



---

# Trilhos

MEMÓRIAS.  
POR VEZES,  
QUASE UM DIÁRIO.

**Luís Valente de Oliveira**

VOLUME

11

---

12



ÍNDICE

---

VOLUME

11

**CAPÍTULO XXXVI**

NO XV.º GOVERNO CONSTITUCIONAL  
(DE ABRIL DE 2002 A ABRIL DE 2003)

– 5 –

**CAPÍTULO XXXVII**

AS OBRAS PÚBLICAS NO XV.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

– 269 –

**CAPÍTULO XXXVIII**

OS TRANSPORTES NO XV.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

– 421 –

**CAPÍTULO XXXIX**

A HABITAÇÃO NO XV.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

– 547 –

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

– 588 –

PLANO GERAL DA OBRA

– 590 –



## CAPÍTULO XXXVI

NO XV.<sup>o</sup> GOVERNO CONSTITUCIONAL  
(DE ABRIL DE 2002 A ABRIL DE 2003)

Como se sabe, o Dr. Fernando Nogueira foi eleito presidente do PSD no famoso congresso do Coliseu dos Recreios, em Lisboa, no dia 17 de Fevereiro de 1995. O Governo tinha cessado funções a 28 de Outubro e ele manteve-se neste lugar até 29 de Março de 1996. Quer dizer, pouco mais de um ano de mandato, com escassos cinco meses como chefe da Oposição, a funcionar autonomamente do Governo.

Foi substituído pelo Prof. Marcelo Rebelo de Sousa, eleito no congresso de Santa Maria da Feira e que esteve na presidência do partido até Março de 1999.

No dia 1 de Maio de 1999, num congresso realizado em Coimbra, foi eleito o Dr. José Manuel Durão Barroso, que se viu reeleito no congresso de Viseu em Fevereiro de 2000, novamente num congresso realizado em Lisboa em Julho de 2002 e, ainda, num outro que teve lugar em Oliveira de Azeméis em Maio de 2004. Eu estive presente nos três primeiros.

Logo a seguir à eleição em Coimbra, o Dr. Durão Barroso reuniu-se com os elementos mais próximos, no hotel onde estávamos alojados, para distribuir tarefas. Queria que eu participasse mais na vida do partido, mas o facto de eu ter a minha base no Porto aconselhou-me a não me comprometer com uma presença semanal em Lisboa em dias e horas não fixados de antemão, portanto difíceis de conciliar com a minha actividade corrente. Este é um sério problema posto à participação em órgãos partidários aos filiados que residam longe de Lisboa. Mesmo com essas dificuldades integrei a Comissão Política Nacional cuja primeira reunião formal teve lugar no dia 10 de Maio de 1999, na qual se fez a análise política da praxe e se procedeu a uma divisão de funções.

Havia a preocupação de não se deixarem formar “tendências” dentro do partido. A divisão constitui uma propensão muito portuguesa, pelo que é sempre necessário

estar a apelar para a união e fazer esforços deliberados para a manter. De outra forma, se não houver formação de governo à vista, os militantes dispersam-se ou desinteressam-se, sendo difícil concitar a sua participação mesmo quando há problemas candentes, como sucede correntemente. A regra é relaxar até “tocar a rebate”!... Mas, apesar disso, nós íamo-nos preparando para o “render da guarda” que acabaria por acontecer. E ocorreu, de facto, quando o segundo Governo do Eng. António Guterres (o XIV) caiu, em Abril de 2002, sendo que, naquela fase, já havia muito trabalho acumulado para a preparação do programa do novo Governo. Eu moderei algumas das sessões em que foram afinados vários capítulos. Fiz isso numa fase complicada de convalescença de uma intervenção cirúrgica. Mas mesmo em má forma física, lá cumpri com o que me foi solicitado. Contudo, devo dizer que não esperava que tudo acontecesse de forma tão precipitada. As eleições locais não foram favoráveis ao Partido Socialista e o Eng. Guterres achou que se tinha caído num “pântano”, de onde seria difícil sair. Daí as novas eleições, nas quais o PSD ficou à frente, podendo coligar-se com o CDS para formar Governo. Foi o que aconteceu.

