TRANSPORTE

Vilar Queiroz

TRANSPORTE (*)

SUMÁRIO:

1. INTRODUÇÃO
2. TRANSPORTE RODOVIÁRIO
3. TRANSPORTE FERROVIÁRIO
4. TRANSPORTE MARÍTIMO E PORTOS
5. TRANSPORTE AÉREO
6. TRANSPORTE URBANO
7. SECTOR EMPRESARIAL DO ESTADO NOS TRANSPORTES

(*) Intervenção do engenheiro Vilar Queiroz, em 29 de Março de 1983, no Instituto da Defesa Nacional.

1. *INTRODUÇÃO*

O sector Transportes tem na economia portuguesa um peso próprio significativo e, para além disso, uma influência importante na actividade de outros sectores como, por exemplo, as indústrias transformadoras e o comércio externo.

Este posicionamento é bem evidenciado pelo seguinte quadro de indicadores referentes às empresas públicas do sector Transportes:

	1977	*1978*	*1979*	*1980*	*1981*
Passageiros transportados (10^6)	1 107	1 198	1 328	1 431	1 498
Mercadorias transportadas (10^3 toneladas) modos ferroviário e marítimo	17 021	20 061	24 119	25 213	
Volume de emprego (10^3)	73,3	75,3	74,7	75	74,5
VAB p. c. (10^6 contos)	21,6	25	30,4	31,8	38,8
Investimento (10^3 contos)	5 625	6 721	9 662	9 977	15 271

FONTE: Departamento Central de Planeamento do MFP.

Justifica-se, portanto, uma atenção permanente à problemática do sector, desdobrada na análise cuidada dos seus problemas sectoriais e de coordenação, no planeamento rigoroso e na adopção em tempo oportuno das medidas apropriadas.

2. *TRANSPORTE RODOVIÁRIO*

É o modo predominante na satisfação das necessidades de transporte interno, no continente, quer de passageiros, quer de mercadorias.

Não existem estatísticas exactas quanto à totalidade do transporte rodoviário, mas estimativas recentes atribuem-lhe 84 % do número de passageiros-quilómetro e 92 % do número de toneladas-quilómetro.

Este volume de tráfego é assegurado por uma frota de veículos que as estatísticas publicadas estimam acima do milhão e meio de unidades; considera-se, porém, que esse número inclui uma proporção significativa de veículos degradados e raramente utilizados.

Assim, nos estudos que conduziram à elaboração do Plano Nacional de Transportes estimou-se que a frota operacional era, em 1979, de apenas 1,15 milhões de unidades, dando uma taxa de motorização de 120 veículos por milhar de habitantes, valor que colocava Portugal ao nível da Jugoslávia (120) e da Grécia (130) e bastante atrás da Espanha (220).

Para o escoamento do tráfego rodoviário dispõe o País de cerca de 50 000 quilómetros de estradas, dos quais 20 360 quilómetros constituem a rede primária (estradas nacionais) a cargo da Junta Autónoma das Estradas, com exclusão, porém, das auto-estradas, cuja construção e exploração está concedida a uma empresa mista.

A maioria das nossas estradas não tem dimensões e perfis adequados às imposições do transporte actual, decorrentes dos volumes de tráfego, das velocidades das viaturas e das dimensões e peso dos camiões. A maior parte das estradas (da ordem de 90 %) são estreitas, sinuosas, mal drenadas, com bermas insuficientes e revestidas com uma fina camada betuminosa, rapidamente deteriorável, o que conduz a uma circulação congestionada, a rendimento de transporte muito baixo pelos padrões actuais e, ainda, a um nível de acidentes na estrada que é dos mais altos da Europa — três vezes mais elevado, proporcionalmente à quantidade de tráfego, do que na França, Alemanha Federal ou Itália.

Os índices de utilização dos veículos são, entre nós, bastante inferiores aos valores médios na CEE.

