

OS 25 ANOS DA HISTÓRIA DA ADFER/ADFERSIT

1 – GÉNESE

No início de 1988 um grupo de Quadros decidiu fundar a **Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário**, também designada por **ADFER**.

O conjunto dos Fundadores espelha bem o carácter marcante de **independência** e de **pluralidade** que se pretendia que norteasse o arranque e a vida da Associação. Entre os Fundadores, além de vários prestigiados Técnicos partidariamente independentes, estiveram, entre outros, o Engo. Alberto Grossinho do PSD, o Dr. Miguel Ataíde do Partido Socialista, o Dr. Silveira Lopes do PCP, o Engo. Álvaro Cobeira do CDS e o Dr. Albino Pedrosa do PRD.

No plano formal ou estatutário a ADFER inspirou-se na Associação Portuguesa para o Desenvolvimento das Telecomunicações, **APDC**, que pouco tempo antes, um grupo de Quadros do sector das telecomunicações liderado pelo Dr. Gonçalo Sequeira Braga, acabara de formar. Para o efeito o Secretário-geral da APDC reuniu-se com os Fundadores da ADFER.

A ADFER foi concebida como uma **organização aberta ao serviço dos Quadros do sector dos transportes** e do próprio sector, apesar da sua génese ferroviária, em oposição a uma organização fechada sobre si própria e ao serviço dos seus associados. Em consonância com isso, dos ficheiros da ADFER foi constando o universo mais alargado possível dos Quadros, Dirigentes, Empresários e Políticos ligados ao sector dos transportes, e não só especificamente ao transporte ferroviário, que eram convidados a participar, de múltiplas formas, nas iniciativas da Associação.

O serviço que a ADFER se propunha prestar era, e foi, nos domínios da **divulgação** do conhecimento e das experiências do que mais avançado ia acontecendo em Portugal, na Europa e no Mundo e do **debate** das opções organizacionais, técnicas, políticas sectoriais e estratégicas consideradas relevantes para o nosso País.

Pensámos a ADFER, desde o primeiro momento, como um **instrumento ao serviço da transformação e da evolução do sector** rumo à modernidade e à sua aptidão e determinação para enfrentar os desafios do futuro, imaginada como uma locomotiva que apoia as forças que querem fazer avançar o sector em convergência inequívoca com o desenvolvimento de Portugal. E nunca como uma organização situacionista, qual câmara de ressonância do Poder, ou estrutura conservadora preocupada com benesses.

Os caminhos da **irreverência e do inconformismo** eram, e foram, difíceis de trilhar, custariam muitos sacrifícios aos Dirigentes da ADFER, mas foi uma opção assumida desde a génese da Associação e a única que teria valido a pena.

2 – O CONTEXTO

A ADFER **nasce num momento de viragem**, de uma fase de estagnação para uma fase de progresso, do sector dos transportes. O novo contexto era fruto do saneamento financeiro de 83, dos fundos propiciados pela adesão à CEE e do quadro de estabilidade política.

O sector estava praticamente parado há mais de uma década, sem recursos para investimentos significativos, salvo, pontualmente, no domínio do material circulante.

Estagnado, mas não atrasado em termos ibéricos.

Como chegámos aqui?

As **últimas décadas da Monarquia** foram marcadas por uma extraordinária revolução nas infra-estruturas de transportes terrestres, tanto ferroviárias quanto rodoviárias, que geraram uma convergência vital das várias forças políticas e partidárias (regeneradores, históricos e progressistas). O País, muitíssimo endividado embora, preparou-se adequadamente para os desafios do futuro. A República de 1910 desacelerou, mas manteve o rumo. O ambicioso Plano Ferroviário de 1927 haveria de ficar pelo papel, fruto da forte evolução do transporte rodoviário e da próxima expansão do transporte aéreo.

O **Estado Novo** faz evoluir o transporte ferroviário em vários domínios:

- No da reconversão e extinção total da tracção a vapor e na conseqüente dieselização;
- Na electrificação parcial da rede (Linhas do Norte e de Sintra) e na correspondente mudança para tracção eléctrica. Sublinhe-se o carácter pioneiro do sistema adoptado, o qual veio a ser aplicado nas linhas de alta velocidade;
- Na renovação integral da Via (RIV) das Linhas de Sintra e do Norte;
- Na construção da rede do Metropolitano de Lisboa, desarticulada embora do existente sistema ferroviário.

