramente, importa realçar que o porto de Setúbal é o que a nível nacional, dispõe de melhores e mais descondicionadas





acessibilidades ferroviárias.

Aquela opinião baseia-se nas seguintes razões essenciais:

- Conjunto de linhas que lhe dão acesso;
- Feixes interiores para manobra das composições;
- Compatibilização dos tráfegos ferroviários e rodoviários locais através da existência de passagens sobrelevadas;
- Reduzida ou quase nula circulação ferroviária de passageiros ou de outro âmbito na via principal;
- Localização e desenvolvimento do porto fora da cidade.

O projecto Ford/VW e consequente criação da AutoEuropa em Palmela, implicando o

escoamento ferroviário de cerca de 80% da sua produção diária até ao terminal no porto de Setúbal, contribuiu decisivamente para acelerar a completa remodelação das acessibilidades ferroviárias ao porto, permitindo, assim, realizar uma velha aspiração de muita gente ligada à actividade portuária local.

Adicionalmente, a recente conclusão da primeira fase do futuro terminal de contentores de Setúbal, consistindo, para já, na existência de um pórtico Mague - construído segundo os mais modernos requisitos tecnológicos e já pronto a operar - bem como de um terrapleno adjacente com cerca de 80.000 m², permitiu alicerçar as acessibilidades ferroviárias para servirem igualmente o tráfego de contentores que, no

futuro, se fará, também, através do porto de Setúbal.

4.1 - CONCLUSÕES

No que concerne à complementaridade da actividade portuária do porto de Setúbal, a ferrovia realiza plenamente as suas potencialidades nos tráfegos de concentrados de cobre provenientes de Neves Corvo (700.000 ton/ano), de pasta para papel de VilaVelha de Rodão (50.000 ton/ano), e, futuramente, no transporte de veículos da AutoEuropa (120.000 un/ano).

Nos dois primeiros casos, ao permitir alargar significativamente o hinterland do porto de Setúbal e no segundo, confirmando a sua vocação de transporte cíclico programado de grandes massas, mesmo a pequenas distância (no caso, cerca de 25 km).

Para além daqueles transportes e, possivelmente, do futuro tráfego de contentores, onde a CP pode igualmente concretizar todas as suas virtualidades e contribuir mesmo para projectar o porto de Setúbal para o hinterland ibérico, sinceramente, não vislumbramos, de momento, outras possibilidades.

Tal constatação não significa que acreditemos na inalterabilidade daquela situação mas, para que tal aconteça, terá a CP de continuar a intensificar os esforços de investimento, racionalização e modernização realizados nos últimos anos e de acrescentar significativos factores de competitividade à componente portuária.

Admitindo-se que os investimentos em infraestruturas básicas, tais como a renovação de vias principais, estações, sinalização e telecomunicações, passagens de nível, etc. estejam praticamente concluídas, nos quais tem sido dispendido considerável esforço financeiro, talvez tenha chegado o momento do investimento

especializado.

Isto é, para abandonar a postura majestática que muita gente ainda aponta ao nosso sistema ferroviário e a compreensível inflexibilidade resultante da sua grande dimensão, a CP terá de partir à procura do cliente com novas soluções, baseadas em material circulante especializado - adaptado às mercadorias que pretenda transportar e não o contrário - maior capacidade de tracção - de longo curso, manobras, etc - e terminais ferroviários menos dependentes de terceiros, bem apetrechados com equipamentos de movimentação horizontal e



vertical e estrategicamente localizados.

Dado não sermos especialistas neste campo, mas apenas meros observadores e estudiosos destas questões, por decorrência da nossa actividade portuária, não temos obviamente a presunção de emitir opiniões que outros mais habilitados já terão feito ou farão, certamente.

Limitámo-nos tão somente a reflectir sobre uma questão, sem dúvida apaixonante, acreditando que o desenvolvimento do transporte ferroviário se fará através da acentuação das enormes vocações e potencialidades de que dispõe, da sua combinação com os outros modos de transporte e que de tal desenvolvimento beneficiará igualmente a actividade portuária nacional e a de Setúbal em particular, sem equívocos nem receios de concorrência entre si.

O Intermodal Ferro-Portuário

ESCREVER ALGO sobre o Intermodalismo Ferroviário-Portuário em Portugal, é algo de difícil, porquanto pouco existe.

Contudo este transporte INTERMODAL deverá ser, para nós portugueses, tão importante quanto a realidade de mais de 80% do comércio externo português ser feito por via marítima.

Se considerarmos o INTERMODAL como a ligação e conjugação de diferentes meios de transporte, com as correspondentes economias de escala, para melhor servir a carga, quer em tempo quer em custo e até em qualidade, constatamos que salvo raras e excepcionais situações, pouco existe em Portugal.

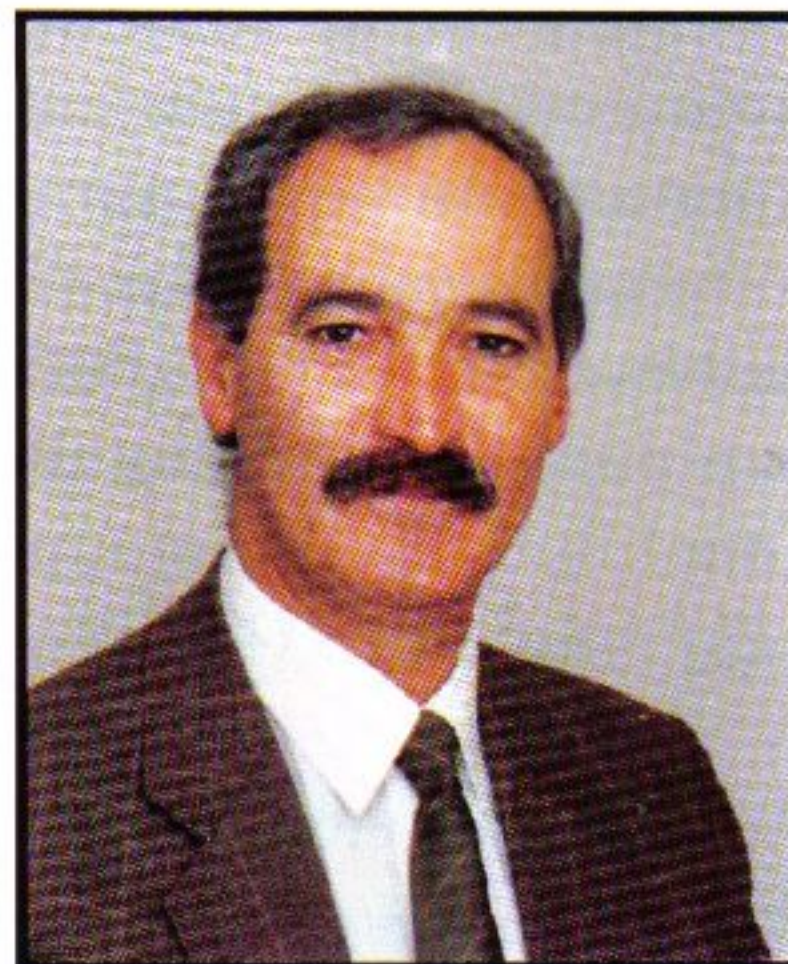
Para existir, como elemento válido, o Intermodalismo em análise, não basta a existência de vias férreas nas pontes/cais, é sim necessário que as mesmas cumpram a sua função de recepção/entrega e de escoamento atempado da mercadoria.

Não basta dizer que um porto "é servido por via férrea", é necessário - isso sim - que as composições sejam movimentadas em tempo útil. Para que o transporte INTERMODAL em causa seja uma realidade, convém não esquecer que a componente rodoviária e até mesmo a fluvial e costeira jogam um papel importante.

Assim sendo, somos levados a afirmar que os transportes integrados, se conjugados em todas as suas componentes, têm uma potencialidade superior ao somatório das suas partes tomadas isoladamente.

As Entidades, públicas e privadas, ligadas ao sector portuário, cada vez mais afirmam a necessidade de desenvolver os portos portugueses, transformando estes em plataformas de movimentação de cargas não só para o próprio País, como para certo "HINTERLAND" Espanhol.

Com efeito, se analisarmos a situação dos portos portugueses - no ponto de vista de implantação



**RAMALHO DO
NASCIMENTO,**
ENGº.
ADMINISTRADOR DA
SOCARMAR

geográfica - somos levados a concluir que alguns deles estão bem situados, face a determinadas áreas peninsulares que necessitam de fazer as suas trocas comerciais com o exterior.

Ainda sob o ponto de vista geográfico, podemos afirmar que a costa portuguesa, não só é a Costa Atlântica da Península como também o é da Europa.

Por outro lado, esta afirmação poderá ser reforçada pela realidade de ao largo da costa portuguesa se cruzarem as rotas marítimas que ligam não só o hemisfério sul com o norte da Europa, como as de ligação do próximo e médio Oriente com o norte Europeu e Americano, o mesmo se passando com o fluxo de mercadorias que provenientes da zona do Golfo do México - nomeadamente os produtos agro-alimentares originários do sul dos E.U.A. - demandam o Continente Europeu em geral e a Península Ibérica em particular.

Nestes casos e sob o ponto de vista de tempo de ocupação de navios, a movimentação de carga em portos portugueses, relativamente à efectuada em outros portos europeus, poderá contribuir em cerca de dois dias na redução do tempo de transporte marítimo, com as vantagens económicas daí inerentes, sobretudo quanto ao valor do frete.

Mas, complementarmente, para que este factor

seja aproveitado, torna-se necessário que o desembarço alfandegário e o transporte ferroviário sejam rápidos e de baixo custo.

