

XX CONGRESSO DA ORDEM DOS ENGENHEIROS

“ENGENHARIA 2020

UMA ESTRATÉGIA PARA PORTUGAL”

**“ A EUROPA E PORTUGAL – O CONTEXTO INICIAL E OS
DESAFIOS”**

ENG.º LUÍS VALENTE DE OLIVEIRA

PORTO
17 DE OUTUBRO 2014

Quando Portugal aderiu à Comunidade Económica Europeia, em 1 de Janeiro de 1986, tínhamos acabado de atravessar um longo período de dieta em matéria de obras e de equipamentos públicos. Entre 1963 e 1974 a guerra nas colónias tinha reclamado todos os fundos disponíveis. Apesar de se ter atravessado um período de crescimento económico expressivo, os recursos públicos foram predominantemente orientados para sustentar a guerra, não deixando meios para investir em infra-estruturas. Entre 1974 e 1985 as perturbações associadas à revolução e suas sequelas perturbaram severamente as contas públicas e reclamaram duas intervenções do Fundo Monetário Internacional. Apesar disso, a vontade de algumas instâncias financeiras internacionais nos auxiliarem – o Banco Mundial, o Banco Europeu de Investimento, o Fonds de Re-établissement do Conselho da Europa e alguns outros – deu para levar a efeito algumas correcções pontuais e inadiáveis em portos e em algumas áreas mais expressivamente atrasadas como Trás-os-Montes.

O sector privado também se apresentava pouco dinâmico, não tanto por falta de poupanças para o animar, mas mais pela insegurança que os investidores sentiam relativamente à aplicação dos seus dinheiros.

As coisas começaram a desanuviar-se no princípio da década de 80, com avanços e recuos, para entrar numa fase mais sustentada após a entrada na Comunidade.

As contas públicas passaram a estar mais consolidadas, tendo, nomeadamente a inflação passado de dois dígitos para valores aceitáveis. Foi-se, lentamente, abandonando uma zona de turbulência para entrar em ambiente mais propício à retoma de velhos projectos e ao lançamento de outros novos.

Mas, nessa altura, mais de vinte anos de quase inacção tinham decantado projectos há muito expectantes: acabar a auto-estrada Lisboa-Porto, lançar algumas novas barragens como a do Lindoso, retomar a construção do perímetro do Alqueva e ir atrás do sector privado da construção que se tinha lançado em expansões urbanas, especialmente à volta de Lisboa e do Porto e que reclamavam conexões, energia, telecomunicações, água e esgotos.

Pelo lado da Comunidade Económica Europeia havia algumas políticas comuns, a mais importante das quais era a Política Agrícola Comum que mobilizava mais de 60% dos recursos comunitários. Mas, baseada numa frase do Tratado de Roma que referia dever ser harmonioso o desenvolvimento da Europa tinha sido criado o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (o FEDER) com duas modalidades: o sector “quota” e o sector “hors- quota”. Isso correspondia à cautela que a Comissão queria patentear de não-interferência com as decisões dos Estados-membros. Por isso atribuía aos que necessitavam uma quota para o desenvolvimento regional de que eles mobilizavam uma parcela, em certos casos escandalosamente baixa. Por isso a Comissão ensaiou a secção “hors-quota” que era decidida directamente em Bruxelas e a que tinham acesso directamente as regiões. Era sempre totalmente investido. Assisti a algumas reuniões, nas quais as regiões europeias clamavam por um aumento da dotação dessa secção não insistindo, curiosamente, na outra que as obrigava a passar pelos seus governos centrais. As participações do FEDER eram então, bastante baixas (30%) quando comparadas com o que veio a passar-se posteriormente.

Mas a Comissão queria que houvesse nexos nas ajudas que dava e, por isso, insistia na preparação de estudos de enquadramento dos investimentos candidatos.

Essa é a raiz longínqua dos planos de desenvolvimento regional que estiveram na base dos quadros comunitários de apoio que eram, afinal, a base de um contrato em que se definia o que era apoiado e a quanto montava o apoio.