Quando ingressei na CP em 1971 a Administração presidida pelo **Dr. Neto de Carvalho**, que fora Ministro de Salazar e viria a presidir a uma das Sessões da ADFER, tinha em marcha uma moderna reforma da gestão: A Sofrereil, uma afiliada da SNCF, estava a implementar um eficiente sistema de organização de trabalho nas oficinas e noutros sectores da CP; a função comercial saíra das garras da produção e fora colocada na dependência directa da Administração; o mesmo sucedeu com as funções de planeamento, organização, formação e informática.

Nos mais de três anos que dirigi o Centro de Formação Profissional da CP no Entroncamento tive o privilégio de conviver com muitos dos melhores especialistas da Empresa, que aí se deslocavam para dar formação aos Quadros, e, sobretudo, de ouvir e dialogar com o **Prof. Almeida e Castro**, Director de Produção e Equipamento, isto é principal hierarquia da CP, que fora responsável por muitas das acções de modernização realizadas. Numa manhã em cada mês, os formandos e os formadores reuniam-se no Auditório para ouvir o Prof. Almeida e Castro falar sobre a CP. A seguir eu almoçava com ele e com a Esposa na Cantina das Oficinas no refeitório geral dos operários. Uma lição de sabedoria e de vida que eu tive o privilégio de receber.

Quando no auge do fervor revolucionário milhares de ferroviários, reunidos no Coliseu, elegeram um Conselho de Gerência para a CP, naturalmente que Almeida e Castro era o primeiro nome.

O Prof. Almeida e Castro deu inúmeras colaborações à ADFER e, por nossa iniciativa, conjuntamente com a CP e o IST, prestámos-lhe justa homenagem póstuma.

Com o PREC ingressam na CP, além dos trabalhadores da Linha de Cascais, cuja concessão cessara, os milhares de trabalhadores do Consórcio de renovação da via, ficando a Empresa com cerca de 26 mil activos. De início ainda se realizam múltiplas obras de renovação de via, mas a falta de verbas paralisa os trabalhos. Várias Figuras prestigiadas passaram, nessa década que se segue ao 25 de Abril, pela Administração da CP, mas não tiveram condições de sucesso. Delas destaco o **Engo. Marques da Costa**, ex- Ministro dos transportes, cuja visão e estratégia para a Empresa suscitava fortes apoios internos.

Na altura em que fundamos a ADFER tutela o Ministério dos Transportes **Oliveira Martins**, o governante melhor preparado que passou por esse Ministério no pós-25 de Abril, embora pela Secretaria de Estado tenham passado Figuras reconhecidas como Machado Rodrigues, Anacoreta Correia, entre outras.

Na CP estava em marcha uma pequena **revolução** que o novo contexto propiciava: A RCM que aprova o Plano de Modernização e Reconversão dos Caminhos de Ferro, o qual consubstancia quase tudo o que se haveria de fazer na década seguinte, tem quase a mesma data da fundação da ADFER; reconverte-se o tráfego de mercadorias; reformula-se profundamente o tráfego de longo curso de passageiros, criando-se os serviços alfa, intercity e inter-regional; informatiza-se a exploração; descentraliza-se e reorganiza-se a actividade comercial e de produção; suspende-se o serviço em centenas de kms de linhas onde a cobertura dos custos pelos proveitos era inferior a 4%; realizam-se estudos/projectos integrados de modernização de itinerários, a começar pela Linha da Beira Alta; lançam-se os estudos dos novos itinerários de bitola europeia na sequência de uma RCM também de 88, etc.

É neste contexto, exíguo em informação e cultura, em que se procuram implementar mudanças profundas, que **nasce a ADFER**, tornando-se necessária e útil aos quadros, ao tecido empresarial e aos dirigentes do Sector.

3 – OS APOIOS

A Associação beneficiou, desde a sua génese, de forma inquestionável, do apoio do **sector empresarial privado**, que soube ver na actividade da ADFER um impulso ao desenvolvimento do sector e, conseqüentemente, um incremento da actividade das próprias empresas privadas. Muitas se fizeram **Associadas Beneméritas da ADFER**.

Muitas patrocinaram as nossas iniciativas, quer Sessões, quer Congressos.

Muitas inseriram publicidade nas edições da FER XXI, a revista da Associação. Algumas Empresas patrocinaram mesmo números inteiros da FER XXI, que lhes foram especialmente dedicados.