Constata-se assim que geograficamente os portos portugueses estão bem situados, face a "HINTERLANDS" não nacionais.

Só que não basta aquilo que a natureza nos deu, é necessário a actividade e a vontade do homem para aproveitar e desenvolver esses recursos naturais.

Outra questão que merece ser considerada é a de se saber se as nossas operações de transferência de cargas dos navios para o sistema ferroviário, as denominadas operações portuárias, são caras? E se é por esse motivo que não servimos outros "HINTERLANDS".

Com efeito, durante algum tempo, o argumento usado era o de que a estiva/desestiva nos portos portugueses eram muito dispendiosas.

No entanto, com o pacote legislativo surgido em finais de 1993 e com a correspondente alteração das regras laborais, tornou-se mais claro que

não é pelos custos directos das operações portuárias que as cargas não demandam os portos portugueses.

Existem sim, factores endógenos ao sector portuário que necessitam ser corrigidos, tais como, os valores das denominadas taxas portuárias e a excessiva burocracia com os seus correspondentes custos.

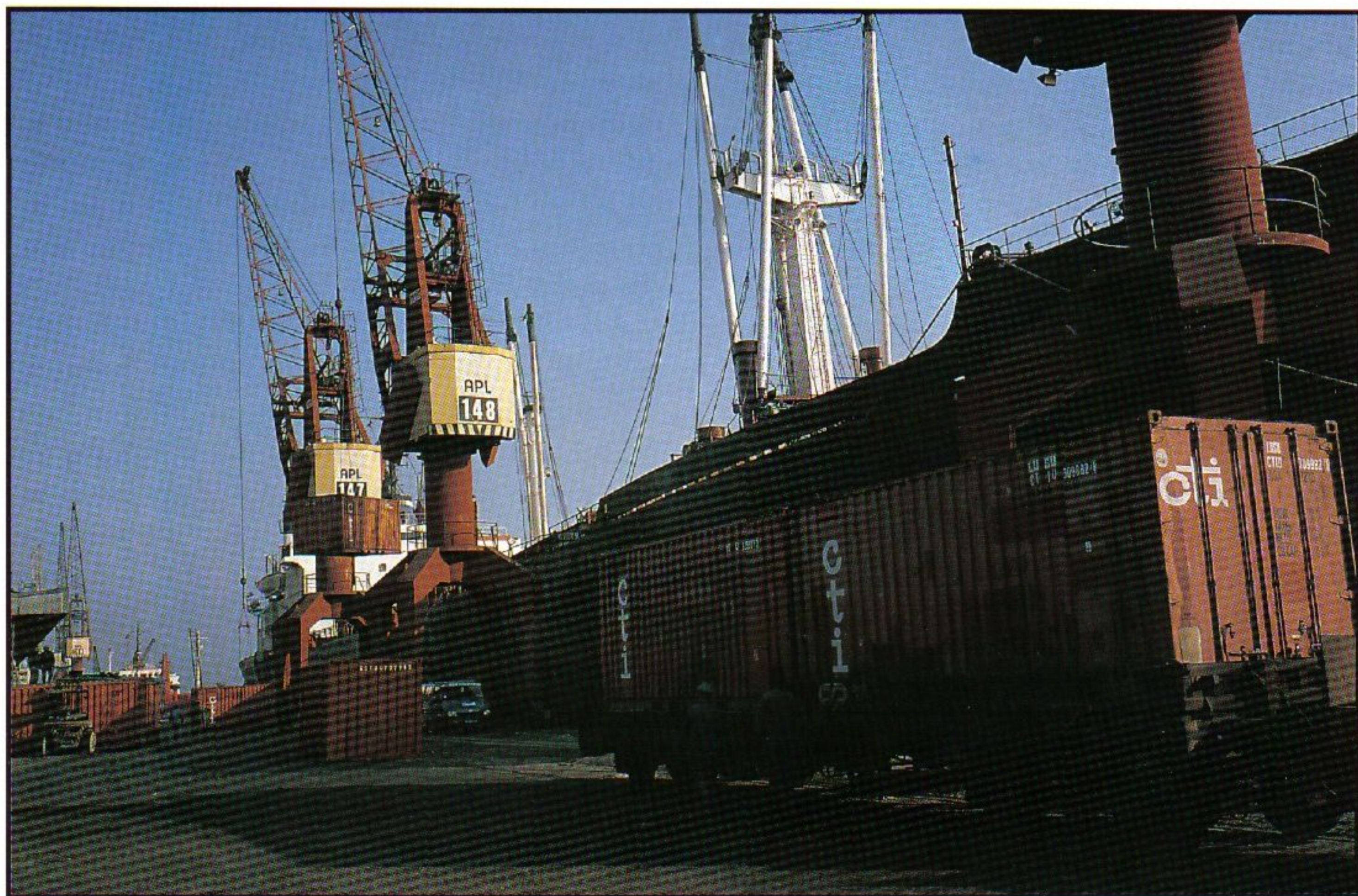
Mesmo assim, este último "HANDICAP" negativo, só por si não justifica o fraco Intermodalismo Ferro-Portuário.

O problema principal prende-se com a falta de um serviço ferroviário apostado em servir os portos, o mesmo se passando em sentido inverso.

Outro factor contributivo para a não captação do tráfego de mercadorias, para o Intermodal Ferro-Portuário com plataforma nos portos portugueses, é o respeitante às tarifas praticadas para o tráfego internacional por via férrea.

Enquanto a "RENFE" continua a praticar tarifas proteccionistas do mercado e dos portos





espanhóis, a nossa "CP" continua a pensar isoladamente.

Se, conforme se afirmou, temos portos geograficamente bem localizados, constata-se que alguns não são servidos por via férrea (como sejam os portos de Viana do Castelo e Aveiro) e se o são (casos do porto de Leixões, do de Setúbal e da margem norte do porto de Lisboa) o certo é que esse serviço ferroviário está completamente obsoleto.

Temos ainda, neste ponto de análise, o facto de existindo na margem sul do Tejo, os maiores terminais portuários nacionais para recepção/expedição de granéis sólidos, e a triste realidade dos mesmos não serem servidos por via férrea.

O porto de Sines, por seu lado, está servido por uma via férrea que pouco mais permite que o alimentar da Central Termoeléctrica do Pego.

Assim sendo, enquanto a nossa rede ferroviária continuar como está e enquanto não se apostar

num efectivo serviço às mercadorias, falar no Intermodal Ferro-Portuário, mais não é que o apontar de exemplos não significativos face a uma real inexistência daquele serviço.

Tendo a Espanha apostado fortemente e atempadamente, numa integração dos seus portos no sistema global de transportes europeus em geral e peninsulares em particular, maiores dificuldades foram criadas para que se concretize em Portugal a criação de plataformas intermodais.

Igualmente acreditamos que algumas das afirmações poderão ser polémicas.

Mas que as coisas não estão bem e que é necessário o lançar de pedras no charco do marasmo, é algo de que não duvidamos.

Estamos conscientes que não é neste escrito, já de si curto, que se esgota a análise da questão levantada, merecendo a mesma um debate mais aprofundado.

Intervenção de Figueiredo e Sousa, Presidente da APL na Sessão ADFER de 24 de Maio

Exmo. Senhor Ministro do Mar

Exmo. Sr. Presidente da CP

Minhas Senhoras

Meus Senhores

1. Primeiramente quero congratular-me pela realização desta Sessão subordinada ao tema **"A nova política Portuária e os Caminhos de Ferro"** a primeira levada a cabo pela ADFER sobre este tema.

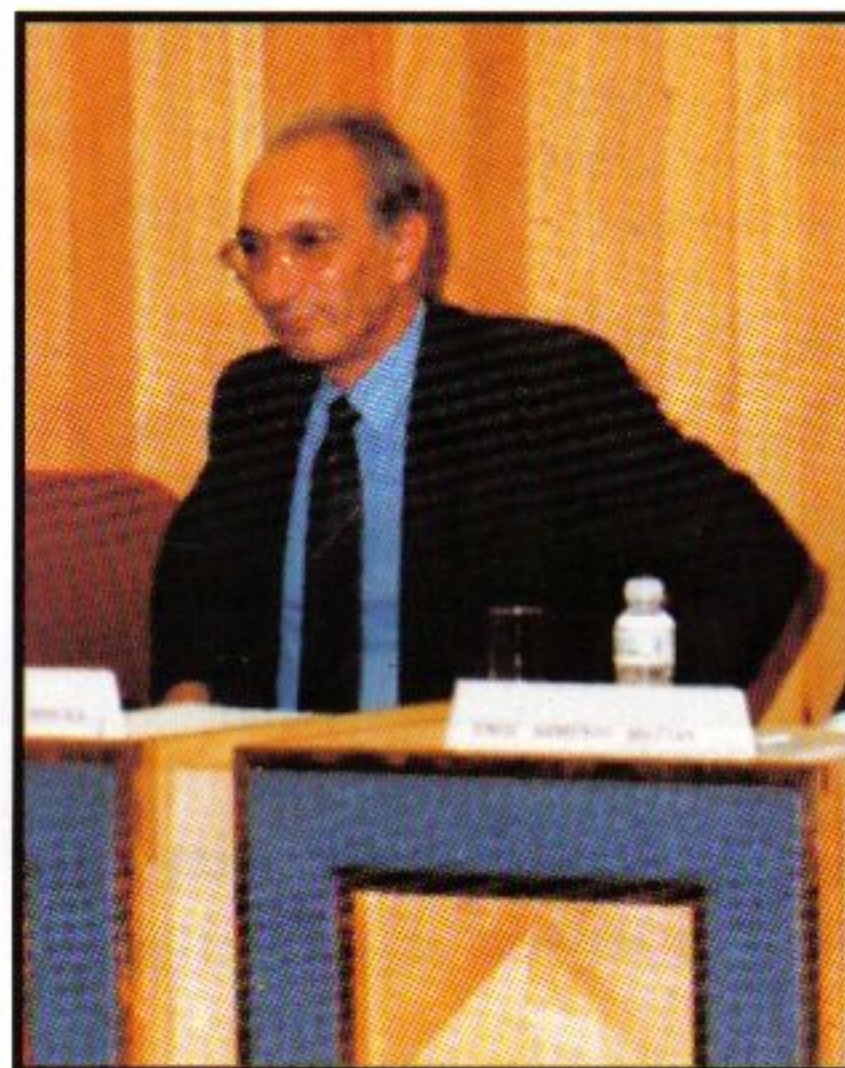
2. Em segundo lugar desejar as boas vindas a este Auditório da Gare Marítima de Alcântara aos meus colegas da CP dizendo-lhes, que é com muito gosto que os temos entre nós para tratar de assuntos que interessam sobremaneira aos Portos e ao Caminho de Ferro.