Valores calculados em 1979 indicavam a seguinte situação em termos de quilometragem anual média:

	Portugal	*CEE*
Automóveis	12 000	15 000
Ligeiros de mercadorias	23 600	45 000
Pesados	31 000	60 000

Por outro lado, os coeficientes de ocupação no transporte de mercadorias, medidos em termos de relação carga/capacidade, são geralmente altos. Um inquérito conduzido em 1979 pela DGTT indicou valores de

ocupação média entre 64 % e 112 % da capacidade para diversos tipos de mercadorias, revelando ainda ser corrente a prática da sobrecarga, com o consequente desgaste de veículos e estradas.

A frota de camionagem de carga em Portugal tem uma percentagem muito alta (cerca de 90 %) de veículos por conta própria, sem as preocupações e incentivos de rendibilidade a que está sujeita a camionagem de aluguer. Assim, não surpreende que os seus índices de utilização sejam 25 % mais baixos e os seus coeficientes de ocupação 33 % inferiores, quando comparados com os respectivos valores nas empresas de transporte.

Este conjunto de dados, sumariamente passado em revista, aponta claramente para uma situação economicamente pouco satisfatória na exploração do transporte rodoviário de mercadorias. Aliás, um estudo recente do Banco Mundial sobre os transportes em Portugal conclui que um aumento do nível de utilização para os valores conseguidos em muitos outros países poderia reduzir os custos económicos de forma substancial, podendo essa redução ir até aos 9 milhões de contos por ano.

O transporte interurbano de passageiros é assegurado pela Rodoviária Nacional, por uma associação de empresas privadas que opera no Norte do País e por um certo número de operadores privados de pequena dimensão. Existem ainda serviços de autocarros de aluguer destinados a assegurar necessidades ocasionais, mas que, por deficiências de regulamentação ou de controlo, chegam a efectuar verdadeiros serviços regulares em competição com os outros operadores e com o caminho de ferro.

Os percursos médios são curtos, da ordem dos 30 quilómetros, e a taxa de ocupação tem-se mantido inferior a 50 %. Acresce ainda o facto de as tarifas serem fixadas no quadro da política governamental de uma forma rígida e mantidas abaixo dos custos operacionais, com a contrapartida de subsídios de compensação normalmente insuficientes e irregulares.

3. *TRANSPORTE FERROVIÁRIO*

Os Caminhos de Ferro Portugueses (CP), empresa pública que integrou a partir de 1977 as duas sociedades existentes no sector, detêm o exclusivo do transporte ferroviário no País.

A CP é basicamente um transportador de passageiros que representam 75 % das suas receitas de Tráfego. Dentro desta categoria de actividade, a parte essencial corresponde ao transporte suburbano na região de Lisboa: cerca de 60 milhões de passageiros por ano em cada uma das linhas de Sintra e de Cascais, ao passo que o eixo interurbano mais procurado (corredor Lisboa-Porto) se queda nos 6 milhões.

O volume do tráfego de passageiros na CP evoluiu ao longo da década de 70 com um crescimento anual médio da ordem dos 4 %, situando-se em 1979 nos 210,7 milhões de passageiros, dos quais 87,8 % nas linhas suburbanas.

O tráfego de carga na CP é essencialmente de mercadorias a granel, sobretudo adubos, minérios, cimento, cereais e artigos manufacturados. Petróleo e seus derivados não circulam pela via férrea, dado que as refinarias foram implantadas próximo de portos e dos centros de consumo mais importantes.

A densidade do tráfego ferroviário de mercadorias é bastante baixa: da ordem de 250 000 toneladas-quilómetro por quilómetro de via. Até 1974 este tráfego vinha crescendo cerca de 4,5 % por ano, em 1975 registou uma quebra de 18 % e no período seguinte, 1976-1979, uma subida ligeira, situando-se neste último ano num total de 872 milhões de toneladas-quilómetro, dos quais 93 % correspondentes a movimento em sistema de vagão completo. O percurso médio nesta categoria de transporte situa-se à volta dos 250 quilómetros.

O mercado do transporte de mercadorias é caracterizado por uma forte concorrência entre modos e pela existência de uma legislação complexa destinada, em princípio, a garantir iguais condições de partida num mercado concorrencial. A prática tem mostrado que essa situação se encontra distorcida, com prejuízo do modo ferroviário que tem vindo a diminuir a sua percentagem no movimento total de mercadorias, ficando muito aquém das suas potencialidades.