Portugal, como Estado-membro, já não apanhou a fase das duas secções do FEDER. Beneficiámos das chamadas ajudas de pré-adesão que afinal se regiam por regras próximas do FEDER “hors-quota” porque as candidaturas deveriam explicitar o enquadramento dos empreendimentos e a decisão era de Bruxelas, na sequência de explicações complementares e algumas vezes do ajustamento das candidaturas apresentadas.

Portugal foi apresentando as suas propostas sempre referidas a um quadro que definia os propósitos de cada acção. Havia sectores que, em princípio, estavam excluídos – como a Educação e a Saúde – mas em relação aos quais foram sendo abertas excepções porque esclarecemos as razões da sua inserção no conjunto integrado de acções que promoveriam o desenvolvimento. Ora, era nossa convicção que este não seria conseguido sem o equipamento escolar adequado e sem hospitais que permitissem melhorar os indicadores sanitários que, patentemente, exibiam um desfasamento em relação às médias comunitárias.

A perspectiva integrada não era, para nós, novidade porque a vínhamos praticando, quer a nível regional, quer em espaços sub-regionais em relação aos quais se procurava a participação das instâncias municipais em torno dos chamados P.I.D.R (Planos Integrados de Desenvolvimento Regional) que cobriram grande parte do território menos desenvolvido. Queríamos o envolvimento do maior número de actores e a expressão tangível do seu interesse por via da afectação de alguns dos seus recursos.

Quando se falava com os destinatários das acções de desenvolvimento, a ordem de prioridade dos empreendimentos que queriam era, invariavelmente a seguinte: **1)** a acessibilidade e quebra do isolamento; **2)** a água e, conseqüentemente, o saneamento básico de uma maneira geral; **3)** os equipamentos escolares; **4)** os equipamentos hospitalares. Admitia-se que a criação de empresas competiria ao sector privado que veria removidos os estrangulamentos da acessibilidade e que disporia de mão-de-obra devidamente educada através das escolas e de acções pontuais suportadas pelo Fundo Social Europeu. Foi posteriormente que apareceram como relevantes e urgentes os equipamentos desportivos e culturais. Esta evolução, desde a apresentação de candidaturas isoladas até ao enquadramento de todas num Plano de Desenvolvimento Regional, foi sendo consolidada desde a nossa entrada na Comunidade e constituiu a base da negociação que levou ao I Quadro Comunitário de Apoio para o período de 1989-1993. O exercício repetiu-se em relação ao II Quadro – (1994-1999) e ao III Q.C.A (2000-2006), tendo, posteriormente, mudado de nome e de ambição. Passou a chamar-se Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN) e o primeiro respeitou ao período de 2007-2013.

A ambição inicial era que o maior número participasse na integração na Comunidade Europeia e para ela carresse as suas ideias, a sua capacidade de realização e, naturalmente, os meios que pudesse porque as ajudas comunitárias não cobriam a totalidade dos investimentos mas exigia que uma parte suficientemente expressiva fosse realizada pelas autoridades nacionais.

Havia já prática desse exercício de participação com as autarquias locais.

As autoridades viram os seus orçamentos ampliados em relação aos empreendimentos comparticipados pela Comunidade Europeia que, para certos países e regiões mais atrasadas, chegou a taxas de 80% a 85%, quando se tratava de infraestruturas que asseguravam a integração no território comunitário: a chamada “coesão”.

Embora a preocupação de integração fosse dominante, havia uma especialização dos fundos:

- a) O Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (o FEDER);
- b) O Fundo Social Europeu (o FSE);
- c) O Fundo Europeu de Orientação e Garantia Agrícola (o FEOGA) na sua secção orientação;
- d) e o Fundo de Coesão.

Em Portugal havia uma coordenação geral da aplicação dos fundos, embora a gestão dos projectos competisse aos Ministros responsáveis pelos pelouros respectivos. Em determinada ocasião, entendeu-se fazer um esforço aprofundado em relação às empresas industriais e agrícolas, criando para isso dois programas específicos – o PEDIP e o PEDAP – respectivamente para a Indústria Portuguesa e para a Agricultura Portuguesa. Os fundos de apoio ao PEDIP saíram inteiramente do FEDER, tendo sido produzidos regulamentos para os sistemas de incentivos correspondentes, ambos naturalmente aprovados pela Comissão Europeia.