O Sector Empresarial privado sempre contou com a logística da ADFER para a divulgação das suas actividades e objectivos nacionais e internacionais.

Quando foram tomadas decisões sem transparência que afectaram a formação de uma ou outra Empresa ou que condicionaram esta ou aquela adjudicação, nunca criticámos o sector privado conscientes de que ele tem que saber viver e triunfar no contexto que lhe impõem, e que é aos responsáveis do sector público que se devem exigir, sem nenhuma transigência, condutas éticas a toda a prova.

Infelizmente, como todos sabemos, a caminhada do País tem sido no sentido da progressiva degradação dos valores éticos na defesa do interesse público, estando Portugal cada dia mais afastado dos exemplos das democracias consolidadas dos Países do Norte da Europa.

A ADFER também contou, desde sempre, com o apoio da generalidade das personalidades que exerceram funções governativas ou presidiram às principais Empresas Públicas do Sector, que se tornaram Associados Honorários e presidiram, com regularidade, às iniciativas da Associação.

Empresas Públicas como o Metropolitano de Lisboa, a Carris e os STCP (e mais recentemente o Metro do Porto), tal como as Administrações Portuárias, sempre apoiaram, com determinação e perseverança, a ADFER. Nas restantes Empresas Públicas houve altos e baixos no seu relacionamento com a Associação. Cumpre-nos agradecer, em particular, o apoio do **Engo Consiglieri Pedroso, do Cte Azevedo Soares, do Dr. Silva Rodrigues, do Dr. Crisóstomo Teixeira e do Dr. Figueiredo e Sousa**.

Universidades, Comissões de Coordenação Regional e Autarcas das principais cidades do País ofereceram à ADFER apoio técnico e logístico que nos permitiu tornar a nossa acção mais rica e mais abrangente. Sublinho sobretudo a permanente colaboração com o IST/CESUR, cujos professores se fizeram dirigentes da ADFER e oradores frequentes nas nossas iniciativas.

4 – GRANDES LINHAS DE ACTIVIDADE E PRINCIPAIS SUCESSOS

A apresentação em Portugal dos modelos mais avançados da concepção comercial e económica do sector dos transportes, tal como a apresentação dos modelos mais ousados de **reestruturação empresarial** constituíram nossos objectivos. A eles esteve associada a apresentação e o debate da legislação comunitária em preparação e das novas políticas comunitárias, que procuravam viabilizar o sector ferroviário e vencer as resistências conservadoras das redes do Centro e do Sul da Europa. Esta linha de actividade pretendia favorecer a modernização comercial da CP e a sua posterior reconversão em várias estruturas empresariais.

Em articulação com essa linha de actividade, uma outra visando a maior **abertura** do sector à **iniciativa privada**, mormente da sua exploração. A concessão dos serviços de transportes à iniciativa privada tornava imperioso recentrar os serviços de transportes nas pessoas, seus clientes e sua única razão de existir, que as lógicas partidárias e produtivas sempre adulteram. O mesmo se pode dizer do serviço ao tecido económico e empresarial. Quando se recentram os serviços de transportes nas pessoas e no tecido produtivo, somos, obrigatoriamente, conduzidos a serviços integrados e a concessões de serviços integrados, de transporte e não a obsoletas concessões modais ou por linha de produção.

A defesa dos **sistemas integrados de transporte**, como única opção viável e credível, foi uma constante na vida da Associação, que recentemente repercutimos na sua designação e Estatutos.

Com base nessa concepção integrada dos sistemas de transportes centrados nos clientes e nas Empresas desenvolvemos três linhas de actividade:

- Do transporte de **mercadorias e da logística**, compreendendo a articulação rodo-ferro-portuária, a articulação rodoferroviária e a rede de terminais logísticos;
- Do transporte **metropolitano e regional**, incluindo as suas eventuais componentes de caminho-de-ferro, metro convencional, metro ligeiro, rodoviária, fluvial e todas as interfaces entre elas, bem como da articulação desse sistema com o tráfego de longo curso;
- Do **transporte de longo curso**, incluindo as eventuais componentes ferroviária, rodoviária e aérea e respectivas articulações e interfaces.

