
OS TRANSPORTES INTERNOS EM PORTUGAL
E A SEGURANÇA NACIONAL

Santos Clara

OS TRANSPORTES INTERNOS EM PORTUGAL E A SEGURANÇA NACIONAL (*)

SUMARIO

- *INTRODUÇÃO*
- *ENQUADRAMENTO POLÍTICO — ECONÓMICO*
- *O MERCADO INTERNO COMUNITARIO*
- *CONCEITOS*
- *OS SISTEMAS DE TRANSPORTES E OS OBJECTIVOS NACIONAIS*
- *VULNERABILIDADES*
- *POTENCIALIDADES*
- *GRANDES OPÇÕES DO PLANO 1989 — 1992*
- *OBJECTIVOS SECTORIAIS*
- *CONCLUSÕES*

INTRODUÇÃO

A importância dos sistemas de transportes bem estruturados e organizados, à escala local, regional, nacional e internacional, é universalmente reconhecida no desenvolvimento social, económico e cultural das populações por eles servidas.

A fácil e bem distribuída acessibilidade e a rápida circulação de pessoas, bens e serviços, promovida através dos variados modos de transporte existentes — terrestres, marítimos, fluviais e aéreos — é assim, um factor relevante da qualidade de vida dos seres humanos, quer vivam em meios urbanos quer em meios rurais.

À medida que a densidade demográfica se vai elevando, criando-se novas exigências decorrentes duma diversificação estrutural e ocupacional, e se vão desenvolvendo e investigando novas tecnologias aplicadas aos meios de transporte e à construção das suas infra-estruturas, é evidente que a solução dos complexos e múltiplos problemas ligados com este sector

(*) Trabalho individual apresentado pelo autor no Curso de Defesa Nacional de 1990.

básico e o seu planeamento integrado devidamente adaptado à vida das populações em tempo de paz, crise ou guerra, a curto, médio e longo prazo, não reside, somente, em medidas/acções directas adentro desse sector, havendo uma crescente interpenetração/interdependência dessas medidas com as de defesa do meio ambiente, de ordenamento do território, de urbanização e de habitação, só para referir as áreas mais importantes, em termos de organização do espaço.

Outros factores sociais e económicos, o melhor aproveitamento racional das energias não renováveis (petróleo e carvão) e a futura indirecta utilização/conversão de outras formas de energias renováveis (eólica, solar, etc.), têm já e virão a ter uma íntima relação com o desenvolvimento tecnológico dos meios e sistemas de transporte.

Finalmente, é de referir a estreita ligação existente entre os transportes e as telecomunicações, sendo de salientar o papel de substituição ou complementaridade que as telecomunicações já representam em relação a determinadas áreas dos transportes.

ENQUADRAMENTO POLÍTICO — ECONÓMICO

O nosso universalismo, manifestado em locais distantes e num tempo em que português e europeu se confundiam com naturalidade, outras raízes não teve que não fosse essa generosa capacidade de entrega e de ir mais além em conhecimentos e relações com base no saber de experiência feito.

Entre a Europa e o Atlântico continuamos a ter um destino intimamente ligado aos dois.

Com a crescente internacionalização da vida económica, num tempo de mudanças profundas e irreversíveis, de inter-influências entre sistemas e modos de produzir, as possibilidades do espaço europeu alargam-se. Paralelamente, um país como Portugal irá tender para constituir cada vez menos uma periferia. Temos de aproveitar as encruzilhadas que nos irão considerar como ponto de referência. O policentrismo que já se afirma obrigar-nos-á, por isso, a contrariar com determinação o que não deve ser visto como uma fatalidade inelutável — a nossa situação geográfica, distante dos pólos tradicionalmente significativos.

Porta da Europa, encruzilhada do Atlântico, ponto privilegiado pela localização e pelo clima, zona de acolhimento turístico, científico ou comercial, espaço de paz e estabilidade, de convivência e de diálogo — são múltiplos os aspectos que poderão favorecer decisivamente, num sentido positivo, a evolução de Portugal.