Mais tarde houve novos instrumentos financeiros de apoio: o IFOP (Instrumento Financeiro de Orientação da Pesca); o FEADER (Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural) e o FEP (Fundo Europeu das Pescas).

Mas no que toca a infraestruturas, os fundos realmente expressivos foram o FEDER e o Fundo de Coesão

Paralelamente a estes auxílios, havia e há inúmeros programas comunitários destinados a incentivar sectores que precisam de ser dinamizados nos mais diversos domínios: as telecomunicações, a Ciência e Tecnologia, certos modos de transporte, as regiões transfronteiriças, o património rural e muitos outros. É indispensável estar a par do que se encontra em preparação para poder influenciar a sua formatação, de modo a que a situação de cada um esteja reflectida nas soluções propostas e a que se vão montando os mecanismos que permitam, posteriormente, aceder aos benefícios potenciais desses programas e à inserção das respectivas acções nos programas de desenvolvimento concebidos e lançados. Para se alcançarem os melhores resultados, a coordenação é indispensável mas também se revela determinante saber o que está em preparação, em matéria de programas e outras iniciativas comunitárias.

A preparação das propostas de Planos de Desenvolvimento Regional lucra em ser acompanhada pelas autoridades comunitárias com quem, posteriormente, se hão-de celebrar os contratos de parceria, plasmados nos Q.C.A. ou nos QREN ou em documentos semelhantes. As instâncias comunitárias têm as suas regras a que não podem deixar de obedecer. Mas cada país é um caso específico e há algumas situações que reclamam interpretações especiais desses preceitos. Por isso é muito conveniente a manutenção de um diálogo próximo. Além disso, evitar-se-ão surpresas durante a negociação da resposta, o que torna sempre mais rápida e fluída a aprovação do contrato a que se vinculam as duas partes.

No princípio dos anos 90, estava claro que a quase totalidade das acções apoiadas pela Comunidade Europeia era de âmbito nacional, de cada Estado-membro. Não havia infra-estruturas de importância europeia. Com este

carácter, estavam os programas comunitários sectoriais antes aprovados para a Ciência, para o Ambiente e outros sectores. E havia os programas chamados transfronteiriços, destinados a facilitar os movimentos entre países vizinhos por via da construção de pontes, túneis, estradas ou outros melhoramentos do género.

Por isso, foi encarregado o Vice-Presidente Henning Christophersen, dinamarquês, de preparar um conjunto de grandes projectos, distribuídos por todo o território da comunidade e que correspondessem, de facto, a uma mudança de grau nas relações intra-comunitárias e com o exterior. Foram retidos dezanove empreendimentos, entre os quais figuravam o novo aeroporto de Milão, em Malpensa e a nova grande ponte mista entre Copenhague e Malmö. Para a sua construção foram encontrados meios adicionais especiais. Nem todos os dezanove projetos foram realizados no tempo prometido. Mas eles representavam, de facto, o primeiro esforço de âmbito europeu para se construir um conjunto de infra-estruturas de importância verdadeiramente europeia.

Foi preciso esperar vinte anos e muitas discussões para se chegar à definição de uma rede de infra-estruturas europeias. A ela me referirei daqui a pouco.

A Comunidade Económica Europeia, na sua formulação original com seis países (Alemanha, França, Itália, Bélgica, Holanda e Luxemburgo) era dominada pelos problemas do carvão, do aço e da agricultura. Havia disparidades internas, obviamente, e, por isso, se incluiu no Tratado de Roma (1957) uma referência ao seu desenvolvimento “harmonioso”. Mas, resolvidas, a contento das partes, as questões do carvão e do aço, adquiriu um relevo, posteriormente considerado como desproporcionado, a questão da agricultura. O pagamento de preços de garantia chegou a absorver quase três quartos do orçamento comunitário,