Como consequência das acções desenvolvidas contribuimos para alguns **sucessos**:

- Criámos condições para que o Governo e os Dirigentes regionais convergissem no projecto do **Metro do Porto**, numa Sessão da ADFER realizada no Norte;
- Promovendo diversas iniciativas, antecipando-nos mesmo à legislação comunitária, sobre a reconversão empresarial dos caminhos-de-ferro, contribuimos para que o Governo Português fosse dos primeiros a adoptar as medidas de **separação da infra-estrutura da operação**;
- Esclarecendo a **tese obscura** do aeroporto na **Ota**, com tomadas de posição públicas de várias Direcções da ADFER e através de um conjunto de Sessões dinamizadas pelo então Vice-presidente da Direcção Prof. Paulino Pereira, contribuimos decisivamente para o abandono da solução Ota;
- Forçámos a decisão de colocação do **comboio na ponte sobre o Tejo**, numa iniciativa promovida em 4 de Abril de 1990.

Desenvolvo o último dos «sucessos» referido. O Governo tinha em curso um concurso para o alargamento do tabuleiro rodoviário para seis faixas e a pintura do Ponte sobre o Tejo. Como é sabido, quando o Estado Novo mandou projectar a nova Ponte impôs que a sua concepção contemplasse a futura instalação de vias férreas e mandou construir o túnel de ligação ao Pragal. Se o concurso tivesse prosseguido a probabilidade de vir a instalar o comboio seria protelada por muitos anos.

Decidimos então promover uma grande Sessão pública de contestação à medida do Governo e de defesa do comboio na Ponte. Conseguimos mobilizar cerca de mil quadros, empresários e políticos do sector (Deputados, Autarcas, ex-Governantes, etc.). Em nome da ADFER interveio o então Vice-presidente da Direcção Prof. José Manuel Viegas. A Mesa foi presidida pelo ex-Ministro Rosado Correia e Presidente da Comissão Parlamentar do Equipamento Social. Entre os Oradores estive o Prof. Edgar Cardoso. No decorrer do debate a Senhora Presidente da CM de Almada lançou a tese da imediata criação da 5ª Faixa (que veio a ser adoptada). Vinte e quatro horas decorridas Rosado Correia transmitiria à Assembleia da República as conclusões da Sessão da ADFER. Bastaram apenas alguns dias para o Governo mudar de Ministro e de política quanto ao concurso da Ponte.

5 – AS SESSÕES PÚBLICAS

Ao longo dos 25 anos de vida da ADFER/ADFERSIT muito mais de 100 Sessões foram realizadas.

Algumas delas destinaram-se a trazer a Portugal **as mais avançadas experiências ao nível da organização empresarial** e/ou da concepção comercial e/ou da organização dos serviços e/ou da divisão e reestruturação empresarial de Empresas ferroviárias europeias.

Sir Bob Reid, Presidente dos Caminhos de Ferro Britânicos, veio a Portugal apresentar o modelo de gestão da Empresa, aquele que mais se afastava dos modelos tradicionais e com elevados níveis de viabilidade alcançados.

Por sua vez o Director Geral dos SJ, o operador ferroviário Sueco, e o Vice-presidente da Banverket, a empresa Sueca de Infra-estruturas ferroviárias. Apresentaram, em Lisboa, o modelo pioneiro de reestruturação da ferrovia na Suécia.

Com objectivos análogos vieram também a Portugal o Director Geral dos Caminhos de Ferro da Suíça e o Presidente da RENFE.

Nos domínios da **inovação técnica e tecnológica**, muitas foram as Sessões que trouxeram a Portugal os ensinamentos e o testemunho de alguns dos maiores especialistas mundiais do sector. Assim aconteceu com o material circulante de alta velocidade, convencional e de levitação magnética, com a material circulante de pendulação circular activa, com os novos sistemas de controlo automático de velocidade, com os sistemas de sinalização electrónica, com os novos sistemas de metros ligeiros de superfície, com os modernos sistemas de BRT e de Trolley Bus, etc.

Especialistas técnicos da SNCF, da DB, dos FS, da RENFE, dos JR, da Alstom, da Siemens, da AdTranz (Bonbardier), da FIAT Ferroviária, da Talgo, da CAF, da Alcatel (Thales), da Diemetric, da Ericsson, da BBrail, e de muitas outras Entidades estrangeiras, vieram ao nosso País apresentar as soluções mais avançadas.

