

Portugal pode ser a boca da Europa

Portugal, no espaço europeu, é geograficamente periférico. Mas se nos virarmos para o Atlântico, como fizemos no século XV, podemos ser o centro. Enquanto a Europa se vai organizando para fazer face às novas economias emergentes, porque não convencer os nossos governos a pensar à D. João II, à D. Manuel I, a pensar global, a pensar Atlântico?

A Península Ibérica é a cabeça da Europa e Portugal (como dizia Fernando Pessoa na *Mensagem*) é o rosto nessa cabeça. E é no rosto que está a boca. E é a boca que alimenta o corpo. A boca são os nossos portos marítimos: Sines, Setúbal, Lisboa, Aveiro e Leixões. São postos avançados que a Europa tem no Atlântico. Mas a boca precisa do tubo digestivo. Precisa de acessibilidades ferroviárias, com capacidade e fluidez compatíveis com a ligação destes portos a Espanha. É preciso pensar na *transhipping* para as ligações aos outros portos europeus. Será mais económico e evita a barreira dos Pirenéus. Há que pensar nas nossas infra-estruturas portuárias em termos de estratégia global. Nesta matéria, nós temos excepcionais condições. Basta pôr a funcionar em pleno os nossos portos do Atlântico.

As auto-estradas do mar são um projecto europeu que Portugal tem liderado. As auto-estradas marítimas são ligações regulares determinadas entre portos que, além de pouparem tempo de imobilização e custos no transporte através da redução dos procedimentos administrativos, permitem que a carga seja entregue à porta dos clientes, uma vez que podem ser combinadas com transportadores rodoviários. O conceito de auto-estrada do mar foi estabelecido de acordo com a visão das empresas que necessitam de transportar as suas mercadorias, importadoras e exportadoras. São serviços porta a porta, com uma parte do trajeto feito por mar, caracterizados por uma oferta frequente, com tempos de viagem e preços competitivos face às soluções rodoviárias ou ferroviárias. Nestas linhas, o dono da mercadoria transportada tem a possibilidade de aceder à informação sobre a carga em trânsito, como a localização, data prevista para embarque no porto de origem, data prevista para descarga ou data prevista para a entrega final.

Portugal iniciou negociações com Espanha e França para a criação de uma auto-estrada marítima pelo Norte, ligando o Porto de Leixões àqueles dois países. Além desta ligação regular, os maiores portos portugueses estão, ao que consta, a analisar a viabilidade económica e a ava-



Celestino Flório Quaresma

liar potenciais mercados para novas auto-estradas marítimas, que se juntarão às que estão já em funcionamento. Lion Service é o nome do novo serviço regular directo de transporte marítimo de mercadorias entre o Extremo Oriente e Portugal, via Porto de Sines. Os portos de Leixões e Sines parece que têm já estabelecidas duas ligações regulares com congéneres na Holanda, no Reino Unido e na Itália, mas o objectivo é alargar esta possibilidade aos restantes principais portos comerciais de Portugal continental: Aveiro, Lisboa e Setúbal. Assim, os cinco maiores portos portugueses ficariam todos a funcionar no projecto de auto-estradas marítimas. As administrações portuárias portuguesas, na sequência de uma política concertada em que o nosso Governo parece empenhado, terão de trabalhar, neste sentido, com as suas congéneres internacionais.

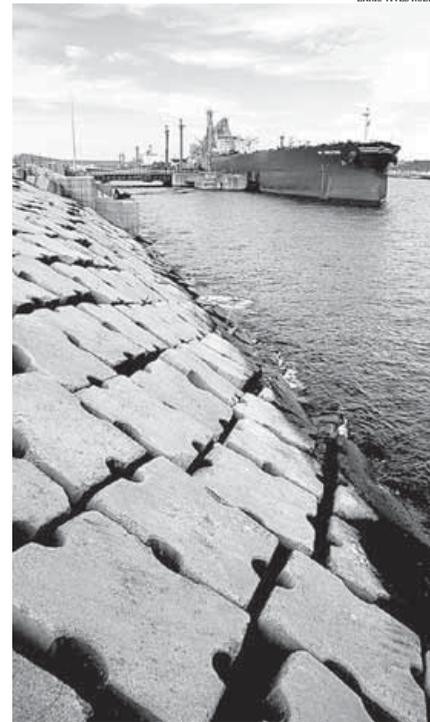
O maior navio porta-contentores até hoje construído no mundo pela firma SHI-Samsung Heavy Industries para as China Shipping Container Lines, com o nome de *Xin Los Angeles*, tem 321 metros de comprimento, 43 metros de largura e 15 metros de calado e a capacidade de 9600 TEU (TEU -Twenty-Foot Equivalent Unities é um contentor com 20 pés de comprimento e 8x8 pés de secção). A firma SHI tem já projectado um navio para 12.000 TEU e tem outro em estudo para 16.000 TEU. E continuará a construir navios cada vez com maior tonelagem.

Em face da evolução crescente dos mercados mundiais e do desenvolvimento exponencial na China e na Índia, Portugal tem Sines, que é um porto de águas profundas, capaz de receber esses navios do futuro. Sines é o porto europeu mais privilegiado porque pode receber os navios de gigantesca tonelagem e de longo curso que ligam ao Oriente as duas margens do Atlântico.

O tráfego marítimo com o Oriente faz-se através do canal de Suez e isso torna mais competitivos os portos de águas profundas do Mediterrâneo. Mas será que o aumento que está a verificar-se na tonelagem e nas dimensões dos navios porta-contentores encomendados pela China não esgotará um dia a capacidade, em calado, do canal de Suez e não obrigará a retomar a rota do Cabo? E a rota do Cabo não se desenvolverá com o

O radicalismo islâmico tem-se caracterizado por uma procura de novas "soluções finais", ao arrepio dos mais elementares princípios da ordem jurídica

ENRICH VIVES RUBIO



previsível aumento do consumo nos países banhados pelo Atlântico Sul? As auto-estradas marítimas provenientes do Atlântico Sul reforçarão, então, a importância de Sines como verdadeira porta atlântica da Europa. É preciso prestar atenção ao futuro.

No jogo da estratégia ao nível europeu e global não podemos menosprezar as nossas infra-estruturas portuárias. São os nossos melhores trunfos. Preparemos o futuro com esta estratégia e, então, seremos um país central. *Presidente do Conselho Directivo da Ordem dos Engenheiros - Região Centro*