O nosso futuro depende do que formos capazes de criar, de construir, de transformar. Daí que a modernização exige que nos apercebamos do que está a mudar e do que temos de mudar, uma vez que vai haver actividades produtivas nas quais iremos ser confrontados com o dinamismo de outras economias com mão-de-obra barata e de fácil acesso a matérias primas, sendo exemplar a situação dos novos países industrializados. Há que prever essa evolução e lançar as bases de uma resposta rigorosa e eficiente. O atraso combate-se com criatividade e inovação. A justiça social e o desenvolvimento constroem-se com obras concretas e com permanente atenção à realidade que muda. O pragmatismo tem de se aliar ao rigor, a sensibilidade à técnica, o saber de experiência feito à organização, a generosidade ao método.

O agravamento contínuo dos desequilíbrios de desenvolvimento regional, com o desaproveitamento dos recursos naturais de várias zonas do interior e a sua crescente desertificação e envelhecimento populacional, a par das deseconomias provocadas pelo congestionamento da faixa litoral, é um desafio para que importa encontrar uma resposta estratégica que garanta o equilíbrio necessário entre rentabilidade económica global e justiça social à escala espacial, tendo em vista que a existência dum sistema produtivo inter-regional coerente e integrado é peça fundamental para o arranque e manutenção do processo de desenvolvimento global do País.

O MERCADO INTERNO COMUNITÁRIO

— A realização do Mercado Interno Comunitário representa um estímulo e um desafio à capacidade de ajustamento das estruturas produtivas comunitárias, donde resultará uma crescente globalização das respectivas estratégias concorrenciais.

O abater das barreiras não aduaneiras vai permitir não só uma redução imediata de custos como também vai potenciar economias de escala e

efeitos de aprendizagem através do reforço das trocas intracomunitárias em mercados protegidos.

No referente à economia portuguesa, a realização do Mercado Interno representa um grande desafio que se cruza com dois outros: a necessidade de ajustar a agricultura portuguesa aos condicionalismos que resultem da reforma da PAC e de ajustar o sector transformador e de serviços a um maior desarmamento perante países terceiros, em consequência das negociações do Uruguai Round.

A tendência que se regista no quadro das negociações comerciais multilaterais aponta para um maior desarmamento tarifário e para a eliminação das restrições quantitativas às importações dos países menos desenvolvidos, com o consequente aumento da tensão concorrencial no mercado comunitário de produtos tradicionais.

A indústria transformadora tenderá, por um lado, a reduzir os custos decorrentes da distância relativamente aos principais mercados consumidores e a abater as barreiras não aduaneiras que afectam os principais sectores exportadores; e, por outro, a aumentar a concorrência no Mercado Interno.

O sector exportador virá a depender da interacção que se estabeleça no quadro do mercado único entre os produtores e as redes de distribuição, bem como da flexibilidade de estratégia das empresas e da disponibilidade de recursos humanos para os pôr em prática.

Nos sectores onde os circuitos de distribuição comandam o mercado e, por essa via, a produção, uma resultante favorável deste jogo de forças supõe que os produtores se equipem humana e tecnologicamente de forma a lançar mão da valorização do produto pela via da diferenciação dos produtos.

O mercado português, depois de integrado no mercado comunitário, passará a estar sujeito a uma pressão acrescida das empresas instaladas nos restantes Estados membros ou em países terceiros, o que representará uma ameaça para as empresas nacionais, cuja sobrevivência assentou na fragmentação dos mercados.

Assim, estarão particularmente em causa:

- por um lado, as empresas dependentes dos mercados públicos, produtores de bens que não têm de ser fornecidos no local e instaladas em

sectores em que é baixa a taxa média de utilização da capacidade produtiva;

- e, por outro, as empresas produtoras de bens de consumo menos eficientes e voltadas para o Mercado Interno, e dependentes de um circuito de distribuição que privilegiava os pequenos volumes e as particularidades na especificação do produto.

Paralelamente aos efeitos directos do Mercado Interno sobre a estrutura produtiva instalada, é de admitir que a referida mutação dos circuitos de distribuição, no sentido de uma maior concentração, favoreça os produtores e, portanto, a instalação de novas unidades produtivas nos espaços mais competitivos em termos de custos, e que uma parte dessa relocação se faça no interior de Comunidade a favor das regiões menos desenvolvidas, entre as quais Portugal se inclui.