A infra-estrutura ferroviária consiste em 3609 quilómetros de rede, dos quais cerca de 20 % são de via estreita. A electrificação está ainda muito atrasada, cobrindo essencialmente o corredor Lisboa-Porto, de via dupla, e as linhas suburbanas de Lisboa. Isto faz com que predomine a tracção *diesel* (65 % das locomotivas e automotoras em 1981), de custo elevado por via dos aumentos sucessivos do petróleo.

Como material de transporte, dispunha a CP em 1980 de 504 carruagens com uma capacidade global de cerca de 102 000 lugares e de 5705 vagões e 139 furgões com uma capacidade de cerca de 140 000 toneladas.

Quanto à idade do material o panorama é pouco animador. Se por um lado a maior parte do material de tracção tem menos de 20 anos, 40 % das carruagens tinham mais de 30 anos e 50 % dos vagões tinham mais de 40 anos, no final da última década.

Comparada com níveis europeus, a CP apresenta baixa produtividade, elevada rotação do material e baixos coeficientes de ocupação na carga. Para esta situação contribuem fortemente as obrigações de serviço público impostas à empresa:

— Exploração de linhas e estações com baixa densidade de tráfego;
— Tarifas abaixo do custo real;
— Bonificação a diversas categorias de passageiros e mercadorias.

A recente saída do Decreto-Lei n.º 63/83 permite esperar que se entre decididamente no caminho do equilíbrio operacional e financeiro da CP, aproveitando, segundo critérios económicos, as reais potencialidades do transporte ferroviário. Embora o diploma seja exageradamente optimista ao pretender obter em 90 dias um conjunto de medidas conducentes à melhoria e saneamento de todos os aspectos da exploração, após anos de acumulação inerte de anomalias e prejuízos, fica sem dúvida dado um passo importante no caminho certo.

4. *TRANSPORTE MARÍTIMO E PORTOS*

O transporte marítimo está orientado essencialmente para as rotas internacionais e para as ligações com os Açores e a Madeira e que são vitais para estas regiões insulares.

Os principais produtos movimentados por este modo de transporte, no sentido da importação, são o petróleo bruto e os cereais, que representam só por si cerca de 60 %, seguidos por géneros alimentares e metais.

Em 1979, os portos nacionais do continente movimentaram 35,3 milhões de toneladas com a seguinte distribuição:

	Total	*Petróleo e derivados*
Lisboa	13,8	5,9
Douro e Leixões	7,3	3,1
Sines	11,6	11,6
Setúbal	1,7	0,4
Outros	0,9	—

Os movimentos de descarga predominam com 24,6 milhões de toneladas (70 %).

A estes valores haverá que acrescentar os movimentos nos portos dos Açores e Madeira, estimados para esse ano em 1,2 milhões de toneladas.

A problemática dos portos em Portugal situa-se fundamentalmente na coordenação económica e na racionalização dos investimentos.

As principais questões que requerem estudo ponderado e decisões adequadas são as seguintes:

a) Porto de Leixões

A sua expansão dentro do actual molhe está a chegar ao limite e vai tornar-se necessário um local alternativo para servir a zona norte a partir, provavelmente, da década de 90.

b) Zona Sul

A expansão do porto de Lisboa para fazer face às necessidades previsíveis até à década de 90 ainda é possível e desejável, pelo aproveitamento da margem Sul do estuário que parece ter grande potencial a custos comparativamente modestos. Estão planeados três novos cais de contentores para entrada em serviço posteriormente a 1985.

A vocação económica do porto de Sines continua por estabelecer em definitivo e depende de decisões a tomar noutras áreas, designadamente no âmbito dos planos Energético e Mineiro.