levando à formação de excedentes de alguns produtos não escoados mas devidamente pagos aos produtores. Começaram, então, a ganhar relevo as disparidades internas, particularmente sérias em Itália e em França. Daí o arranque da Política Regional que atendeu a esses casos e a outros da mesma natureza nos novos membros que foram entrando. Como se sabe, o primeiro alargamento (1979) abrangeu a Dinamarca, a Irlanda e o Reino Unido. Mais tarde (1981) vieram a Grécia e (1986) Portugal e Espanha. As disparidades de desenvolvimento não só entre regiões mas entre países aumentaram expressivamente. Daí a relevância crescente da Política Regional e dos fundos a ela atribuídos. As desigualdades eram, contudo, muito pronunciadas em relação a certas regiões geograficamente mais periféricas ou menos dotadas de recursos. Isso levou à explicitação da coesão económica e social como objectivo maior (1986 – Acto Único Europeu) o que conduziu à constituição do chamado Fundo de Coesão, ao recurso a taxas de participação mais elevadas e ao reforço de meios consubstanciados nos chamados Pacotes Delors I (1989-1992) e II (1993-1999).

O Acto Único Europeu e os novos regulamentos dos fundos estruturais (1988) deram um novo impulso à Política Regional, impondo regras com vista ao aumento da sua eficácia. Elas definiam, nomeadamente:

- 1) Que houvesse uma concentração dos recursos financeiros nos espaços menos desenvolvidos;
- 2) Que se conjugassem os esforços da Comissão, dos Estados-membros e das instâncias regionais na programação, execução e acompanhamento dos empreendimentos em causa;
- 3) Que houvesse uma programação plurianual;
- 4) E que houvesse adicionalidade nas contribuições nacionais e comunitárias em relação aos investimentos feitos.

Deste modo, a coesão passou a ser um propósito comum, desde a definição das acções a levar a cabo até ao acompanhamento da sua execução.

Tinha sido percorrido um longo caminho desde 1975! Em 1984 a dotação inicial foi multiplicada por oito mas ainda era somente 12% da Política Agrícola Comum. Em 1988-92 já era de 30% a dotação orçamental total, tendo vindo a subir até ao ciclo actual, (2014-2020) afectado pela decisão de diminuir o orçamento geral da União. Há, contudo, alguns sectores que sobem mais do que outros. As redes de transporte são um deles.

Os domínios elegíveis também foram experimentando uma ampliação face à experiência entretanto adquirida.

As regras vigentes em relação ao I Q.C.A. (1989-93) privilegiavam os investimentos produtivos, as infraestruturas, o potencial endógeno e o ambiente. Mas, no segundo (1994-99), foram adicionados os sectores da Saúde e da Educação e a Investigação e Desenvolvimento Tecnológico. Portugal teve grande responsabilidade nesta ampliação: o Hospital de Guimarães foi o primeiro a ser apoiado. No III Q.C.A. foram adicionados os sectores da sociedade de informação, do turismo e cultura e as energias renováveis. Aqui, também, tivemos responsabilidades: o Museu de Serralves foi o primeiro museu a receber fundos comunitários. NO QREN de 2007-2013, a habitação nos novos Estados-membros, foi acrescentada à lista dadas as graves carências neles observadas.

Os outros fundos, FSE, FEOGA orientação, FEADER, IFOP, FEP, foram experimentando ampliações dos seus campos de aplicação.

O Fundo de Coesão tem-se mantido reservado para as infra-estruturas de transporte de interesse comum, para as infra-estruturas ambientais e para os estudos preliminares. Para o período 2007-2013, foi alargado para os sistemas

intermodais de transporte, para a gestão de tráfego e para os chamados transportes limpos, articulando as suas duas grandes vocações: os transportes e o ambiente.

Há relatórios e estudos que permitem caracterizar com pormenor a primeira parte do título que me foi proposto: “o contexto inicial”. Não me alongarei mais a este respeito. Passo, assim, aos desafios, focando-me especialmente, naquilo que mais pode interessar aos Engenheiros.