3. Efectivamente do que vamos aqui tratar é saber do interesse que o caminho de ferro e os portos têm em se constituir como elos de uma cadeia que minimize os custos de transporte das mercadorias, da origem ao destino e assim contribuir para o desenvolvimento da nossa economia.

4. Vejamos então, e para começar, qual o tráfego que poderá ser gerado através das plataformas portuárias.

5. O movimento de mercadorias nos portos comerciais do continente ronda actualmente os 50 milhões de toneladas, distribuído na globalidade do seguinte modo:

-CARGA GERAL	17%
-Participação da Carga Não Contentorizada	58%
-Participação da Carga Contentorizada	42%
-GRANÉIS SÓLIDOS	26%
-GRANÉIS LÍQUIDOS	57%



Dr.
ALBANO FIGUEIREDO E SOUSA,
PRESIDENTE DA APL

Os portos comerciais principais; Douro-Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines; são responsáveis pela movimentação de cerca de 94% de todo o tráfego portuário do continente, sendo a parcela remanescente (6%) movimentada em Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz, Portimão e Faro.

Cerca de 79% das mercadorias movimentadas nos portos do continente têm origem ou destino no mercado externo, sendo 31% para a União Europeia e 48% para outros países. No que respeita às exportações, a União Europeia representa o seu destino principal (67%), o mesmo não se passando com as importações, das quais 68% têm origem em países extra-comunitários.

No final do século, de acordo com o "Estudo de Mercado do Sistema Portuário Português" concluído em Dezembro de 1993 pelos consultores CONSULMAR e COOPERS & LYBRAND, o conjunto dos portos do continente movimentará aproximadamente 62 milhões de

toneladas, representando um **incremento de 25% em relação a 1993**, repartidas da seguinte forma:

-CARGA GERAL	19%
-Participação da Carga Não Contentorizada	38%
-Participação da Carga Contentorizada	62%
-GRANÉIS SÓLIDOS	29%
-GRANÉIS LÍQUIDOS	52%

Ressalta, assim, que a alteração mais significativa na estrutura do tráfego marítimo se prende com o aumento substancial da taxa de contentorização de 42% para 62%, entre 1993 e 2000. Na verdade, o tráfego de contentores tem vindo a crescer 8,2% em média anual e é de prever que até ao ano 2000 cresça entre 6,6 e 8,3% ao ano, atingindo no fim do século entre 688 e 755 milhares de TEU (Unidade Equivalente de 20 Pés), esperando-se em contrapartida, que naquele ano a carga geral não contentorizada não ultrapasse o nível actual. De salientar, igualmente, um ligeiro aumento da percentagem de movimentação de granéis sólidos, prevendo-se, em contrapartida, uma diminuição do peso relativo dos granéis líquidos. O conhecimento desta evolução do tráfego para o Sistema Portuário Nacional é importante atendendo a que a capacidade actualmente existente, de um modo global, nos portos do continente é excedentária no que respeita à carga geral convencional, mas insuficiente para o tráfego de contentores previsto.

Assim, está a ser estudada a eventual construção ou ampliação de infraestruturas portuárias para melhor responder à expansão do tráfego de contentores.

6. A participação da via marítima na totalidade do comércio externo nacional era no final de 1992 de 79%. Representava 85% das importações e 64% das exportações.

Estes valores são, no entanto, inferiores aos registados até meados da década anterior, período a partir do qual se verificou uma crescente importância da via rodoviária, reflexo da adesão em 1986 de Portugal à CE, a qual se

traduziu num desvio significativo do comércio externo para os países comunitários e na melhoria contínua dos eixos rodoviários.

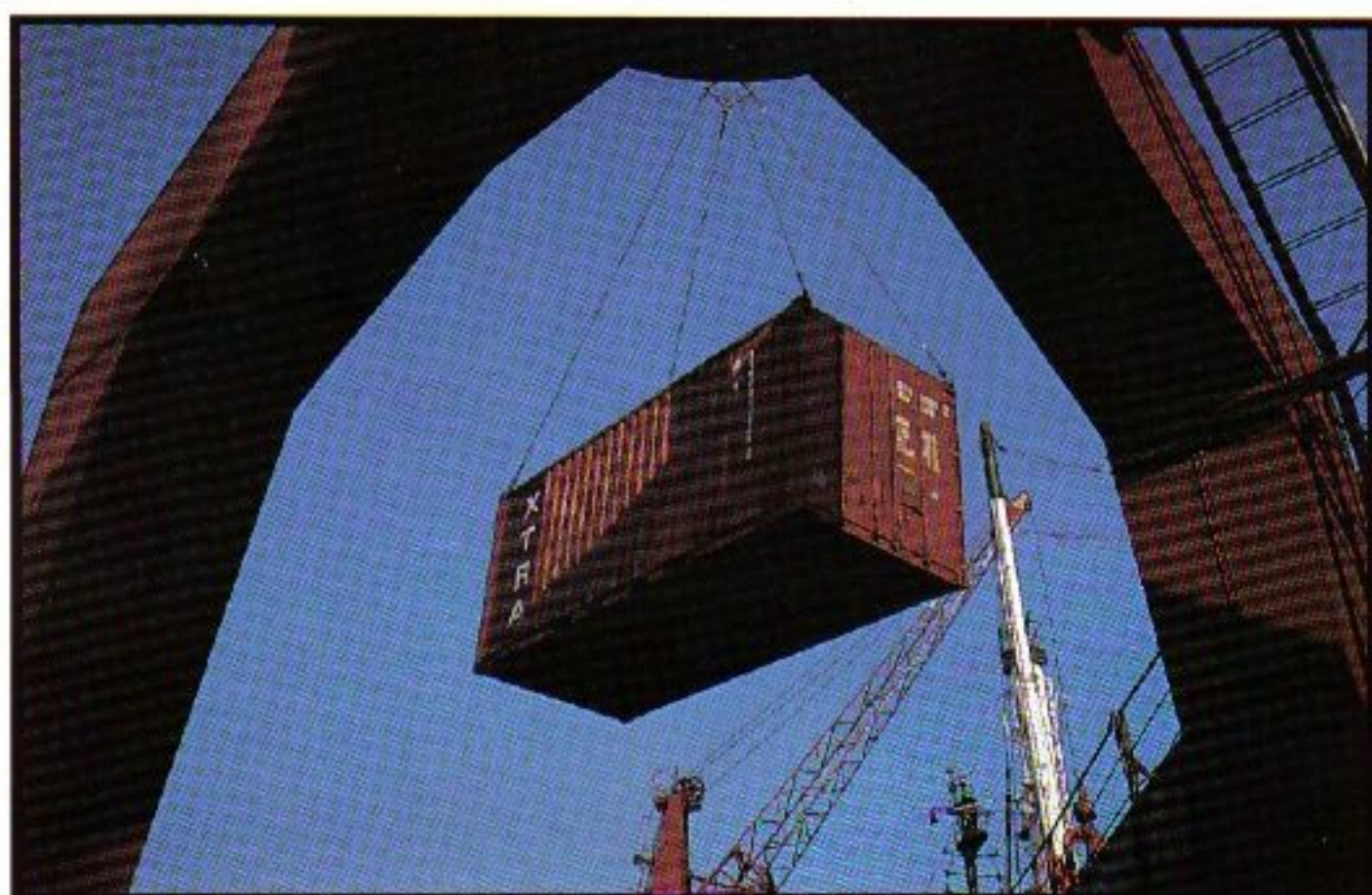
Deste modo, a participação da via rodoviária no comércio externo evoluiu, entre 1980 e 1992, de 5.8% para 18.4%, tendo em contrapartida as vias marítima e ferroviária decrescido de 90.8% para 79.2% e de 2.2% para 0.9%, respectivamente.

Constata-se que a perda de posição da via marítima foi integralmente absorvida pela rodovia. A via ferroviária não captou este tráfego, tendo mesmo parte do seu mercado sido também desviado para a rodovia.

Contudo, o contínuo incremento da participação da rodovia no tráfego relativo ao comércio externo deverá estar a atingir um ponto máximo, prevendo-se a diminuição da sua importância actual face a factores de diversas naturezas, associados a pressões de ordem social e política, nomeadamente:

- A tendência para a saturação das vias rodoviárias, fundamentalmente junto dos perímetros urbanos, potenciando as situações de congestionamento e o aumento da sinistralidade;
- Os impactos negativos no meio ambiente, designadamente a poluição atmosférica e sonora;
- A tendência para a limitação da velocidade de circulação e do tempo de trabalho dos motoristas, medidas que se poderão traduzir, quer no aumento dos custos de transporte, quer na menor qualidade do serviço prestado;
- As perspectivas de, a curto/médio prazo, se passar a fazer incidir sobre o transporte rodoviário o custo da utilização das infraestruturas, penalizando a sua competitividade concorrencial.