Percorremos alguns dos principais aglomerados urbanos, acompanhados pelos principais fornecedores de sistemas de **metro ligeiro de superfície** para, em Sessões realizadas em cooperação com as Autarquias, se fazer a pedagogia do novel modo de transporte.

Em cooperação com as Universidades, as CCDRs e as respectivas Autarquias, promovemos, nas principais cidades do País, iniciativas de defesa e debate da **nova rede de bitola europeia apta para tráfego misto**. Um projecto que continua válido, para além da crise e da imagem equivocada que os políticos lhe conferiram.

Outras Sessões técnicas e temáticas tiveram incidência local ou especializada.

Em Sessões da Associação foram apresentados os principais **projectos integrados de modernização**, realizados ou em curso, tais como a Linha da Beira Alta, a ligação ao Algarve ou a Linha do Norte.

Em Sessões locais foram debatidos os **sistemas integrados de transporte** de regiões como a AML, a AMP, a região de Aveiro ou a região do Algarve.

Outras Sessões focaram temas mais concretos como a travessia do Tejo em Ponte ou a travessia do Tejo em Túnel Imerso, ou sobre o Financiamento dos Investimentos dos Transportes, ou sobre as Parcerias Público- Privadas, ou o Modelo de Gestão dos Transportes, ou a Cooperação Ferroviária com África, ou o Cluster Ferroviário Português, ou o Sistema Logístico Nacional, ou a Política e a Organização dos Transportes, ou as Novas Tecnologias Aplicadas à Alta Velocidade, ou os Modelos de Concessão dos Transportes, ou o Plano Ferroviário Nacional, ou a acessibilidade a Lisboa pelo corredor Torres Vedras-Malveira-Loures, etc.

6 - A REVISTA FER XXI

A publicação de uma Revista foi assumida, desde o início, como um objectivo essencial da ADFER e concebida como um dos pilares em que se apoiava a sua actuação.

Foram publicadas **seis dezenas de edições**, sendo quarenta normais, dezanove alusivas aos Congressos realizados e uma edição especial, em formato A5, alusiva à Sessão sobre a colocação do comboio na Ponte sobre o Tejo.

A Revista FER XXI foi projectada essencialmente como **revista técnica**, isto é não noticiosa ou conjuntural, e portanto não descartável. Com as primeiras dezenas de edições fizeram-se encadernações que foram oferecidas às principais Entidades do Sector.

Podemos considerar três períodos na vida da FER XXI:

- O período actual, que corresponde aos dois últimos mandatos dos Órgãos Sociais da ADFERSIT;
- O período inicial, correspondente à publicação dos dez primeiros números, que é um período de esforço e de afirmação, todavia sem auto-sustentabilidade. Louvável o trabalho dos primeiros Directores da FER XXI, **Dr. Manuel Caetano e Engo. Aparício dos Reis**;

- O período intermédio, correspondente à publicação da maior parte e das mais importantes edições, durante o qual a FER XXI obteve resultados sempre positivos que contribuíram para o pagamento do património imobiliário da ADFER. Foram seus Directores, nesse período, a **Eng^a Ana Paula Coelho, o Engo Filipe Gomes de Pina, o Engo Victor Natal da Luz e eu próprio.**

Muitas das **Edições** foram especialmente **dedicadas às principais Empresas** Públicas e Privadas (ou a Grupos de Empresas Privadas com actividades Afins), tornando-as especialmente úteis para o Sector, e facilitando o trabalho da Direcção da FER XXI devido ao menor esforço na angariação de publicidade e, sobretudo, devido ao envolvimento dos principais Dirigentes e Quadros da respectiva Empresa na concepção, coordenação e execução da edição.

Nas páginas da FER XXI foram publicados artigos, muitos deles de carácter científico, da autoria da maior parte dos melhores Técnicos que passaram pelo sector.

Os cerca de **três mil exemplares de cada edição** foram regularmente distribuídos, de forma gratuita, pelos Quadros do Sector, usando os circuitos internos das Empresas, ou através dos CTT para mais de um milhar de endereços. Indiferentemente para os Sócios e os não Sócios.

Muitas das Empresas foram generosas na inserção de publicidade, certamente atentas à importância do nosso projecto.

A publicação regular, nas páginas da FER XXI, da identificação dos Associados Beneméritos da ADFER, foi o nosso tributo e o nosso reconhecimento por esta importante fonte de financiamento da Associação.