A grande mudança respeita à aprovação recente, (11 de Dezembro de 2013), da Rede Transeuropeia de Transportes (Regulamento (UE) nº 1315/2012) e à criação do chamado “Mecanismo Interligar a Europa” (Regulamento (UE) nº 1316/2013)) que, pela primeira vez, consubstanciaram um sistema de nove eixos ou “corredores” que atravessam a Europa em vários sentidos, começando e terminando em portos e tendo carácter multi-modal: rodoviário, ferroviário e, quando possível, fluvial ou por canal.

Foram definidos os nós das malhas estabelecidas: aeroportos, portos marítimos, portos fluviais e terminais ferroviários. Estes quatro tipos de nós foram distinguidos entre principais (core) e globais (comprehensive). Foram considerados 82 aeroportos principais, 90 portos marítimos principais e 88 nós urbanos da rede principal. Muitas destas três categorias coincidem, naturalmente.

Os valores previstos para apoiar a acção no período de 2014/2020, no domínio das redes transeuropeias e no que toca à rede principal, é de 15,2 milhares de milhões de euros acrescidos de 11,1 milhares de milhões para os países da coesão. Haverá, assim, para investir através deste Mecanismo 26,3 mil milhões de euros. Aquelas redes são de transportes, de energia e de telecomunicações. A parte substancial respeita aos transportes.

Não haverá “envelopes” reservados nem por Estado nem por corredor. A prioridade será dada aos grandes projectos transeuropeus e aos transportes mais “limpos”. Aos “engarrafamentos” nos corredores da rede principal será dada atenção particular. O financiamento será feito articulando instrumentos financeiros (garantias e empréstimos bonificados) com subvenções reservadas à rede principal e concentradas nas secções transfronteiriças e nos engarrafamentos existentes.

Estão identificadas necessidades de investimento na rede principal de 250 mil milhões de euros e na rede global de 500 mil milhões. Só há, assim, para nos financiarmos 26,3 mil milhões, pouco mais de 10% das primeiras daquelas necessidades. Essa é uma medida da concorrência pelos fundos a que iremos assistir.

O corredor que mais nos importa é o Atlântico que tem quatro alinhamentos:

- a) Algeciras – Bobadilla – Madrid;
- b) Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid;
- c) Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto;
- d) Aveiro – Valladolid – Vitória – Bergara – Bilbao/ Bordeaux – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg

Estão já predefinidos alguns trechos, incluindo projectos.

No contexto europeu este é o nosso corredor de referência, embora a parte sudoeste do corredor Mediterrâneo também nos possa interessar nas suas ligações com o sul da França, com o norte da Itália e com alguns países da Europa Central.

Um facto importante é dispormos de três portos principais – Leixões, Lisboa e Sines - todos ligados ao corredor Atlântico. Eles são instrumentais para a concretização da ambição enunciada pelo Governo de reduzir os custos de transporte das nossas exportações.

A proposta portuguesa chama-se desta vez, Acordo de Parceria 2014 -2020. Foi aprovada, pela Comissão Europeia em 30 de Julho de 2014, seguindo-se agora a aprovação dos programas regionais e sectoriais. Nele se afirma necessidade de “articulação acrescida entre fontes de financiamento nacionais e comunitárias” (pag.2) o que quer dizer, entre os fundos que nos serão atribuídos e o “Mecanismo Interligar a Europa”, no que respeita aos transportes.

A Parceria afirma a importância da “reindustrialização nacional, centrada na competitividade e na valorização da produção nacional, ao longo da cadeia de valor para o reforço das exportações” (pag.17). Sublinha a valorização dos recursos endógenos das diferentes regiões (pag.8) e a necessidade de estimular o investimento empresarial em Investigação e Inovação (pag.8).

No que respeita aos transportes realça o papel de cadeias logísticas eficientes e a importância da integração nas Redes Transeuropeias de Transporte, eliminando os condicionamentos da conectividade internacional e promovendo a interoperabilidade entre os diversos modos de transporte nas ligações internacionais.

O Acordo de Parceria centra as prioridades nos sectores ferroviário e marítimo-portuário, com vista à redução de custos e tempos de transporte e logística (pag.15) e dá o maior relevo à necessidade de elevar o nível de qualificação da população portuguesa (pag.49 e seguintes), através de um sistema de educação e formação de qualidade e eficiente (pág. 55).