CONCEITOS

Transportes internos

São os sistemas de transportes que servem e/ou utilizam um espaço delimitado, independentemente dos fins a que se destinam; dos locais de partida e chegada; dos meios físicos onde se processam; e, dos modos de transporte utilizados.

No caso português, atendendo à situação geográfica de Portugal e à sua configuração arquipelágica, que lhe confere um papel de placa giratória/interface nas comunicações Euro-Afro-Americanas; à característica exógena do povo português, criando a necessidade de ligações multilaterais no conjunto formado pelo núcleo original e pelas suas projecções, quer nas comunidades portuguesas quer nas comunidades lusófonas; e, à localização geográfica privilegiada que ocupa na CEE, longe das zonas tradicionais de instabilidade e conflito, ausente dos espaços aéreos congestionados, a cavaleiro das grandes rotas marítimas N-S e E-O; a delimitação do espaço sob o ponto de vista de transportes deverá ser encarado numa óptica globalizante e não limitativa.

Assim, consideramos que, dada a interpenetração e complementaridade dos transportes internos e externos, aliadas à tendência liberalizadora da

circulação de pessoas, bens e serviços, se deverá considerar os sistemas de transportes como um todo.

Segurança nacional

É a condição da Nação que se traduz pela permanente garantia de em paz e liberdade, assegurando a soberania, independência, e unidade, a integridade do território, a salvaguarda colectiva de pessoas e bens e dos valores espirituais, o desenvolvimento normal das tarefas do Estado, a liberdade de acção política dos órgãos de soberania e o pleno funcionamento das instituições democráticas.

A segurança contém uma génese do equilíbrio emocional individual ou colectivo, garante o sucesso e o bem estar e optimiza as possibilidades executórias de qualquer tarefa.

A segurança é um estado de espírito em permanente mutação, emergente das condições e acções físicas, passivas e activas, que nos rodeiam, em que o seu grau de eficiência está relacionado com a tomada de acções lógicas, oportunas, ajustadas, amplas e coordenadas.

OS SISTEMAS DE TRANSPORTES E OS OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS NACIONAIS

No macro-objectivo comum a todos os sistemas minimamente organizados, que é o da sua própria sobrevivência qualificada, podemos distinguir como grandes objectivos nacionais os da soberania territorial e decisional, bem como o da qualidade de vida para os seus cidadãos.

Directamente relacionados com os objectivos da soberania territorial e decisional, interessará citar dois objectivos económicos frequentemente admitidos como objectivos em si mesmo, que são a eficiência e a equidade. A uma maior eficiência económica no conjunto das actividades produtivas da nação corresponderá a geração de mais excedentes e daí não só uma maior capacidade de organização do quadro de vida com melhor qualidade para os seus cidadãos mas, também, uma maior independência e

autonomia (soberania) nas suas tomadas de decisão, o que, a longo prazo, se traduzirá no reforço da soberania territorial.

A uma maior equidade no acesso às oportunidades de ganhos económicos ou sociais, corresponderá o reforço da estabilidade social e consequentemente do enquadramento decisional. Esta estabilidade é vital para que as energias e capacidades intelectuais dos agentes decisores a nível da condução do Estado se concentrem nos aspectos essenciais, desempenhando um reforço (intrínseco) da capacidade decisional, e portanto da soberania, não se dissipando numa permanente resolução de problemas pontuais.

Em tempo de paz, a análise da contribuição dos sistemas de transportes para os objectivos estratégicos nacionais deverá ser feita tendo em conta a sua contribuição para os objectivos de eficácia e equidade.

Em tempo de conflito, já que estão em jogo questões de sobrevivência de múltiplos sistemas para os quais a contribuição dos transportes é vital, o seu objectivo essencial é garantir a manutenção das ligações físicas e de informação, tendo por finalidade os seguintes vectores:

- abastecimento das populações em geral e das forças militares;
- geração e escoamento de excedentes produtivos que permitam pagar os reequipamentos e abastecimentos importados;
- sustentação dos níveis de informação indispensáveis para a tomada de decisões relativas às acções de guerra e à articulação dos sistemas produtivos.