7 – OS CONGRESSOS

Os Congressos Nacionais promovidos pela ADFER foram **grandes acontecimentos no sector** dos transportes em Portugal.

Nos dez Congressos anteriormente realizados foram debatidos os temas mais candentes, afinadas as melhores estratégias e divulgadas as descobertas e aplicações mais recentes. Eles mobilizaram muitos milhares de Técnicos e especialistas nacionais e estrangeiros. Neles estiveram presentes muitas das principais individualidades Nacionais, incluindo o Senhor **Presidente da República**.

Quando pretendemos realizar o primeiro Congresso a ADFER já tinha conquistado o seu espaço e a sua força. Esbarrámos, por isso, com as dificuldades levantadas pelos Dirigentes mais conservadores. Só à terceira tentativa conseguimos levar o objectivo por diante. Antes convencera, tarefa aliás fácil, o **Engo Oliveira Martins** a presidir ao 1º Congresso. E a seguir obtive o apoio dos Presidentes das principais Empresas Públicas, com destaque para o **Engo Consiglieri Pedroso**. O Congresso, cujo Secretário-geral foi o Engo Acúrcio dos Santos, viria a ser um sucesso.

Como Presidentes de Mesa dos Congressos tivemos personalidades como **Rui Vilar, Miguel Cadilhe, Ernâni Lopes, Braga da Cruz, Vitor Constâncio, Ferreira do Amaral, Jorge Coelho e Augusto Mateus**.

A presidir às Comissões Executivas dos Congressos estiveram **Almeida Conde, Martins de Brito, Duarte Amândio, Manuel Caetano, Castanho Ribeiro, Cardoso dos Reis, Acúrcio dos Santos, António Ramalho e eu próprio**.

Nas Sessões de Abertura e de Encerramento estiveram geralmente presentes os **Ministros** que tutelavam, na altura, os Transportes, e o Ambiente ou a Economia, consoante a temática do Congresso.

As Mesas das diferentes Sessões foram geralmente presididas por ex-Ministros.

Mais do que em qualquer outra iniciativa da ADFER foi nos Congressos que mais se evidenciou uma abordagem temática global e integrada dos transportes, em oposição à tradicional abordagem modal que faz todo o sentido em termos técnicos, que poderá fazer algum sentido em termos produtivos, mas que é completamente absurdo na lógica essencial do serviço oferecido às pessoas e à economia.

Alguns Congressos foram decisivos na definição das políticas a preconizar para o Sector.

AS Empresas Públicas e Privadas reconheceram a importância dos Congressos pelo seu impacto público, interno e externo, e patrocinaram-nos de múltiplas formas e estiveram geralmente presentes nos **work shops** associados ao evento

8 – OS DIRIGENTES DA ASSOCIAÇÃO

Ao longo dos 25 anos de vida foram **Presidentes da Direcção** da Associação, além de eu próprio em vários mandatos sucessivos ou alternados, os Seguintes Quadros:

Dr. Tavares Fernandes;

Dr. Manuel Moura;

Engo Eduardo Frederico;

Dr. Joaquim Polido;

Dr. Vitor Caldeirinha /Prof. Mário Lopes.

Foram **Presidentes da Assembleia Geral**, além de eu próprio num Mandato, as seguintes individualidades:

Engo Antunes da Cunha;

Dr. Figueiredo e Sousa;

Engo Dias Alves;

Engo Tiago Ferreira;

Dr. Rui Vilar;

Engo Oliveira Martins;

Engo Anacoreta Correia;

Engo Cardoso dos Reis.

Destaco em particular o trabalho desenvolvido por três dos Dirigentes da ADFER:

O **Dr. Tavares Fernandes** trouxe à liderança da ADFER a sabedoria, a dimensão humana e a serenidade que só os Grandes Homens sabem dar. Desde a fundação que ele cuidou também zelosamente da gestão dos recursos financeiros da Associação.

O **Dr. Manuel Moura**, figura de incomparável prestígio e capacidade em todo o Sector dos Transportes, com raras verticalidade, frontalidade e coerência, Homem de adesão e de renúncia, que com naturalidade conferiu à liderança da ADFER o perfil de exigência, inconformismo e de alavanca das transformações inadiáveis.

O **Dr. Rui Vilar** que usou sempre a sua influência e o seu prestígio para apoiar a Associação.

9 – O PATRIMÓNIO

Os **recursos financeiros** da Associação sempre foram geridos de modo extremamente austero, gastando apenas o absolutamente indispensável.