Há outras prioridades definidas mas estas são as que mais interessam aos Engenheiros reunidos no seu congresso. É nelas que se centram os desafios a que, como profissionais, temos de responder.

Comecemos pelos relativos à educação e formação:

- Vê-se que há especialidades que não têm dificuldade em recrutar os melhores candidatos para ocupar as vagas que oferecem. Mas, em relação a outras - como a de Engenharia Civil – verifica-se que não são preenchidas todas as vagas e que baixa expressivamente a média da classificação de entrada. Ora isso é muito negativo para a profissão e para o País. Não nos interessam engenheiros formados com 10 ou 11 valores. O progresso geral, que tem de abarcar todas as profissões, também deve incluir todos os Engenheiros, nomeadamente aqueles pelos quais Portugal ficou reconhecido como excelente. Ora a **excelência** está ligada aos escalões superiores da profissão e à investigação que neles tiver lugar. Mas, para mantermos esse estatuto, é indispensável que conservemos os **centros de excelência** que nos fizeram impor-nos na cena internacional – as pontes, as barragens, as estradas, as obras portuárias, as redes de distribuição de energia, a hidráulica agrícola e muitos outros domínios.

Não seria natural que um pequeno mercado de 10 milhões de cidadãos prolongasse indefinidamente uma procura elevada correspondente ao preenchimento das restrições verificadas entre 1963 e 1985. Tinha de se voltar a uma cadência menos intensa que não pode implicar a perda da qualidade que um dia alcançámos. Podemos trabalhar **noutros mercados** e devemos fazê-lo porque para isso temos outras qualidades além das técnicas. Nos dias de hoje, em que tanto se enaltece a importância de se saber “ **how to manage accross cultures**”, nós damos exemplos diários da nossa capacidade para o fazer no campo militar e no civil. A plasticidade cultural dos Portugueses capacita-nos

para trabalhar em todo o mundo e isso é muito importante para mobilizarmos, de forma rentável, as nossas capacidades e o acervo de especializações que fomos adquirindo, ao longo do tempo.

Temos, naturalmente, de não ver entravada a nossa actividade, por razões administrativas. Por isso eu aplaudo a incansável acção do nosso Bastonário no programa que desenvolve para o **reconhecimento dos Engenheiros Portugueses** em todos os países em que possam querer ou ter de trabalhar. Mas, para isso, as nossas Escolas só podem diplomar profissionais de muito bom nível de conhecimentos e de capacidades indiscutíveis.

É natural que passemos a uma fase em que se privilegie mais a **qualidade**. Lembro-me de há cerca de vinte anos ter visitado oficialmente a Áustria onde me disseram que não tencionavam construir mais nenhum quilómetro de auto-estrada, ocupando-se o respectivo Laboratório de Engenharia Civil, especialmente, da afinação de aparelhagem de detecção de micro-desníveis do pavimento das vias, considerados como responsáveis por algumas formas de derrapagem dos veículos e, portanto, de acidentes.

Em todas as especialidades da Engenharia há mais do que a conveniência, a necessidade de formar bons Engenheiros e de os manter actualizados por via de acções de formação ao longo de toda a vida activa. A tecnologia e os conhecimentos estão a evoluir a um ritmo nunca visto. Sem **formação contínua**, os técnicos ficam rapidamente obsoletos, tornando-se eles próprios vulneráveis e as empresas onde trabalham pouco competitivas. A mudança constante e profunda vai representar a situação normal. Por isso, temos de estar preparados para ela não só em termos de conhecimento como, especialmente, no que respeita às atitudes e aos comportamentos.

Mas as obras, além de conhecimentos de engenharia reclamam meios financeiros. A acção dos engenheiros colocados em posição de topo não prescinde da **colaboração dos financeiros**. E as propostas internacionais lucrarão sempre em articular as soluções técnicas de engenharia, propriamente dita, com soluções financeiras imaginativas e praticáveis, porque, o objectivo é realizar os projectos feitos e não ficar com eles como ornamentos de prateleiras, por muito inovadores que eles sejam.