Análise estratégica do sistema de transportes, considerando simultaneamente as situações em tempo de paz e de conflito, dever considerar os seguintes aspectos:

- contribuição para a eficiência económica do sistema produtivo nacional;
- promoção da equidade entre os cidadãos no concernente às possibilidades de acesso às oportunidades de trabalho, consumo e lazer;
- vulnerabilidades e potencialidades do próprio sistema de transportes e suas componentes.

VULNERABILIDADES

TRANSPORTES E INFRA-ESTRUTURAS TERRESTRES

Transportes internacionais

A posição geográfica periférica em relação ao resto da Europa constitui um grave obstáculo ao desenvolvimento dos transportes terrestres internacionais, agravado pela necessidade de atravessamento do território espanhol.

A insuficiente participação nacional no mercado europeu rodoviário, particularmente no que respeita ao tráfego de mercadorias.

O funcionamento insatisfatório dos serviços alfandegários nas fronteiras terrestres.

Transportes interurbanos

O actual enquadramento regulamentar e fiscal deste subsector introduz distorções nas condições de concorrência e não garante o seu funcionamento ao menor custo económico.

A inexistência de um transporte combinado rodo-ferroviário capaz de diminuir não só o custo dos transportes para os utilizadores mas também para a colectividade.

A existência de mais de 100 operadores públicos e privados no mercado de transporte rodoviário de passageiros, caracterizado por um elevado grau de concorrência com os operadores turísticos.

A esta concorrência é de acrescentar a que se faz sentir entre transporte ferroviário e rodoviário, que em determinados eixos concorrem ainda com o transporte aéreo.

Os insuficientes níveis de segurança nas circulações rodoviária e ferroviária, que se traduzem em elevadas taxas de sinistralidade.

A predominância dos transportes interiores de mercadorias efectuados por transporte rodoviário por conta própria em detrimento do transporte ferroviário.

Transportes urbanos e suburbanos de passageiros

A insuficiência de capacidade das diferentes redes, bem como a degradação da qualidade de muitos serviços prestados.

A inexistência de interfaces necessárias e o ordenamento incorrecto das existentes.

A estagnação do desenvolvimento do caminho de ferro.

A insuficiência e o envelhecimento de material circulante da CP.

A inexistência, no plano institucional, de uma forma prática de conjugar melhor as políticas de investimento e de exploração a cargo de múltiplos organismos e empresas.

A deficiente articulação intermodal particularmente entre os sistemas urbanos de Lisboa e Porto.

As carências estruturais da rede do metropolitano de Lisboa.

A dispersão e precaridade dos terminais de autocarros suburbanos.

O levantamento parcial da rede de eléctricos e degradação de parte da rede que subsistiu.

Infra-estruturas rodoviárias

A maioria das estradas portuguesas encontra-se ainda subdimensionada e incapaz de responder eficazmente à satisfação dos objectivos sócio-económicos.

Os eixos considerados como Estradas (E) de Grande Tráfego Internacional — (GETI) estão subdimensionados, dificultando a penetração para o Interior e para a Europa.

A insegurança rodoviária, os elevados custos operacionais e o grande dispêndio de tempo nos percursos.

A elevada curvósidade, faixas de rodagem demasiado estreitas, bermas insuficientes e não pavimentadas, na maior parte das estradas nacionais.

A deficiente sinalização horizontal e vertical, a drenagem insuficiente, o excessivo número de cruzamentos de nível, as poucas «vias para lentos», a falta de dimensionamento das obras de arte e os frequentes congestionamentos, sobretudo em horas de ponta.

Infra-estruturas ferroviárias

Os deficientes e desactualizados traçados das vias com características altamente penalizantes para a exploração.

A falta de beneficiação em grande parte da rede nos últimos anos.

As restrições à circulação que afectam os quatro eixos ferroviários internacionais na sua capacidade, regularidade e velocidade.

A diminuta extensão de via electrificada.