Sendo, por sua vez, o transporte marítimo e o transporte ferroviário incomparavelmente menos agressivos para o meio ambiente, detentores de menores custos sociais e apresentando, normalmente, menores custos de transporte para grandes quantidades ou grandes distâncias, tais factores podem não ser, por si só, suficientes



para o reforço da sua capacidade competitiva face à rodovia.

Com efeito, tanto a ferrovia como o transporte marítimo não dispensam, na maioria dos casos, o recurso a outros meios na fase terminal do transporte, impondo-se, então, a existência de adequadas estruturas de "interface" que minimizem os custos adicionais e a demora inerente às operações de transbordo, sem as quais a competitividade da cadeia de transportes estará comprometida.

7. No que respeita ao transporte marítimo, este vinha sendo, historicamente, penalizado pelos elevados custos da mão de obra portuária e pela menor fiabilidade do serviço prestado (pouca regularidade das linhas comerciais e tempos de transporte superiores).

Atendendo às recentes medidas de reestruturação do sector portuário, nomeadamente no que se refere à nova regulamentação do regime jurídico do trabalho e da operação portuária e ao Pacto de Concertação Social, com a correspondente redução do custo da factura portuária, e face às orientações comunitárias no sentido do desenvolvimento da cabotagem, parecem estar reunidas condições para que a participação da via marítima volte a apresentar níveis semelhantes aos detidos no passado.

Um papel importante na recuperação do tráfego rodoviário para a via marítima deverá ser desempenhado pelo desenvolvimento do sistema Roll On - Roll Off (RO-RO), impondo-se, para o efeito, a criação de ligações regulares frequentes

e a existência dos, anteriormente citados, "interfaces" adequados.

De referir sinteticamente que com aquelas reformas e a diminuição de 989 trabalhadores portuários se constata que em média a factura portuária baixou, em relação a 1993 cerca de 30%. No Porto de Lisboa, movimentar as mesmas mercadorias, custará este ano menos 6 milhões de contos que no ano passado.

8. Estando todos os portos comerciais servidos pela via rodoviária, embora com significativos condicionamentos nas zonas portuárias próximas das mais densas áreas urbanas, o mesmo não se verifica com os acessos ferroviários onde só existem ligações aos quatro portos principais (Douro-Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines) e quase sempre sem as características desejáveis para um eficaz escoamento dos fluxos de tráfego.

Este será um dos factores que contribui para que a ferrovia seja responsável apenas pelo escoamento de 1% das mercadorias movimentadas no Porto de Leixões e 3% no Porto de Lisboa e Sines.

Pelo contrário, o Porto de Setúbal, sendo o que dispõe de melhores acessibilidades ferroviárias movimenta pelo caminho de ferro cerca de 40% do seu tráfego.

Tendo em conta as novas oportunidades que se abrem aos portos nacionais, como reflexo das recentes transformações ocorridas, importa ultrapassar as limitações existentes permitindo que a ferrovia venha a desempenhar no futuro um papel mais relevante no escoamento do tráfego gerado nos portos.

Para tal, será necessário que os portos promovam investimentos em acessibilidades ferroviárias nas suas áreas dominiais, havendo que assegurar idêntico empenhamento por parte da CP para a respectiva ligação à rede ferroviária nacional.

No Quadro Comunitário de Apoio estão previstos e serão investidos nos próximos 6 anos investimentos mínimos de 60 milhões de contos nos portos nacionais.

Associadamente aos investimentos na melhoria das acessibilidades ferroviárias será de todo o interesse que as autoridades portuárias em colaboração com a CP promovam políticas de promoção comercial, baseadas no marketing activo, indo ao encontro dos potenciais clientes.

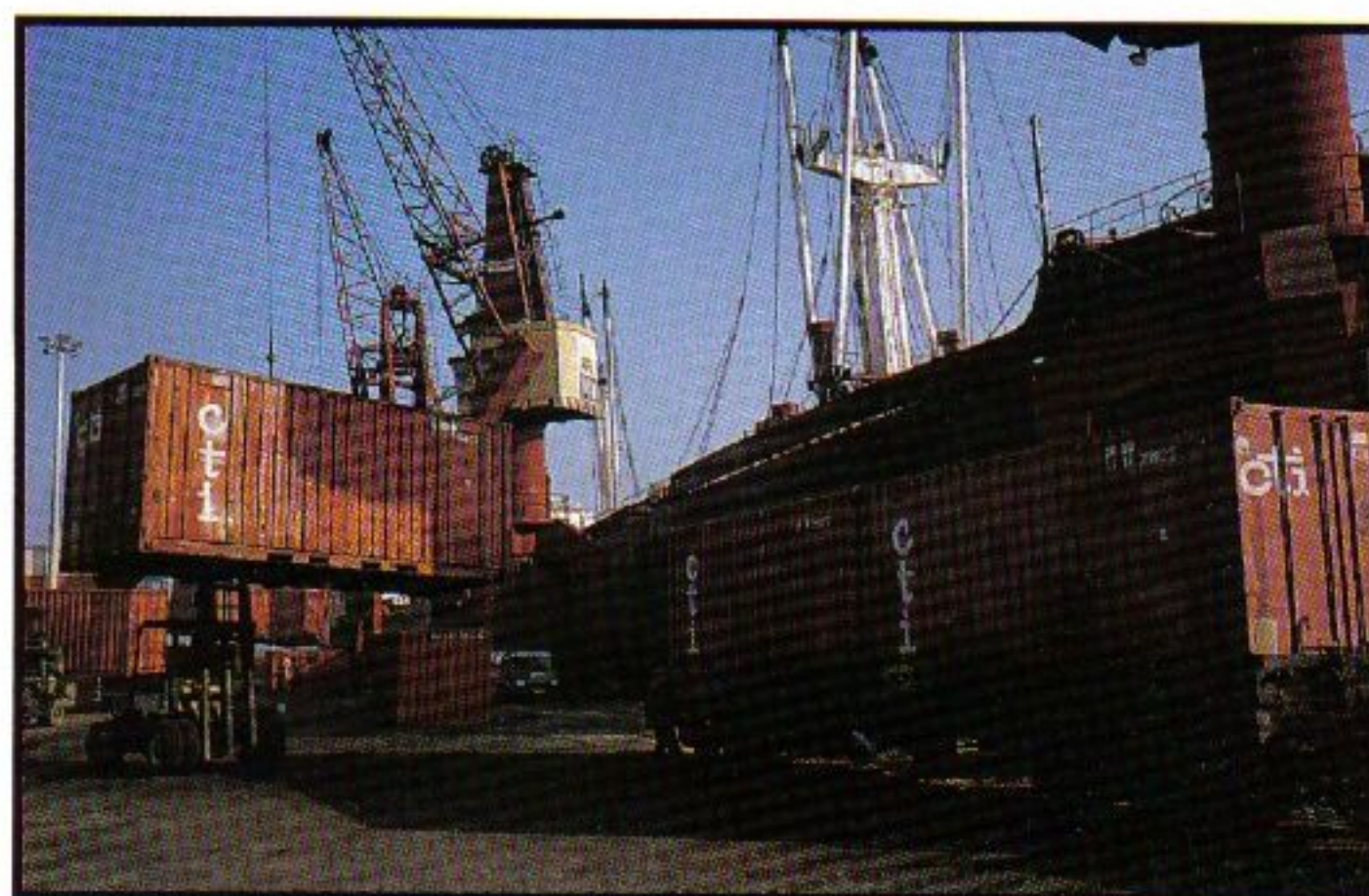
9. Passando ao caso concreto do Porto de Lisboa prevê-se que o tráfego portuário no ano 2000 se mantenha a um nível semelhante ao registado presentemente, embora com uma estrutura de tráfego diferente da actual.

Assim, deverá assistir-se a um crescente grau de contentorização da carga geral que atingirá no final do século cerca de 90%, a um ligeiro crescimento dos granéis sólidos, excluindo o carvão, e a uma forte diminuição do movimento de combustíveis minerais líquidos por força das alterações impostas pela EXPO'98 (abastecimento de combustíveis líquidos a Lisboa por "pipe-line" multiprodutos a partir de Sines).

Resultando do crescimento da taxa de contentorização o número de TEU's movimentados no Porto de Lisboa deverá evoluir de 300 000 unidades no presente para cerca de 450 000 unidades no ano 2000.

Constata-se que a capacidade instalada, a exemplo do que se passa a nível nacional, é claramente excedentária para a carga geral convencional e insuficiente para a movimentação de contentores prevista para o final deste século, factor este determinante na definição dos projectos de ordenamento dos terminais comerciais. Quanto aos granéis sólidos e líquidos, nomeadamente os combustíveis minerais e os granéis sólidos agro-alimentares, as respectivas instalações constituem terminais especializados cuja capacidade é definida pelas entidades industriais ou comerciais que as utilizam, não se apontando, de acordo com as previsões feitas no estudo de mercado, anteriormente mencionado, para a necessidade de construção de novas instalações.