Há **novas especializações** no horizonte. Tudo quanto tem a ver com o ambiente irá reclamar técnicos competentes. O mesmo em relação à energia, à reabilitação do património construído, ao desenho das cidades pouco consumidoras de carbono, à construção com qualidade elevada, ao desenvolvimento de novos materiais, à gestão industrial, às tecnologias de informação e comunicação, ao combate ao desperdício, à logística, às novas formas de energia, aos transportes e suas interligações intermodais...e muitos outros.

Sendo objectivo patente do Governo a redução dos custos de transportes para as nossas exportações, terá de ser dado um lugar especial aos **transportes marítimos, portos, plataformas logísticas e ligações ao “hinterland” dos portos**. A Suécia e a Finlândia também ficam longe dos centros consumidores dos seus produtos, mas dispõem de ligações marítimas eficazes chegando a articular partes das cadeias de produção na origem e no destino. E, circunstância que não é de somenos, comandam os seus próprios transportes marítimos. Nós deveremos voltar a fazê-lo. Dispúnhamos de uma **frota** que servia o Império! Acabado este aquela foi-se reduzindo. É evidente que há muitos outros a assegurar as ligações. Mas nós também poderíamos garantir os nossos transportes e os dos outros, se formos eficazes e tivermos bons preços, o que implica serem as nossas empresas de transporte marítimo mais eficazes. Um

pequeno país como a Dinamarca dispõe da maior companhia de contentores e de navios porta-contentores da Europa. Não há nada que nos impeça de entrar no sector com embarcações novas movidas com formas de energia do nosso tempo.

Dispomos da maior zona económica exclusiva nos mares europeus. Impõe-se o aproveitamento dos seus recursos, como repetidamente se afirma. Ora a própria superfície dos mares e portos eficientes são um recurso que não reclama muita investigação para produzir resultados imediatos.

Na Suécia, o porto de Gotemburgo é o mais próximo dos destinos que interessam às exportações e importações do país. Ele está ligado, por caminho-de-ferro, a vinte e seis **plataformas logísticas** localizadas em todo o território, assegurando que os contentores desembarcados ou a embarcar não reclamam mais de 24 horas para vencerem a distância que as separa do porto. Os nossos portos talvez possam fazer o mesmo em relação à Península Ibérica.

A Europa continua a ser o principal destino das nossas exportações. Muitas destas vão para Espanha, viajando por estrada ou, desejavelmente, por caminho-de-ferro. Mas as que vão para o centro da Europa deverão de viajar de navio e aportar em locais que tenham connosco parcerias de colaboração. Por isso insisto tanto na importância do transporte marítimo para nos ajudar a ultrapassar as dificuldades e os custos da nossa posição periférica em relação à grande concentração de consumo do centro da União Europeia: a chamada “banana azul”.

O novo esquema dos corredores principais europeus incide muito nos **caminhos-de-ferro**. É evidente que nós teremos de migrar, progressivamente para a bitola “standard” europeia porque sem ela penalizaremos os custos de transporte por causa das quebras de carga ou dos atrasos que alguns mecanismos de adaptação

das “boggies” implicam. Mas os caminhos-de-ferro são muito mais do que a bitola: os sistemas de sinalização têm de ser comuns; a gestão tem de ser versátil; não podem subsistir “cordões sanitários” como a ausência de tracção eléctrica em Espanha, numa largura de cerca de 100 quilómetros à volta da fronteira portuguesa, obrigando à mudança das locomotivas e dos maquinistas...

Face ao que corre actualmente, vaticino que a integração não ocorrerá enquanto não se generalizar uma **língua comum** para a exploração da rede ferroviária europeia, tal como sucede com o inglês, em relação ao transporte aéreo.

As companhias de caminhos-de-ferro constituíram-se muito assentes em bases nacionais, afirmando culturas muito próprias que não facilitam a gestão partilhada ou coordenada ou conjunta. Cada uma gosta de afirmar a sua personalidade própria, sendo pouco aberta a articulações com os vizinhos, especialmente se estiverem a montante de um outro sistema.