Como se depreende do que foi dito, as **fontes de financiamento** da ADFER foram essencialmente as quotas dos Associados Beneméritos, os resultados positivos da FER XXI, no período em que tal se verificou, e os saldos obtidos com a realização da maior parte dos Congressos.

Claro que o tempo criou um ambiente mais espinhoso à ADFER porque muitas Entidades, cujo fito é o lucro, perceberam que havia uma nova forma de obter dinheiro e desataram a fazer conferências, seminários e colóquios, utilizando as suas máquinas profissionais que a Associação, pela sua natureza, nunca poderia ter.

A ADFER beneficiou de outros apoios decisivos.

Durante mais de uma década a **Sede da ADFER** funcionou na estação do Areeiro, num espaço com dois edifícios **cedido**, a título não oneroso, **pela CP**. Foram objecto de importantes obras de modernização, numa primeira fase assumidas pela **Teixeira Duarte** e numa segunda fase pela **Opca**. A nova Sede foi inaugurada numa cerimónia presidida pelo então Ministro Valente de Oliveira.

As obras da Linha de Cintura obrigaram a Associação a abandonar a sua Sede. Desde então que **a REFER tem uma importante «dívida» a saldar para com a Associação**.

Duas hipóteses de solução acabaram por não ter viabilidade devido a pareceres de terceiras entidades. A primeira **solução protocolada** pelos então Presidente da ADFER, Dr. Manuel Moura, Presidente da CP, Dr. Crisóstomo Teixeira, Presidente da REFER, Dr. Manuel Frasquilho e Presidente da FERNAVE, Dr. Manuel Caetano e apoiada pelo Dr. João Soares, Presidente da CM de Lisboa, contemplava a reconstrução do edifício existente sobre o Túnel do Rossio, na Caçada da Glória, para o efeito cedido pela CP. Uma hipótese alternativa consistiria na construção das instalações junto à estação de Entre Campos e Av. 5 de Outubro. Em qualquer caso a finalidade era **dotar a ADFER de uma nova Sede e de um Auditório** que seria também usado pelas outras Entidades envolvidas.

No meu penúltimo mandato como Presidente da Direcção **adquirimos**, com boa parte dos recursos financeiros disponíveis, um **grande escritório no Parque das Nações**, que hoje está alugado e constitui uma fonte de financiamento da Associação.

No meu último mandato adquirimos **um outro escritório**, de menores dimensões, onde funciona a Sede da ADFERSIT.

À ADFERSIT **fica a faltar um grande Auditório** para o mais fácil desenvolvimento das suas actividades.

E à REFER falta saldar a dívida que tem para com a Associação.

A estratégia mais simples seria a REFER disponibilizar um espaço na malha urbana de Lisboa para a construção de um Auditório e as duas Entidades, juntamente com outras Entidades Públicas e Privadas, compartilhassem a construção e o uso desse Auditório, cuja gestão competiria à ADFERSIT.

10 – INTERPRETAR O PASSADO E OLHAR O FUTURO

Nestes 25 anos de vida da ADFER houve **notáveis avanços** em vários domínios dos transportes em Portugal: na melhoria da gestão, na aplicação de novas tecnologias, na modernização de infra-estruturas, em novos sistemas como o metro ligeiro, em novas frotas de material circulante, na participação da iniciativa privada, etc.

Todavia, a Espanha, nosso natural termo de comparação, avançou muito mais.

Sob um ponto de vista técnico, **no que concerne à ferrovia, só é válida a nossa comparação com Espanha**.

Há 25 anos quadros da RENFE estagiavam em Portugal para se inteirarem das medidas reformadoras e de modernização tecnológica que adoptámos. **Hoje estamos, um passo de gigante, atrasados da Espanha**. O consenso, a convergência, a determinação que sempre existiram na Espanha, quanto à modernização e expansão do seu sistema ferroviário e até quanto à maximização do aproveitamento dos fundos comunitários, produziram

esse resultado. O modelo seguido no avanço ferroviário pela Espanha está profundamente entrosado com uma clara visão de futuro, de Estado e de Nação, geradora de fáceis consensos.