10. No sentido de dar resposta às necessidades de movimentação de mercadorias a curto/médio prazo, as propostas de ordenamento dos



terminais comerciais envolvem, no essencial, as seguintes acções:

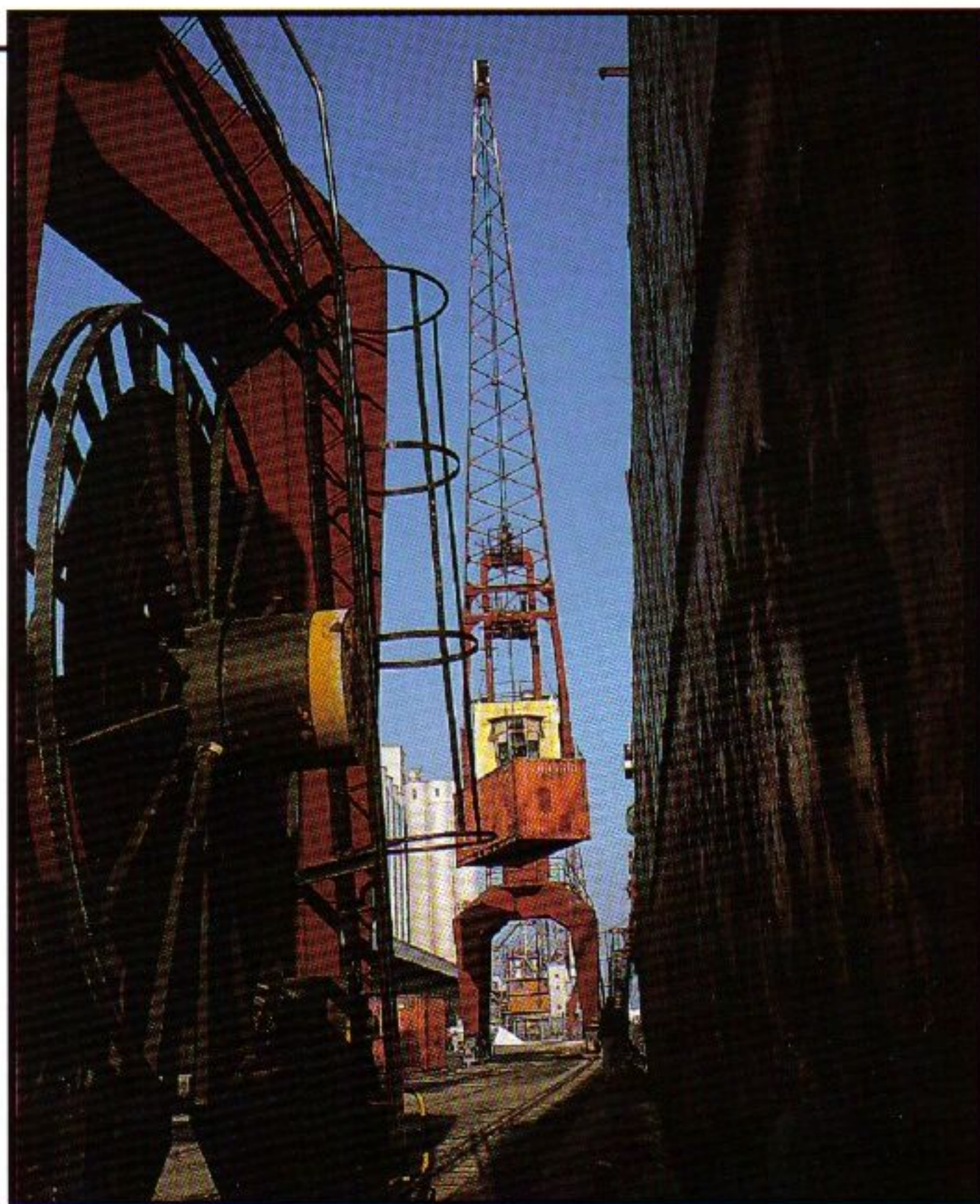
- Manter o Terminal de Contentores de Alcântara, concessionado à Liscont, que movimentará cerca de 130 000 TEU/ano;
- Ampliar o Terminal de Contentores de Santa Apolónia para uma capacidade de 250 000 TEU/ano;
- Construir um novo terminal de contentores em Santa Apolónia para a Transinsular com uma capacidade de 70 000 TEU/ano, desactivando o actual Terminal de Santos;
- Manter os cais de carga geral na zona portuária oriental da margem norte.

Este ordenamento, a par da satisfação das necessidades de movimentação de navios de passageiros, são a base do Plano de Acções Prioritárias da APL que compreende três grandes projectos, a saber:

- Projecto de Alcântara, envolvendo um investimento de 3 100 000 contos;
- Projecto de Santa Apolónia, cujo orçamento é de 11 480 000 contos;
- Projecto para o Apoio ao Tráfego Local, orçamentado em 320 000 contos.

O investimento global previsto para este Plano de Acções Prioritárias ascende a 14.900.000 contos, para os quais se prevê um financiamento por parte dos fundos comunitários que poderá atingir um máximo de 85%.

No âmbito dos projectos ligados à área comercial será também de salientar a entrada em funcionamento de um Centro de Despacho de Navios e Serviços a partir do dia 01 de Junho,



passo este decisivo na concretização das medidas tendentes à facilitação do tráfego marítimo.

11. No que se refere às acessibilidades ferroviárias às zonas de Alcântara e Santa Apolónia, serão de destacar as seguintes intervenções:

- Remodelação do feixe de linhas ferroviárias no Terminal da Liscont e no terrapleno da Junqueira;
- Criação de alternativa à linha da Matinha, que será inviabilizada pela EXPO'98, para ligação à linha do Norte.

O tráfego de contentores previsto no ano 2000 na zona de Santa Apolónia representaria, se não existir uma alternativa de acesso ferroviário, um movimento de cerca de 50 camiões por hora (considerando um período de trabalho de 16 horas diárias num total de 300 dias de trabalho por ano). São facilmente imagináveis as graves perturbações que tal situação causaria ao tráfego urbano.

12. Um leve apontamento apenas para projectos de outra natureza e que constituem também preocupação da Administração do Porto de Lisboa.

São eles os ligados à náutica de recreio e à

requalificação de frentes ribeirinhas para actividades lúdicas e lazer das populações, de primordial importância para a tão desejada aproximação da cidade ao seu rio, que espero possam apreciar na grande exposição que a APL irá apresentar nesta Gare Marítima com uma proposta de profundo reordenamento da frente ribeirinha compreendida entre Algés e o Poço do Bispo.

13. No conjunto de acções anteriormente mencionadas está implícita a preocupação de transformar a relação entre o porto e a cidade de Lisboa, traduzida quer na racionalização das áreas de operação comercial e no aproveitamento das zonas desocupadas para usufruto da população, quer num esforço de melhoria dos acessos rodoviários e ferroviários que terá de envolver as restantes entidades interessadas (Câmara Municipal, Junta Autónoma das Estradas e CP, entre outras).

Deverá referir-se, no entanto, o papel primordial a desempenhar pelos caminhos de ferro no sentido de maximizar o desvio do tráfego rodoviário pesado do interior da cidade.

Tal só poderá ser atingido através da transformação dos actuais acessos ferroviários, nomeadamente a modernização da linha de Alcântara, e da substituição das ligações inviabilizadas pela realização da EXPO'98 (linha da Matinha), sendo também pertinente considerar a construção de parques de contentores de 2ª linha que funcionem como "interfaces" rodo-ferroviários.

Se tais medidas teriam reflexos indiscutivelmente positivos sobre a qualidade de vida urbana, não deixariam, também, de serem propiciadoras de um acréscimo de capacidade competitiva da plataforma portuária de Lisboa, perspectivando a captação de novos tráfegos dos quais se poderiam retirar benefícios comuns.

A possibilidade de, em conjunto, trabalharmos no sentido da concretização de tais objectivos é, desde já, o desafio que lanço à CP e para o qual a APL se disponibiliza.



Para o Cais do Sodré, importante "interface" de transportes em profundo processo de reestruturação, está a ser feito um plano de pormenor que contempla as vertentes de comércio, escritórios e alguma habitação.

PLANO DE ORDENAMENTO DA ZONA RIBEIRINHA

APL Moderniza Porto Comercial e Abre o Tejo aos Lisboaetas

A Administração do Porto de Lisboa (APL) divulgou em Julho o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (POZOR), o qual constituirá a base de uma ampla intervenção na faixa compreendida entre Algés e a zona da Expo98, no sentido de melhorar o funcionamento do porto comercial e de abrir o Tejo aos lisboetas.

O POZOR, que esteve exposto na Gare Marítima de Alcântara até ao final de Julho, aponta soluções para a desejada abertura da cidade ao rio numa frente ribeirinha com cerca de 15 quilómetros, a par da modernização das infraestruturas ligadas à operação portuária.

Este plano contempla, igualmente, a reconversão das docas existentes em espaços adequados à náutica de recreio e a valorização das zonas verdes, preservando e respeitando a escala e composição do património histórico da cidade, por forma a criar uma forte ligação entre este e o rio.

Com a identificação de seis zonas, pontos-chave da relação porto-cidade, o POZOR pretende, pela diversidade, dimensão e uso de cada uma delas, criar uma relação urbano-portuária que permita uma imagem diferente e renovada da frente ribeirinha de Lisboa.

A zona Algés/Belém/Junqueira tem características que naturalmente a conduzem a vivências culturais e à prática de actividades lúdicas e náutico-recreativas, a complementar com novos equipamentos e soluções de acessibilidade que potenciem uma acrescida fruição local.

Para Santo Amaro/Alcântara, importante plataforma onde se situam os terminais portuários dotados com melhores fundos, este plano prevê a reparação e remodelação dos cais da Rocha e de Alcântara-Norte, a remodelação da Gare Marítima da Rocha e o reordenamento dos acessos rodo-ferroviários.

Santos é considerada a zona-chave do projecto, estando previsto o prolongamento da avenida de Brasília até ao Cais do Sodré, com zonas de comércio e habitação.

O Cais do Sodré, importante "interface" de transportes em profundo processo de reestruturação, obrigou a uma acção conjunta das entidades com jurisdição na área (Câmara de Lisboa, CP e APL), visando a elaboração de um plano de pormenor para a requalificação de usos e circulações, o qual contempla as vertentes de comércio, escritórios e alguma habitação.