Manifestamente, não olharam para a evolução da Europa e para o que delas se espera em matéria de **adaptações técnicas e gestionárias**. A França fez grandes progressos em matéria de transportes ferroviários de passageiros mas deixou para trás as mercadorias.

Pelo contrário, a “Deutsche Bahn” tomou muito a peito a melhoria da sua eficiência em matéria de transportes de cargas. Está em contínua expansão geográfica. Não será para admirar que, nestas circunstâncias, ela venha a beneficiar mais do que proporcionalmente da “Connecting Europe Facility”, ajudando a re-afirmar a importância do núcleo já desenvolvido da União Europeia. Isso acontecerá por mérito dela própria e por demérito das administrações das redes ferroviárias periféricas cujos entendimentos se têm revelado tão difíceis de promover, assistindo-se, frequentemente, a

manifestações de personalidade mais intensas nos escalões profissionais mais baixos mas não suficientemente contrariadas nos mais altos.

Além disso, há condicionamentos físicos difíceis de ultrapassar. A França e a Espanha dispõem de redes nacionais radiais, com os centros nas respectivas capitais, dificultando as ligações transversais que hoje se impõem. E as linhas italianas, nomeadamente as do Sul, dispõem de túneis do século XIX, cujo “gabarit” não acomoda contentores, especialmente em ramais secundários. Esta é, também, uma das razões pelas quais eu insisto nas vantagens do transporte marítimo, lembrando que ele é responsável por mais de 80% do transporte das exportações e importações da União Europeia e de mais de 40% dos seus transportes internos. Por outro lado, ele tem sabido modernizar-se e continua a fazê-lo, nomeadamente no que respeita ao recurso a combustíveis mais baratos e mais amigos do ambiente, como é o caso do LNG.

Em Portugal, a linha do Norte está saturada com mais de seiscentas composições diárias, com mais de uma dúzia de estrangulamentos absolutamente insusceptíveis de resolução local, com vias de resguardo curtas (da ordem dos 300 -350 metros) quando as composições rentáveis e operacionais reclamam, pelo menos, 700 metros, sem terminais logísticos eficientes, tudo isto tendo como pano de fundo uma extensão moderada das linhas em consonância com o tamanho do País... Impõe-se uma reflexão pública acerca do papel da nossa rede ferroviária no desenvolvimento do País e da sua articulação com a rede espanhola e com a grande rede europeia. Este é o último momento para o fazer com utilidade.

Senhor Bastonário:

Tal como me foi proposto, percorri o “contexto inicial” da nossa adesão à Comunidade Europeia, período em que tive o privilégio de ser um dos protagonistas, por parte de Portugal, complementando essas referências com alguns desafios a que teremos de fazer face. Insisto em dizer que são “alguns” porque há muitos outros com eles interligados.

Felicito a Ordem dos Engenheiros por ter incluído estes temas na discussão do Congresso. Acho, contudo, que eles deveriam ser objecto de análise permanente, porque estamos a atravessar um tempo de grande turbulência do qual emergirão “com saúde” só os que estiverem muito bem informados e aqueles que tomarem a condução do destino nas suas próprias mãos. A informação terá de estar na base da acção. Esta não deverá ser conduzida pela iniciativa dos outros mas por determinação nossa. Para isso deveremos saber muito bem o que queremos. Por isso me atrevo a pôr como desafio a constituição de um “**think thank**” de composição variável que, dentro da Ordem dos Engenheiros, vá produzindo comentários técnicos e levantando pistas para proporcionar aos Portugueses soluções inteligentes e informadas acerca dos investimentos que devem fazer, para assegurar o seu desenvolvimento sustentado, no tempo e no conteúdo e para espalharem pelo mundo os frutos da sua competência e criatividade. As escolhas e as decisões políticas não-de caber, naturalmente, a outras instâncias. Mas a Sociedade Portuguesa carece de um salto enorme de inteligência na maneira como se vê a si própria e na forma como prepara o seu futuro.