\*

Quando, em Maio de 1999, começámos a analisar os problemas a que se deveria dar atenção eles eram inúmeros. Está fora de causa que eu faça o seu rol completo, mas tenho a impressão de que a referência a um ou outro ajudará a caracterizar as preocupações daquele tempo. É isso que agora se segue:

– Os problemas da terceira idade começavam a agudizar-se. Nós preferíamos que os idosos permanecessem no seu ambiente familiar em vez de serem depositados em lares. Havia que encontrar forma de incentivar essa opção, o mesmo se passando em relação aos deficientes.

– Pairava uma sensação difusa de que o País estava “parado”. Era preciso despertá-lo. Havia uma prosperidade aparente, traduzida no afã com que se gastava. Mas a nossa inflação era o dobro da espanhola e superior à grega; isso não levava a lado nenhum. A economia tinha, manifestamente, desacelerado e o Governo adiava as respostas, não decidindo o que se impunha. Por outro lado, o “clientelismo” do Estado era patente; veio a ser pior mais tarde, num outro governo socialista... Mas o que acontecia em 1999 já era preocupante!

- Entre os dois grandes partidos, o PSD e o PS, não havia diferenças expressivas em relação às grandes questões europeias. Isso era capaz de não estimular muito a participação nas eleições europeias seguintes!
- Sentíamos que deveria haver uma forte campanha de mobilização dos novos filiados, porque, talvez mais cedo do que o previsto, iria haver eleições legislativas e nós tínhamos que estar preparados para isso. Deveríamos crescer ao centro, porquanto à direita o CDS ocupava o espaço: eram somente 3% a 4%, mas isso serviria de tampão e, para dar resultado a expansão ao centro, haveria que começar a falar-se em algumas medidas sociais.
- A TAP estava numa situação de descalabro, sendo manipulada por interesses que pouco tinham a ver com o serviço que deveria prestar uma companhia de bandeira.
- Estávamos a pouco tempo de umas novas eleições europeias. As bases do partido mostravam-se interessadas e não seria difícil mobilizá-las, mas era preciso fazer uma campanha com energia e visando, particularmente, as camadas mais jovens.
- Observava-se uma simpatia generalizada pela nova liderança do PSD, mas era preciso potenciá-la através de propostas com sentido prático.
- O facto de o PSD ter declarado suspender a regionalização não significava que não houvesse política regional; esta era cada vez mais importante face às disparidades de desenvolvimento observadas.
- O segundo Governo do PS não estava a lançar obras com relevância. Ora elas eram muito necessárias.
- A questão fiscal era determinante, porque as pessoas estavam, de facto, com cada vez menos dinheiro no bolso.
- Nas Câmaras Municipais onde os Presidentes não fossem do PSD, deveriam os primeiros vereadores eleitos pelo partido ser tratados como se fossem os chefes dos respectivos executivos.
- As eleições, em Portugal, decidem-se em Lisboa, Porto, Aveiro e Braga! Portanto, um eleitorado urbano.
- Deveria fazer-se o esforço para apresentar programas eleitorais específicos para cada distrito, que não apenas o programa nacional. Além de outros benefícios, isso teria um valor instrumental na mobilização dos quadros distritais.

- Para poder marcar uma nova posição que fosse percebida pelos eleitores, a estratégia em que nos deveríamos aplicar deveria ser visivelmente distinta da do PS e deveria ser uma estratégia de afirmação. Para isso, teria de começar-se por uma campanha de auscultação em que se fundasse uma outra de reflexão e de ponderação que se lhe seguisse. Dever-se-ia transmitir uma imagem de capacidade de decisão e de determinação sem arrogância. Até para nos distinguirmos da imagem do Eng. António Guterres que, seguramente, iria insistir na simpatia.
- As eleições europeias precederiam as legislativas, mas, no partido, já só se falava destas últimas. Era preciso assegurar que as primeiras não fossem negligenciadas, como é costume.
- Dever-se-ia evitar o discurso miserabilista.
- Sabia-se que o Governo iria insistir na celebração de “protocolos”. Logo, o partido deveria diferenciar-se dessa forma de governar, mostrando capacidade de decisão e clareza nas propostas concretas que iria apresentar.
- O partido deveria dar muita atenção à política da família, porque para os Portugueses ela é a primeira forma de enquadramento dos indivíduos.
- Os problemas da terceira idade estavam a avolumar-se. A solidão dos idosos nunca havia sido tão grande e tão preocupante.
- Mas também eram visíveis os problemas com os jovens, muito preocupados com o emprego e com as saídas profissionais que lhes eram proporcionadas.
- Deveríamos começar a pensar num programa do estilo “Cem medidas para cem dias”. A experiência mostrava que isso era muito mobilizador. E a tónica deveria ser qualquer coisa como “Portugal transcender-se-á a si próprio!”. Portanto, a confiança.
- Portugal havia mudado muito a partir de 1985! Mas os partidos não tinham mudado nada!... Era preciso que o fizessem.
- A Ciência e a Tecnologia deveriam merecer um lugar de relevo no próximo programa eleitoral.
- Nós teríamos de mostrar a diferença, demonstrando que acreditávamos na Sociedade Civil. O Partido Socialista já tinha patenteado que não o fazia.
- A emigração deveria figurar no elenco das nossas preocupações com grande visibilidade.