A coordenação dos portos de Lisboa, Setúbal e Sines, que se encontram num raio de 50 milhas, está e mestudo com vista

à racionalização das suas operações e o plano director que vier a ser fixado permitirá definir o desenvolvimento adequado e os investimentos específicos a fazer.

c) Portos Secundários

Há que ponderar muito bem a oportunidade e a rendibilidade dos investimentos. Com efeito, estes portos têm reduzido volume de tráfego e as necessidades das zonas norte e sul encontram-se razoavelmente asseguradas para os próximos anos. Realizar investimentos significativos, como os que se estão a fazer em Aveiro e Viana do Castelo, desinseridos de um plano coordenador, pode revelar-se erro económico pesado.

d) Portos das ilhas

Aqui é já por demais evidente a necessidade — e o atraso — de introdução de melhoramentos substanciais que conduzam à meta de dispor de um porto adequado em cada ilha, convenientemente apetrechado para conduzir a custos de exploração do transporte marítimo razoáveis.

É o Estado que detém a maior parte da frota mercante portuguesa, distribuída por três empresas: CNN, CTM e SOPONATA. As duas primeiras fornecem serviço de carga geral e a terceira especializou-se no transporte de petróleo.

A frota de carga geral é antiquada, ao passo que a frota de petroleiros é nova e com capacidade excedentária.

A produtividade dos navios mercantes portugueses é francamente baixa. Para isso concorrem — e vêm sendo apontados — vários factores que persistem:

— Idade dos navios;
— Manutenção inadequada;
— Desadequação entre tipos de navio e rotas e cargas que servem;
— Larga dependência do equipamento de terra para movimentação de cargas;
— Excesso de pessoal;
— Baixa permanência no mar (cerca de 30 % dos dias).

A frota mercante das três empresas transportava no final da última década cerca de 21 milhões de toneladas, conforme assinalam os números relativos a 1979:

SOPONATA	16,1
CNN	4
CTM	0,6

A tonelagem transportada tem vindo a crescer regulamente desde 1977, apesar das deficiências apontadas e da competitividade do mercado sectorial, o que permite indicar que são razoáveis as possibilidades de expansão, tanto mais que é ainda muito fraca, e tem vindo a decrescer, a percentagem do nosso comércio externo transportada pelos pavilhões nacionais (da ordem de 7 % em 1979).

É seguramente um sector onde se justifica investir, não só porque os mercados existem, mas também pela repercussão benéfica sobre a balança de transportes e a revitalização da indústria de construção naval.

5 *TRANSPORTE AÉREO*

O transporte aéreo português é orientado para o tráfego internacional realizado em situação de exclusivo por uma empresa pública, a TAP, de capital totalmente estatal.

O transporte aéreo continente-ilhas é, no entanto, relevante e sobretudo importante para atenuar os efeitos da insularidade no desenvolvimento da Madeira e dos Açores.

O transporte aéreo interior, quer no continente, quer em cada um dos arquipélagos, tem pouco significado. Essa situação é atribuída à incapacidade das infra-estruturas da rede regional, que não foi ainda possível remover e que, para além de condicionar a capacidade oferecida, não permite sequer garantir a regularidade necessária.

O tráfego de passageiros, que registara altas taxas de crescimento no período de 1970-1973 por força das carreiras para as antigas colónias, tem vindo a recuperar lentamente a partir de 1977, aproximando-se actualmente dos 2 milhões por ano nas carreiras regulares da TAP.

A sua decomposição para o ano de 1981 era a seguinte:

Europa	39,4 %
Ilhas	26,8 %
Continente	13,6 %
Atlântico Norte	7,6 %
África	7,0 %
Atlântico Central e Sul	5,6 %

A taxa de ocupação média era de 64 %, mas variando entre 48 % nas carreiras do continente e 76 % nas carreiras para as ilhas.

O transporte de carga e correio mostra igualmente um crescimento lento no período de 1976-1979, declinando todavia nos anos subsequentes e situando-se em 1981 nas 35 400 toneladas, quanto às carreiras da TAP.

Para o transporte aéreo, Portugal dispõe de 5 aeroportos internacionais: Lisboa, Porto, Faro, Funchal e Santa Maria, situando-se os dois últimos na Madeira e nos Açores, respectivamente. Nos estudos já realizados considera-se necessário aumentar as pistas de Faro e Funchal, expandir os caminhos de circulação e edifícios aeroportuários de Lisboa e Porto e melhorar todo o sistema de controlo do tráfego aéreo. A gestão deste sector está desde 1978 confiada a uma empresa pública especializada — a ANA.