A zona de Santa Apolónia, junto do centro histórico de Lisboa, foi o local escolhido para a instalação de um novo terminal de passageiros de cruzeiros e a construção de um importante "interface" de meios de transporte (comboios internacionais, metro, táxis, autocarros e heliporto).

Nesta zona vai ser criado o novo terminal de contentores de Lisboa, em cuja construção vão ser investidos mais de 8,5 milhões de contos, mas também se procederá ao reordenamento da praça de Santa Apolónia e à revitalização da doca do Terreiro do Trigo.

Por último, a área do Poço do Bispo constituirá, no futuro, um pólo adequado para a instalação de zonas de serviços e para o desenvolvimento das chamadas indústrias limpas.

Intervenção de Arménio Matias, Presidente da Adfer, na Sessão de 24 de Maio

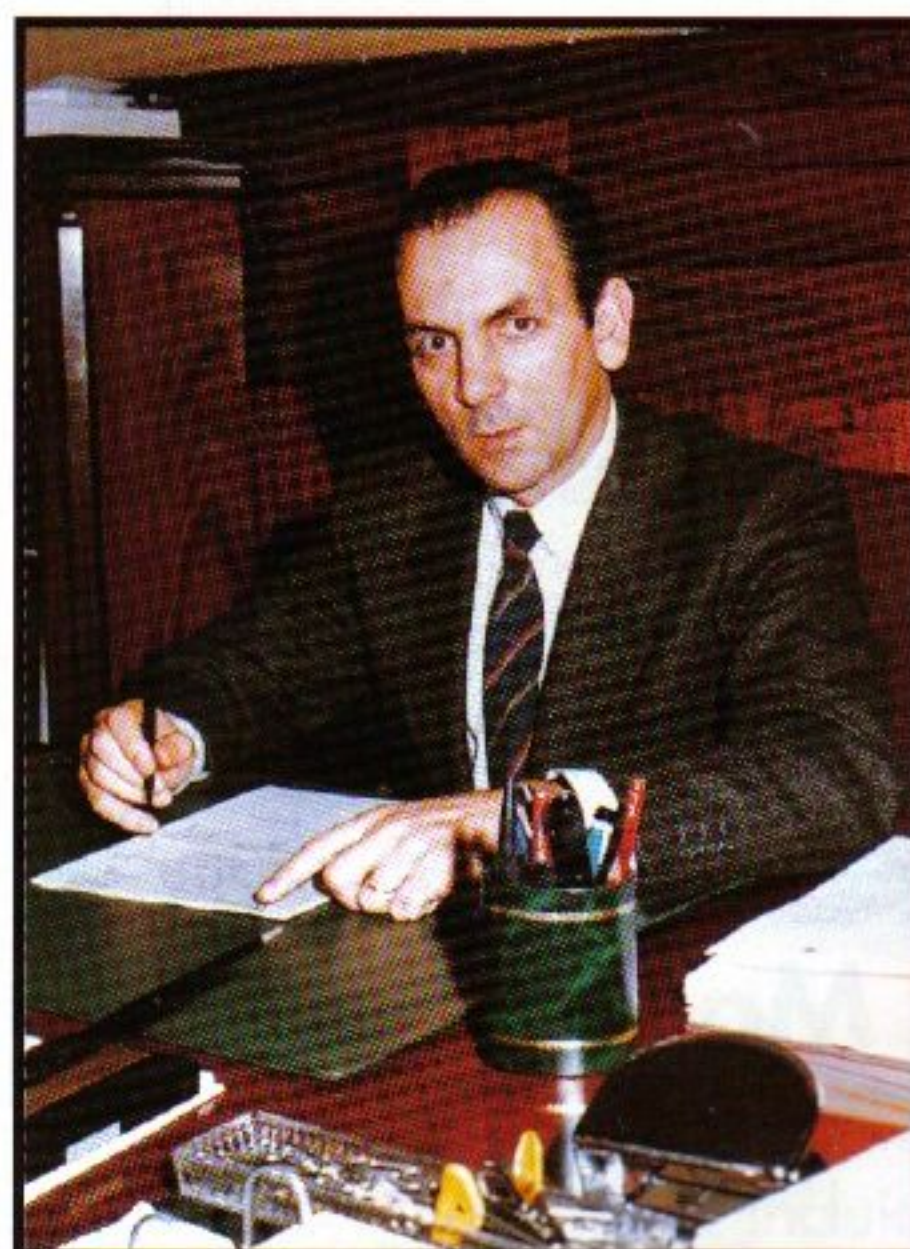
Senhor Ministro do Mar, Excelência
Senhor Presidente da CP
Senhor Presidente da APL
Estimados Convidados

Com a realização desta Sessão a ADFER inicia um novo ciclo da sua actividade, procurando intensificar e alargar o âmbito das suas acções. Como principal objectivo temos a realização do primeiro Congresso Nacional do Transporte Ferroviário que prevemos realizar no final do corrente ano e que desejamos seja um grande encontro da generalidade dos quadros deste sector no qual tenha lugar um debate profundo sobre a temática ferroviária.

A sua Comissão Organizadora é presidida pelo Prof. Eng^o. José Manuel Viegas e tem como Vice-Presidentes o Dr. Duarte Amândio, Presidente da Carris e o Prof. Eng^o. Leopoldo Guimarães, Presidente do Instituto Superior de Transportes.

Vamos prosseguir com a publicação da FER 21 aumentando a sua regularidade e dedicando grande parte de cada número a uma empresa ou a um sector de actividade, como já sucedeu com os números dedicados à Carris e ao Metropolitano e com a publicação do próximo número dedicado à actividade portuária. A FER 21 conta como seus Directores com os Eng^{os}. Aparício dos Reis e Quaresma Dias e com o Dr. Jorge Pestana.

Procuraremos motivar e mobilizar para as acções da ADFER não só os quadros mais directamente ligados ao transporte ferroviário (sejam seus responsáveis políticos, pertençam aos operadores ou aos clientes ou aos fornecedores deste modo de transporte) mas também aqueles que tem responsabilidade em actividades complementares ou concorrenciais. Pretendemos deste modo que a formação dos



ARMÉNIO MATIAS,
ENG^o.
PRESIDENTE DA
ADFER

nossos quadros e a consolidação das estratégias do sector seja alicerçada numa visão mais global e integradora. Para isso promoveremos proximamente, entre outras, sessões sobre "O Turismo e os Transportes" e "O Corredor de Transportes Lisboa-Porto".

Retomaremos e incentivaremos a realização de iniciativas fora de Lisboa, procurando envolver as respectivas Autoridades, Escolas Superiores e Empresários ligados ao sector. Contamos para isso com o apoio do Delegado Regional da ADFER no Norte, Eng^o. Jorge Vilaverde, e do Delegado no Centro, Eng^o. João Gonçalves.

A ADFER orgulha-se de ter hoje na sua equipa dirigente alguns dos mais prestigiados responsáveis da CP, da Carris, do Metropolitano de Lisboa, dos Gabinetes do Nós Ferroviários e da Universidade. Vamos procurar não frustrar as expectativas que isso pode gerar.

O tema desta sessão da ADFER "A Nova Política Portuária e os Caminhos de Ferro" tem a maior

actualidade porque permite conhecer melhor a "revolução silenciosa" que tem estado a ser implementada na organização e na actividade portuária e na política do mar em geral e porque da eficiência das interfaces ferro-portuárias pode resultar, em grande medida, a viabilização económica dos portos e do caminho de ferro e a maior fluidez do tráfego urbano e suburbano das zonas adjacentes aos portos.

Mas o tema da sessão tem igualmente uma dimensão histórica que remonta à fundação dos nossos caminhos de ferro e à concepção da rede ferroviária portuguesa.

As individualidades que convidámos para intervirem neste debate suscitam-nos a maior estima e admiração.

O Senhor Comandante Azevedo Soares é um político de invulgar lucidez, é um gestor e um governante eficiente mas discreto, é um homem de grande carácter. Soube servir dois dos projectos que mais marcaram o País depois do 25 de Abril, aquele que foi liderado por Sá Carneiro e o que é liderado por Cavaco Silva. Sabe servir com lealdade sem perder a liberdade de espírito. Sabe aderir e renunciar. Dirigiu a Carris com assinaláveis resultados. Está a governar o sector do mar com sucesso.