O estrangulamento pontual referente ao atravessamento do rio Douro.

A inexistência duma ligação contínua na região de Lisboa.

A inexistência de uma boa ligação ferroviária ao porto de Leixões e deficiente ligação ferroviária ao porto de Lisboa.

A inexistência de estações bem dimensionadas para os tráfegos de mercadorias e para os tráfegos de passageiros, nas relações suburbanas e de longo curso.

Transportes marítimos e portos

O envelhecimento progressivo da frota da marinha de comércio nacional.

A desadequação da frota aos tráfegos mais importantes.

Os custos de exploração muito elevados, face à idade e inadequação da frota.

A insuficiência e ineficácia dos mecanismos instituídos de apoio à renovação e expansão da frota da marinha de comércio.

A baixa produtividade física da actividade portuária aliada à existência de ligações deficientes com os transportes rodo e ferroviários.

As dificuldades no estabelecimento de contratos plurianuais de transporte entre os principais carregadores e armadores públicos e privados.

A baixa profundidade existente nos cais acostáveis do porto de Lisboa, diminuindo a capacidade de utilização dos navios mais utilizados no transporte de granéis sólidos, minério de ferro, carvão, etc.

A inexistência de cais para o movimento de granéis sólidos no porto de Leixões.

Transportes aéreos e aeroportos

A inexistência de uma política aérea nacional clara, rigorosa e coerente. Os estrangulamentos de capacidade nas infra-estruturas aeroportuárias de Lisboa (terminal de passageiros), Porto e Faro.

A necessidade de repensar a localização do novo aeroporto de Lisboa.

- As deficientes condições técnicas na rede de aeródromos secundários.
- A insuficiente competitividade internacional e a falta de equilíbrio financeiro da transportadora aérea nacional.
- A insuficiente participação nacional no transporte «charter».

POTENCIALIDADES

Transportes e infra-estruturas terrestres

A riqueza do sistema, no respeitante ao número e à diversidade das características dos modos de transporte que o integram.

O facto de as infra-estruturas existentes não estarem totalmente aproveitadas ou, sendo insuficientes, corresponderem a uma parte substancial das necessidades a satisfazer e possibilitando intervenções, através de medidas nos domínios da exploração e do material circulante.

A circunstância de as deficiências de integração dos diversos modos e as lacunas das redes poderem ser em parte superadas por acções relativamente pontuais de conexão e correcção.

O estado de desenvolvimento dos transportes interurbanos possibilitar a criação de oportunidades para incrementar, quer equilíbrios espaciais sobre o território, quer o aproveitamento de recursos e melhoria de oportunidades de emprego e condições de vida de cada região.

A existência de um conjunto de estudos de planeamento, no domínio dos transportes interurbanos, internos e internacionais, contendo avaliações de tráfego e de investimentos para as infra-estruturas, quer de natureza multimodal, quer específicos para os modos rodó e ferroviário. O facto de os eixos internacionais ferroviários Lisboa — Coimbra — Vilar Formoso — Burgos — Irun e Lisboa — Marvão — Madrid — Barcelona já se encontrarem classificados como «linhas principais» da Rede Ferroviária Internacional «E» concebida pela CEE/ONU e consideradas como de primeira prioridade no Plano de Médio Prazo da CEE.

A possibilidade do transporte combinado rodó-ferroviário com vista à implantação de terminais apropriados para o transporte internacional, técnica esta estimulada no âmbito da CEE.

As condições de navegabilidade oferecidas pelos rios Douro, Mondego, Tejo e Guadiana.

Transportes marítimos e portos

A redefinição e modernização do quadro institucional da marinha mercante, a reformulação institucional do sector portuário e o desenvolvimento integrado dos portos do Norte de Portugal e dos portos de Lisboa, Setúbal, e Sines, poderão contribuir para tirar partido da situação geográfica de Portugal, essencialmente num contexto atlântico, pelo desempenho da função de interface nas ligações marítimas das Américas e da África, com o Norte da Europa.

A proximidade de alguns portos nacionais com o Norte de África e, de um modo geral, com toda a bacia mediterrânica constitui uma inegável vantagem.