Os principais problemas do transporte aéreo em Portugal situam-se ao nível da modernização das infra-estruturas e ao nível do equilíbrio financeiro da companhia nacional, que depende por sua vez da renovação da frota já em curso, da melhoria da produtividade, do descongelamento de receitas retidas no exterior, de uma correcta política de dotação de capital e de um plano adequado de exploração de actividades subsidiárias.

6. *TRANSPORTE URBANO*

O transporte urbano e suburbano, ligado às grandes cidades, tem registado nos últimos anos um rápido aumento da procura e esta tendência vai certamente desenvolver-se, pois que habitar nos subúrbios e trabalhar na cidade é cada vez mais a única solução praticável para grande parte da população activa.

Esta pressão da procura leva, em escala crescente, a problemas de conjugação e coordenação modais que requerem um esforço de planeamento cuidado e decisões oportunas, não só no domínio dos transportes, mas também da urbanização, da organização do trabalho, da utilização do espaço viário e da política de investimentos. Adiar o reconhecimento dos problemas e a intervenção apropriada significa sempre, nesta matéria, avançar para situações de mais difícil, ou até impossível, solução.

Em Portugal esta problemática põe-se principalmente em relação a Lisboa, cuja área metropolitana, incluindo os subúrbios da margem sul do Tejo, já ultrapassa uma população de 2,5 milhões, prevendo-se que atinja os três milhões em 1985.

O movimento anual de passageiros transportados no interior desta área não é conhecido com rigor, por falta de estatísticas fidedignas relativas aos segmentos suburbanos dos modos rodoviário e ferroviário, mas estima-se que é já superior a 800 milhões, o que representa seguramente mais de metade do total dos transportes interiores terrestres de passageiros.

Este fluxo global é assegurado essencialmente pelas seguintes empresas públicas:

Rodoviárias:

Carris e Rodoviária Nacional.

Ferroviárias:

CP e Metro.

Fluviais:

Transtejo.

A intervenção de três modos de transporte e de cinco importantes empresas, a par da dimensão geográfica, populacional e económica da área servida, evidencia por si só a amplitude e complexidade dos problemas de planeamento que se põem aos poderes públicos — Governo e autar quias.

Esses problemas encontram-se analisados no Estudo de Transportes da Região de Lisboa, concluído em 1981, cujo programa de acção, carac-

terizado como «plataforma indispensável a uma política comum de transportes da região e articuladora das diversas acções a desenvolver aos vários níveis», não tem vindo infelizmente a poder realizar-se com o vigor que se sente necessário.

Nesta vasta problemática entroncam ainda os factores de ordem social que são, simultaneamente, exigências e condicionantes da vida e da actividade de uma tão importante massa populacional, e que se traduzem nos aspectos de mobilidade, segurança, comodidade e custo, os quais é preciso assegurar a níveis aceitáveis.

Daqui resultam as obrigações de serviço público impostas aos operadores, que se traduzem sobretudo na prática de tarifas abaixo dos custos reais. Estas obrigações têm como contrapartida as indemnizações compensatórias e as participações no investimento.

Simplesmente, umas e outras só excepcionalmente são atribuídas nos montantes correctos e a tempo e horas. A situação corrente tem sido a imposição governamental de reduções ou supressões com base em critérios de austeridade orçamental ou mesmo até de juízos subjectivos.

No caso da Carris, por exemplo, só uma vez (em 1981) o Governo satisfez integralmente o montante da indemnização compensatória que resulta da aplicação da fórmula contida no respectivo acordo de saneamento económico e financeiro.

Quanto às participações no investimento elas têm-se apresentado irregulares e insuficientes para as necessidades acumuladas perante frotas envelhecidas e procura rapidamente crescente. Daqui resulta um peso crescente das despesas financeiras nos encargos das empresas, o que conduz normalmente a défices anuais. O problema da renovação e ampliação do material é ainda agravado pela conjuntura inflacionista que faz com que as amortizações realizadas com base nos custos históricos de aquisição não sejam suficientes para a substituição do material envelhecido. Só um exemplo: um autocarro, normalmente amortizado em 10 anos, simplesmente triplicou de custo entre 1977 e 1981.

Vilar Queiroz
Engenheiro