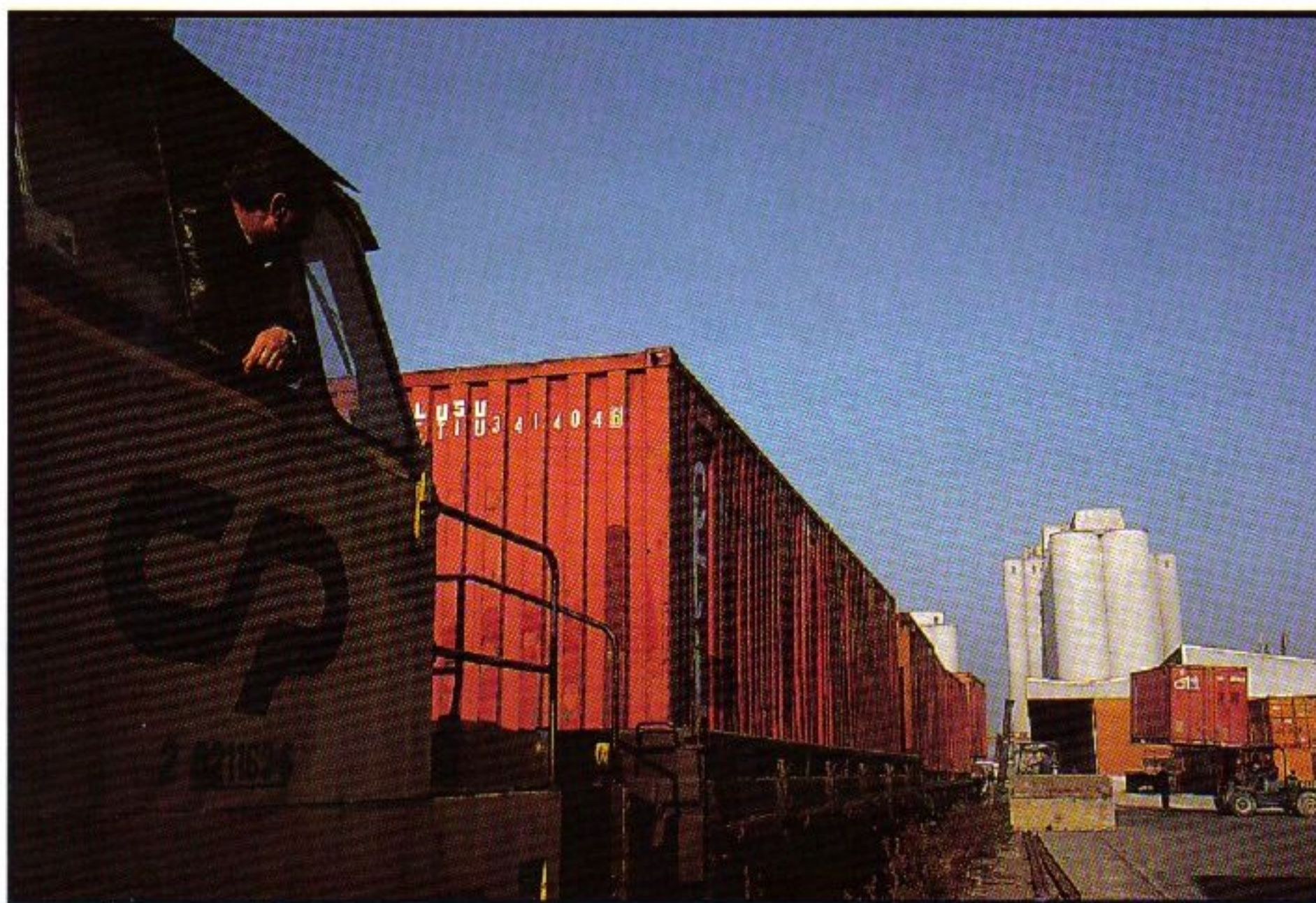
O Senhor Eng^o. Dias Alves recebeu uma herança complexa e assumiu o desafio de presidir à gestão da CP num momento em que pairam sobre o caminho de ferro, em Portugal como no Mundo, muitas interrogações que exigem opções difíceis, que colidem com muitos interesses instalados e que exigem uma profícua articulação com o governo.

Não podemos deixar de homenagear a sua coragem e a sua determinação na linha, aliás, do seu passado profissional e político.

Mas permita, Senhor Presidente da CP que lhe agradeça, publicamente, em nome da ADFER, o ter sabido criar com a nossa Associação uma

relação sadia e despreconceituosa, à semelhança do que sempre fizeram os Senhores Presidentes do Metropolitano, da Carris, dos STCP, dos Gabinetes dos Nós Ferroviários, bem como os Empresários ligados a este sector.

O Senhor Dr. Figueiredo e Sousa é um gestor de extrema eficiência, com uma capacidade de trabalho e de dedicação sem limites, de grande honestidade intelectual e de exemplar estatura moral. Sabe gerir os recursos do Estado como se



seus fossem. A sua passagem pelas Administrações da Transtejo, da CP, do Gabinete da Área de Sines, do Porto de Sines e agora do Porto de Lisboa, testemunham-no.

Permitam-me que faça agora uma pequena incursão sobre a dimensão histórica do tema desta sessão.

O traçado das linhas ferroviárias portuguesas foi profundamente condicionado pela sua articulação com os nossos portos de Lisboa, de Leixões e da Figueira da Foz e com a preocupação de não encaminhar os nossos tráfegos pelos portos espanhóis de Vigo e de Cádiz. A Espanha, por seu lado e de uma forma mais agressiva e mais eficiente, procurou proteger os seus portos e bloquear os portos portugueses.

São elucidativas algumas opções tomadas, neste domínio da concepção e implantação das redes ferroviárias, sobre a importância atribuída aos

portos.

Foi por isso que a estação principal de Lisboa se veio a situar à beira do Tejo nos então denominados Cais dos Soldados e Praia dos Algarves.

Apesar dos sucessivos projectistas estrangeiros incumbidos de estudar a nossa primeira linha ferroviária terem defendido a sua origem num ponto central de Lisboa (Zona de Arroios, segundo um deles), para assim servir melhor a cidade, o Conselho de Obras Públicas pronunciou-se reiteradamente contra, votando a favor da estação de Sta. Apolónia, em virtude da sua fácil articulação portuária.

Para viabilizar a função internacional do porto de Lisboa a Companhia Real construiu, sem qualquer subsídio do Estado, as infraestruturas ferroviárias indispensáveis à actividade portuária.

Enquanto as nossas linhas ferroviárias iam atingindo sucessivamente a fronteira em Elvas, em Marvão, em Vilar Formoso e no Douro a Espanha condicionava fortemente o traçado da nossa primeira ligação internacional, para afastar o interior da Espanha do porto de Lisboa, ao mesmo tempo que atrasava a construção dessa linha no seu território e bloqueava, mais tarde, o prolongamento das linhas da Beira Alta e do Douro para a Espanha.

Para proteger os portos de Vigo e de Cádiz a Espanha construiu ainda uma "cintura de ferro" que contornava a fronteira portuguesa ligando a Galiza à Andaluzia.

Foram os portugueses que asseguraram a construção do prolongamento da Linha da Beira Alta até Salamanca e da linha do Douro até Fuente San Esteban, no primeiro caso para melhorar as nossas ligações internacionais e viabilizar o porto da Figueira da Foz e no segundo para defender o porto de Leixões da concorrência interna e externa.

O Sindicato Financeiro Portuense que viabilizou o projecto ruinoso da construção de quase 200 Km de linhas férreas no interior da Espanha recebeu mais tarde do Estado a exploração do

porto de Leixões.

Com o prolongamento da linha do Douro pelo interior de Espanha as Forças Económicas do Porto pretendiam também que a ligação de Vigo com o interior de Espanha se fizesse pelo território português, mas contraditoriamente as autoridades de Lisboa atrasavam a construção da linha do Minho para impedir que o Norte fosse servido pelo porto de Vigo.

Não deixa de ser surpreendente que depois de tantas energias e recursos dispendidos, de tantas estratégias divergentes consumadas pelos Países Ibéricos, uma decisão administrativa tomada por quatro Companhias tenha fixado preços iguais para os transportes com origem ou destino em Salamanca e os portos de Leixões, da Figueira da Foz e de Santander.

A esperança que sempre suscitou a boa articulação entre os portos e os caminhos de ferro foi-se ofuscando com o tempo, por insuficiências dos portos, dos caminhos de ferro e das suas interfaces, mas não se extinguiu nunca.

O crescimento do tráfego internacional, a perturbação no tráfego urbano e rodoviário em geral do transporte de mercadorias, a que se devem adicionar preocupações de natureza ecológica, de ocupação do solo, de comparação económica rigorosa com a necessária internalização dos custos externos, faz renascer a esperança no futuro do serviço ferro-portuário. A racionalização e a optimização da gestão da actividade portuária e da cadeia combinada do transporte ferroviário e das suas interfaces, bem como uma perspectiva comercial integradora de serviço completo, constituem imperativos para o País hoje ainda mais que no passado.

Agradeço aos nossos Ilustres Oradores e em particular a Vossa Excelência Senhor Ministro terem aceite intervir neste debate.

Agradeço à Administração do Porto de Lisboa o apoio concedido a esta iniciativa.

Agradeço aos nossos convidados a sua presença.

Primeiro Congresso Nacional do Transporte Ferroviário a realizar em Lisboa em Outubro de 1994

OS GRANDES TEMAS EM DEBATE

- Transportes urbanos o ressurgir da ferrovia
- A liberalização do acesso ao mercado e as directivas europeias
- Transporte de mercadorias e integração logística
- Novos sistemas de gestão de tráfego
- Novas soluções de material circulante

NESTE PERÍODO final do século XX, muitas das facetas que nos habituámos a conhecer no Transporte Ferroviário estão em profunda mutação nas sociedades modernas, fruto quer directamente das alterações da procura, quer das inovações introduzidas nos modos de transporte concorrentes. Ao mesmo tempo que alguns domínios do Caminho de Ferro mostram grande vitalidade e capacidade de inovação, outros parecem levar uma vida condenada a prazo, com dificuldade de manter os padrões de serviço tradicionais.

Esta mesma dualidade de ritmos e perspectivas é também inequívoca em Portugal: projectos de renovação de via, modernização das linhas de longo curso, novas linhas suburbanas, criação e expansão de redes de metropolitano, abertura do mercado a operadores privados, novas séries de material circulante, em paralelo com linhas de baixo tráfego e com degradação da qualidade do serviço e mesmo dificuldades de sobrevivência.