Transportes aéreos e aeroportos

A existência de um sistema de aviação viável com um espaço aéreo nacional descongestionado, quando comparado com o espaço aéreo europeu. Uma melhor e adequada cobertura dos aeródromos secundários já existentes e a criação de outros considerados necessários para completar a rede já planeada poderá melhorar a acessibilidade às zonas mais carenciadas.

Uma maior interligação das actividades de transporte aéreo não regular de passageiros com os operadores turísticos poderá contribuir para o desenvolvimento do turismo em Portugal.

Os investimentos em curso e programados para os aeroportos internacionais, conjugados com um sistema de exploração adequado e com o previsível aumento de tráfego de passageiros, permitem assegurar condições de concorrência dos aeroportos nacionais com os seus congéneres estrangeiros.

GRANDES OPÇÕES DO PLANO 1989 - 1992

A articulação do sistema de transportes urbano e interurbano nacional e internacional, assegurando não apenas o prosseguimento dos esforços de investimento nas infra-estruturas de transportes (estradas, caminhos

de ferro, aeroportos e portos), mas também a flexibilização e dinamização da oferta dos serviços de transporte de pessoas e mercadorias, entendida como política de transportes, conduzirá no horizonte de 1992, ao seguinte:

- prosseguirão as acções com vista à desregulamentação e libertação graduais do mercado;
- com a aprovação da Lei de Bases dos Transportes Terrestres serão revistos e simplificados regulamentos dos transportes rodoviários;
- a reconversão da exploração ferroviária e o redimensionamento da rede encontrarão na referida lei o suporte jurídico para garantia do serviço público e da melhor forma de ser prestado;
- continuarão a ser adoptadas medidas tendentes a garantir a igualdade do tratamento entre as empresas públicas e privadas que concorrem no mercado;
- o quadro institucional do planeamento dos transportes nas regiões urbanas será ajustado por forma a consagrar uma maior intervenção dos poderes locais, incluindo o respectivo financiamento;
- relativamente ao transporte aéreo, será aberto o serviço regular no interior do continente a novos operadores sob o regime de licenciamento ou concessão, de forma a melhorar a qualidade e a diversificar os serviços oferecidos;
- na Marinha de Comércio continuará a ser dado apoio à renovação da frota nacional, através de comparticipação financeira nos respectivos investimentos;
- prosseguirão as alterações do quadro legal regulador dos transportes marítimos, tendo em vista a desregulamentação e a criação de condições idênticas às que vigoram para as frotas comunitárias;
- prosseguirão os esforços de investimento nas infra-estruturas de transportes rodo-fluvio-ferroviárias, com a sua ampliação, reforço e modernização;
- prosseguirão os esforços no domínio da modernização e racionalização da função de transportes, pela acção de um programa de incentivos, de uma oferta diversificada e de qualidade tecnológica dos próprios veículos e dos serviços prestados, aliada a uma indispensável modernização e eficácia da gestão empresarial.

OBJECTIVOS SECTORIAIS

Transportes terrestres

Rever os conceitos existentes de coordenação dos transportes terrestres, elaborando uma nova Lei de Bases dos Transportes Terrestres.

Promover o aumento da intervenção dos órgãos do poder local no planeamento e na gestão dos sistemas de transportes terrestres (em áreas urbanas) em que estejam directamente interessados, fomentando as formas de participação financeira desses órgãos, em investimentos e nos custos de funcionamento.

Transportes rodoviários

Promover a qualidade e a economicidade dos serviços de transporte rodoviário, revendo e actualizando a legislação sobre transportes rodoviários. Melhorar a segurança rodoviária, actuando em vários domínios como sejam os sistemas de formação e reciclagem dos condutores, regulamentação dos veículos de duas rodas, inspecção periódica de veículos e acção fiscalizadora.

Melhorar as redes de infra-estruturas rodoviárias de maior interesse nacional e internacional (eixos europeus), finalizando com urgência os Itinerários Principais (IP) e a construção dos troços da auto estrada Braga-Setúbal; reforçando os meios e os métodos de conservação da rede existente de estradas nacionais; e programando e implementando cuidadosamente as acções decorrentes do Plano Rodoviário Nacional.