Ao longo de 25 anos a **ADFER** foi concebendo, aperfeiçoando, debatendo, defendendo um **projecto integrado de modernização e expansão ferroviária e aeroportuária** cuja síntese foi apresentada na Assembleia da República em meados de 2009. Há dois vectores fundamentais na concepção desse projecto: a perfeita integração entre o sistema ferroviário suburbano e de longo curso e o sistema aeroportuário e a necessidade de uma nova rede de bitola europeia apta para tráfego misto. Se a tese da ADFER tivesse sido sempre seguida estaríamos hoje a par da Espanha.

Mas porquê esta diferença?

Porque vimos a generalidade dos **Políticos Portugueses e dos principais Gestores Públicos** comportar-se como baratas tontas na identificação do futuro dos transportes, em contraste com a coerência de Espanha? A que se deve esta fatalidade?

Enuncio a seguir aquelas que são, em minha opinião, as principais **causas**.

Em primeiro lugar falta-nos uma percepção clara do que deve ser uma moderna **Política de Transportes**: uma política para servir as pessoas e para alavancar a economia. Mesmo o membro do Governo melhor preparado que tivemos, como antes indiquei, não resistiu à tentação de se chamar Ministro das Obras Públicas, como se a obra pública não fosse um mero instrumento de uma política! E que dizer de tantas medidas avulso adoptadas para fazer adjudicações rápidas e vultuosas do interesse dos protectores ou dos financiadores partidários! Residirá aqui a absurda opção adoptada quanto à modernização da Linha do Norte, que sempre denunciámos.

Em segundo lugar porque a **Administração Pública** do Sector dos Transportes está, há décadas, **desprovida dos indispensáveis quadros qualificados** (experientes e especializados) que apoiem os governantes na preparação e na tomada de decisões. O trabalho de staff, hoje em dia, a cargo de jovens assessores, não pode ter credibilidade, nem consistência, nem coerência. A extinção de órgãos como o Gabinete de Estudos e Planeamento ou o Conselho Superior de Obras Públicas apenas agravou a situação. Reduza-se a Administração Pública mas não se desqualifique!

Em terceiro lugar não temos uma **legislação e um sistema de justiça** que seja **implacável** com todas as situações e os casos de **falta de transparência** e de corrupção. Muitos de nós conhecem bem o diagnóstico do passado, o peso do sector dos transportes no domínio dos investimentos, os critérios das escolhas e das promoções de muitos responsáveis públicos, as teias de gestão de influências transversais ao espectro partidário que beneficiam de um sistema de justiça distraído e/ou permissivo. Se a ética imperasse em absoluto no sector ganhavam as Empresas Privadas, ganhavam os contribuintes, ganhavam os destinatários do sistema de transportes e ganhava o País.

Em quarto lugar porque, em minha opinião, **falta hoje a Portugal uma visão inequívoca de futuro como Nação**. O País nasceu, cresceu e expandiu-se com o apoio dos Cruzados, dos Templários, dos Cavaleiros de Cristo e alicerçou-se na Europa, em África e no Mundo, com a expansão da Fé. Adquiriu um carácter universalista, pioneiro e único, cujas raízes sobreviveram, em todas as partidas do Mundo, a todas as vicissitudes da História. Houve valores permanentes ao longo da nossa História, servidos por toda a Monarquia, pela primeira República, pelo Estado Novo, espelhados no Programa do MFA e que resistiram até ao fim do 1º Governo Provisório e ao momento em que o Prof. Palma Carlos e o Dr. Sá Carneiro tentaram estabilizar o Regime e consolidar a Democracia. Fazer parte da Europa não nos pode obrigar a ser iguais aos Checos, aos Búlgaros, aos Austríacos. A trajectória europeísta não pode ser exclusiva e até nos está a fazer regredir. O carácter universalista de Portugal tem que ser reencontrado. Devemos desenvolver, de forma pragmática, as nossas relações económicas e culturais com os Países e as Regiões onde lançamos raízes, como a Índia, a China, a Malásia, a Indonésia, o Uruguai, o Irão, o Quénia, a Venezuela, a África do Sul e tantos outros, para além dos PALOP, como aliás o vêm fazendo Empresas como a Thales e a EFACEC. Quando o País se reencontrar consigo próprio e com a sua História e voltar a ter Governantes que saibam honrar o nosso Passado e preparados para os desafios do Futuro, então seremos capazes de construir consensos e congregar os portugueses em torno de grandes projectos nacionais, designadamente na área dos transportes.

Arménio Matias

2013/10/17