Este Congresso, promovido pela ADFER - Associação para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário - surge assim num momento em que muito há a ganhar com a troca de informações e a discussão às dificuldades e

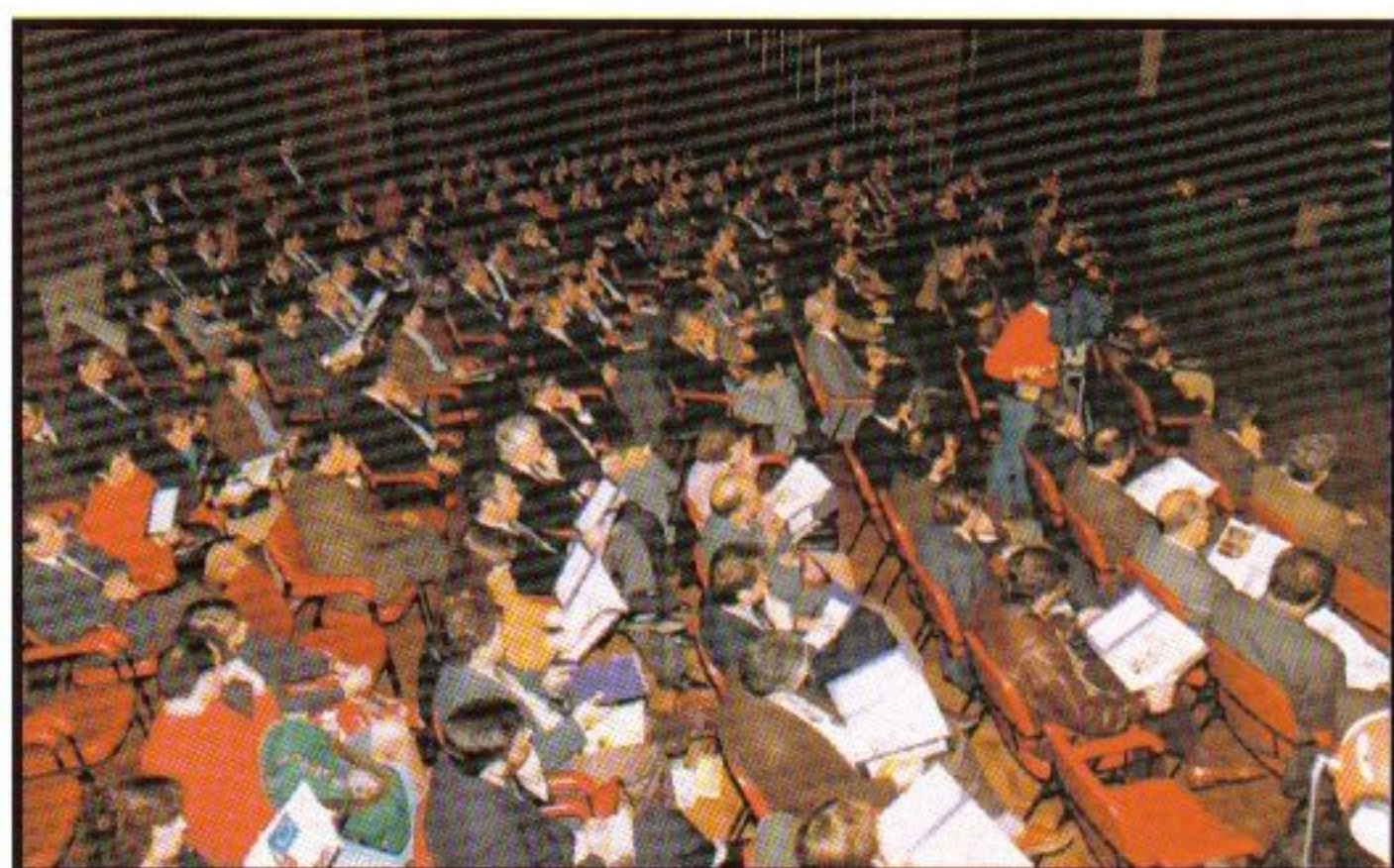
oportunidades que se colocam perante os que têm que intervir nos novos projectos ou simplesmente gerir os sistemas já existentes, perante uma procura que progressivamente dispõe de mais alternativas e se vai tornando mais exigente.

São de dupla natureza os objectivos do Congresso: por um lado, a divulgação entre a comunidade técnica do sector dos projectos mais recentes que vêm sendo desenvolvidos e das suas principais inovações; e por outro a afirmação, perante o público e os decisores políticos, da vitalidade do sector, e da sua capacidade de realização.

Alguns dos temas mais importantes para os processos de mudança foram seleccionados, e convidadas algumas das pessoas mais próximas desses processos para apresentarem comunicações ao Congresso. A base para uma discussão sólida e proveitosa está constituída, espera-se agora uma intensa participação da comunidade técnica do sector - à semelhança do que habitualmente sucede nas sessões temáticas da ADFER - para que os objectivos de divulgação técnica e afirmação de vitalidade possam ser plenamente atingidos.

Sessão ADFER de 11 Novembro 93

Promovida pela Adfer decorreu em Lisboa, uma animada e participada sessão, subordinada ao tema: Transporte Ferroviário urbano e interfaces, patrocinada pelo Metropolitano de Lisboa. Moderada pelo Eng^o Dias Alves, contou na qualidade de oradores com as intervenções do Eng^o Consiglieri Pedroso, Dr. Braamcamp Sobral e Eng^o António Proença.



Eleição dos Novos Corpos Dirigentes da ADFER

EM 24 DE MAIO DO CORRENTE ANO DECORRERAM ELEIÇÕES PARA A DIRECÇÃO DA ADFER, QUE FICOU ASSIM CONSTITUIDA:

MESA DA ASSEMBLEIA GERAL

PRESIDENTE:

Eng^o. Pedro Dias Alves

1^o SECRETARIO:

Eng^o. Tiago Moura Ferreira

2^o SECRETARIO:

Eng^o. Manuel Joaquim Lopes Marques

SUPLENTES:

Eng^o. Américo José Campos Costa e

Eng^o. Carlos Manuel V. J. Figueiredo

DIRECÇÃO

PRESIDENTE:

Eng^o. Arménio Jerónimo Martins Matias

VICE PRESIDENTE:

Dr. Manuel Bastos Tavares Fernandes

VOGAIS:

Eng^o. Francisco José Cardoso dos Reis, Eng^o.

Alberto Baptista Grossinho, Eng^o. Acúrcio

Mendes dos Santos, Eng^o. Augusto António

Burguete Proença e Eng^o. Francisco Seabra

Ferreira.

VOGAIS SUPLENTE:

Dr. Miguel de Abreu Sottomayor Ataíde, D.

Maria Geny Veloso das Neves, Eng^o. Eduardo

Manuel Dâmaso Frederico, Eng^o. Sérgio Pissarra

Abreu dos Santos, Prof. Eng^o. José Manuel

Viegas, Eng^o. José Aparício dos Reis, Eng^o. João

Carlos Quaresma Dias, Dr. Jorge Quaresma

Dias, Dr. Jorge Francisco dos Santos Pestana,

Eng^o. António Jorge C. da Silva Vilaverde, Eng^o.

João da Cruz Gonçalves, Eng^o. João Frederico

Ornelas Cunha e Eng^o. Elisabeth Antunes

Abeillard.

CONSELHO FISCAL

PRESIDENTE:

Dr. Albano Figueiredo e Sousa

VICE PRESIDENTE:

Dr. Manuel Ferreira Caetano

SECRETARIO:

Eng^o. José Victor Natal da Luz

SUPLENTES:

Eng^o. Álvaro Salema Barbosa Cobeira

Dr. Aires Pinto São Pedro

COMISSÃO ANGARIADORA DO CONGRESSO

PRESIDENTE:

Prof. Eng^o. José Manuel Viegas

VICE PRESIDENTE:

Dr. Duarte Silvestre Amândio e Dr. Dig^o. Prof.

Eng^o. Leopoldo Guimarães

DIRECÇÃO DA REVISTA FER XXI

DIRECTOR:

Eng^o. José Aparício dos Reis

DIRECTOR ADJUNTO:

Eng^o. João Carlos Quaresma Dias e Dr. Jorge

Francisco dos Santos Pestana

SECRETARIADO GERAL

SECRETARIO GERAL:

Eng^o. João Frederico Ornelas Cunha

SECRETARIO GERAL ADJUNTO:

Eng^o. Elisabeth Antunes Abeillard

DELEGAÇÃO DA ADFER NO NORTE

PRESIDENTE:

Eng^o. António Jorge C. da Silva Vilaverde

DELEGAÇÃO DA ADFER NO CENTRO

PRESIDENTE:

Eng^o. João da Cruz Gonçalves

ALFA
Club

APROVEITE BEM O SEU TEMPO! SEJA EXIGENTE!



Viaje no ALFA CLUB!

Viajar no ALFA CLUB
é descobrir as vantagens de um
Clube Exclusivo. Para quem valoriza o conforto
e sabe aproveitar bem o tempo de uma viagem
de cerca de 3 horas.

As vantagens Alfa Club:

- Atendimento personalizado a bordo.
- Compre o seu bilhete a bordo, sem perder tempo nas bilheteiras.
- Tome grátis o seu pequeno almoço, lanche ou uma bebida.
- Telemóvel privativo.
- Leia o jornal diário que o Alfa Club lhe oferece.
- Prepare as suas reuniões de negócios num ambiente climatizado e com mesa de trabalho.
- Estacione o seu automóvel nos Parques de Estacionamento gratuitos em Sta. Apolónia e Campanhã.
- Utilize o Alfa Bus para se deslocar, gratuitamente, de Sta. Apolónia para Pç. Comércio, Rossio, M. Pombal, Saldanha e Campo Pequeno.

PREÇO Lisboa / Porto: 5.700\$00

Consulte a CP ou
a sua Agência de Viagens

NOVOS HORÁRIOS ALFA:

(Partidas de LISBOA ou PORTO)

07.00* - 14.30 - 17.00* - 19.00

*Comboio com carruagem "ALFA CLUB"