Transportes ferroviários

Obviar ao rápido processo de degradação em que se encontram as vias férreas, implementando processos mais eficazes de conservação das infra-estruturas ferroviárias.

Melhorar a segurança ferroviária, aumentando o ritmo de eliminação das passagens de nível (ou a sua automatização) bem como os estrangulamentos de capacidade existentes.

Ajustar a oferta dos serviços ferroviários à sua efectiva procura, redimensionando e reconvertendo a actividade da CP, dado o elevadíssimo esforço financeiro do Estado que a actual situação implica e modernizando o material circulante e os sistemas de comando e sinalização das circulações ferroviárias.

Renovar os eixos fundamentais do tráfego ferroviário, incluindo os itinerários de ligação à Europa, por forma a atingir padrões de qualidade semelhantes aos europeus, melhorando as condições de segurança, circulação e velocidade dos transportes por caminho de ferro.

Transportes fluviais

Promover e acompanhar a resolução dos problemas inerentes à navegabilidade do rio Douro, fomentando iniciativas dos agentes económicos tendentes à utilização económica da navegabilidade do rio Douro.

Promover os estudos relativos à navegabilidade dos rios Mondego, Tejo e Guadiana.

Transportes marítimos

Enquadrar no Direito Comercial Marítimo as regras de acesso e de exercício da actividade do transporte marítimo, bem como o apoio à utilização de meios nacionais, à aquisição de navios e a outros domínios importantes, revendo a legislação respeitante à Marinha de Comércio.

Dinamizar e apoiar a expansão e renovação da frota da marinha de comércio, adoptando mecanismos mais eficazes para melhor utilização do armamento nacional, designadamente no transporte de produtos essenciais.

Promover a competitividade dos portos de comércio internacional, sobretudo no âmbito da integração de Portugal na CEE, e aumentar a sua produtividade, introduzindo alterações na gestão dos portos de comércio internacional e na legislação sobre o trabalho portuário.

Acentuar as relações de complementaridade entre os portos do Norte, Centro e Sul, integrando estes portos nos planos regionais no referente ao seu desenvolvimento e interligação com os modos de transporte terrestre.

Conjugar a beneficiação dos portos de pesca e áreas de pesca dos portos comerciais com o desenvolvimento da actividade piscatória, melhorando adequadamente os portos de pesca e as áreas de pesca dos portos comerciais.

Transportes aéreos

Ampliar, modernizar e aproveitar ao máximo as infra-estruturas aeroportuárias principais, prosseguindo as obras de ampliação dos aeroportos do Porto e de Faro e maximizando as capacidades existentes e potenciais do aeroporto de Lisboa.

Actualizar e desenvolver os meios de apoio à navegação aérea, os sistemas de segurança e as condições de protecção do meio ambiente nas áreas aeroportuárias, actuando no sentido de valorizar, a nível mundial, a capacidade de controle do tráfego aéreo.

Tornar mais competitiva, nos mercados internacionais, a transportadora aérea nacional, racionalizando a exploração tendo em conta a importância cultural, social e política da sua presença junto das comunidades portuguesas e o seu papel de agente promotor e dinamizador nos mercados turísticos internacionais.

Complementar as infra-estruturas aeronáuticas de apoio à aviação geral e aos transportes aéreos regionais, implementando o Plano Director da Rede de Aeródromos Secundários.

Melhorar a acessibilidade aérea das zonas interiores mais carenciadas, promovendo a existência de serviços aéreos regionais economicamente justificáveis.

Promover o desenvolvimento integrado da aviação civil geral (apoio à agricultura, pescas, prospecção mineira, fogos florestais, etc.).

CONCLUSÕES

— O espaço português, ocupa uma posição geográfica privilegiada nos sistemas de transportes N-S e E-O, com relevância para as ligações das Américas e da África com a Europa.

- A configuração arquipelágica de Portugal, confere-lhe a potencialidade de poder instalar interfaces lógicas e interfaces físicas, participando de projectos a nível europeu, beneficiando do descongestionamento do espaço aéreo e das capacidades dos portos.
- Os sistemas de transportes devem ser encarados como cadeias de transportes, em que às interfaces (lógicas e físicas) deverá ser dada uma atenção prioritária em relação aos troços e modos de transporte.
- Os princípios de modernidade, diversidade (de exigências tecnológicas) e adaptabilidade (capacidade de reconfiguração funcional com integração de estruturas e equipamentos do nível imediatamente inferior), deverão estar presentes na concepção estratégica dos sistemas de transporte.
- Os ganhos futuros em eficiência e equidade são previsíveis e exequíveis.
- Há que incrementar o contributo dos sistemas de transportes para a economia nacional no referente à produção, emprego, formação de capital fixo, esforço financeiro do Estado, balança de transportes e consumo de energia.
- No domínio do planeamento integrado deverão ser racionalizados os investimentos, as medidas de política e funcionamento do sector, tendo por finalidade o seguinte:
 - implantação de interfaces lógicas e físicas junto dos principais portos e aeroportos nacionais, aos quais deverá ser conferida uma maior competitividade e eficiência, a nível internacional;
 - melhoria das infra-estruturas e serviços ferroviários, com especial incidência para os eixos Lisboa/Porto-Irun-Paris e Lisboa-Madrid; eliminação dos estrangulamentos existentes no acesso aos principais centros urbanos; e melhoria da segurança ferroviária;
 - melhoria dos sistemas de transportes nas Regiões Autónomas dos Açores e Madeira; e entre estas e o Continente;
 - reforço da implementação do Plano Rodoviário com especial incidência para os corredores Valença-Porto-Lisboa-Vila Real de St.º António, Bragança-Ourique, Leixões-Bragança, Aveiro-Vilar Formoso e Lisboa/Setúbal-Elvas; resolução dos actuais estrangulamentos existentes nos acessos aos principais centros urbanos; e melhoria da segurança rodoviária;

- promoção da navegabilidade do Rio Douro com o consequente desenvolvimento sócio-económico da sua bacia hidrográfica.

Santos Clara

Coronel

BIBLIOGRAFIA

- AREAS DE NAVEGAÇÃO, «Revista da Marinha», n.º 786, Dezembro de 1988.
- A VIA NAVEGÁVEL DO DOURO, Gabinete da Navegabilidade do Douro.
- GRANDES OPÇÕES DO PLANO PARA 1989-1992, Lei n.º 115/88, Dezembro de 1988.
- II JORNADAS DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA, «Revista Sírius», n.º 9, Dezembro de 1987.
- MODERNIZAÇÃO E RECONVERSÃO DOS CAMINHOS-DE-FERRO (1988-1994), Gabinete do Ministro, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Janeiro de 1988.
- MONJARDINO, Álvaro, OS AÇORES E O ATLÂNTICO: UMA PERSPECTIVA PARA A POLÍTICA EXTERNA PORTUGUESA, Defesa Nacional, Boletim n.º 27.
- NOVAS INFRA-ESTRUTURAS PARA OS AEROPORTOS DE PORTO E FARO, «Revista ANA», n.º 45.
- O SECTOR DOS TRANSPORTES EM PORTUGAL (CONTINENTE), Gabinete de Estudos e Planeamento, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Junho de 1987.
- OS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES EM NÚMEROS, Gabinete de Estudos e Planeamento, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Setembro de 1988.
- PLANO A MÉDIO PRAZO/PLANO A LONGO PRAZO 1987-1995, Junta Autónoma das Estradas, 1987.
- PLANO DE MÉDIO PRAZO 1987-1990, Governo Regional, Região Autónoma da Madeira, Dezembro de 1986.
- SILVA, António d'Oliveira Baptista c, O EXÉRCITO E A SEGURANÇA INTERNA, IDN, Outubro de 1981.
- SILVA, Lopes da, OS PORTOS NACIONAIS, CDN, 1988.
- VIEGAS, José Manuel, ALGUMAS CONSIDERAÇÕES DE ORDEM ESTRATÉGICA A PROPÓSITO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES, CDN, 1989.