- O partido havia recolhido muita informação valiosa. Mas ela não estava tratada, nem decantada, nem agregada com propósitos operacionais. Era preciso fazê-lo com urgência de modo a que ela fosse útil. O diagnóstico a fazer deveria ser o mais simples e compreensível possível; o suficiente para fundamentar as medidas propostas.
- Teria de haver o compromisso, assumido publicamente, de que todas as novas grandes instituições nacionais tivessem a sua sede fora de Lisboa. Haveria, por outro lado, algumas das já existentes que poderiam ser deslocalizadas com vantagens. Era preciso estudar a questão em profundidade para poder fazer propostas fundamentadas.
- Deveria ser clara a proposta de mudança que faríamos.
- Os Portugueses sempre se haviam realizado pessoalmente através do trabalho; por isso se impunha mobilizar a iniciativa de todos eles para a criação de emprego. Para tal, a desburocratização tinha de constar como medida permanente e serem expressivos os prémios à assunção de riscos, nomeadamente através de incentivos fiscais.
- A segurança do dia de amanhã tinha de representar uma preocupação constante. Mas não se poderia repousar num esquema único de segurança social; esta deveria ser constituída por diversos sistemas que se complementassem entre si; a preparação teria de ser assegurada desde cedo.
- A educação constituía um direito, mas também representava uma obrigação. Para garantir a prosperidade da sociedade, todos teriam de fazer, individualmente, o esforço máximo. Particularmente a educação de base deveria ser muito cuidada para se poder pensar na prática das muitas formas de educação contínua que passariam a ser correntes.
- O sector da saúde revelava-se de uma extrema sensibilidade. Deveria ser gerido com grande transparência, mas também com uma grande eficiência. Era imperioso aproveitar todas as oportunidades para fazer economias, porque havia sectores e equipamentos que implicavam grandes investimentos e gastos correntes.
- O sector ambiental merecia a maior atenção, porquanto muitos – e, particularmente, os jovens – mostravam já a sua preocupação em relação ao quadro físico em que iriam viver. Ora, os vindouros não poderiam fazê-lo em ambiente pior

do que aquele que nós herdámos; teria de haver evolução para melhor, porque já conhecíamos muito mais acerca do funcionamento dos diversos sub-sistemas que integravam o grande sistema.

– Os Portugueses não eram conservadores! Até gostavam de mudar, mas para melhor. Era preciso que houvesse sinais e estímulos para os incitar à mudança.

– Havia, todavia, uma grande propensão para o clientelismo, nomeadamente, o de Estado. Coisas que vinham de trás, mas que se impunha que acabassem. É um vício que está muito arreigado entre nós. Nas cartas de António Feijó para Luís Magalhães (1) o primeiro relata, com o maior à-vontade, como era necessário meter um empenho para um seu sobrinho ir para um lugar modesto na Fazenda Pública. A seguir queixava-se de que, na Suécia, onde era nosso representante diplomático, não se usava nada disso. Mas, entre nós, ele sacrificava-se aos costumes locais, sem grande relutância...

– Esperava-se que a convergência real com a média comunitária continuasse. Em 1985 o nosso rendimento médio era 54% do da Comunidade a doze; em 1995 tinha passado a 70% e em 1998 a 72%. Iria, seguramente, continuar a observar-se a tendência, mas ainda estávamos longe da Irlanda. Na Área Metropolitana de Lisboa já se havia passado a fasquia dos 75%. Apesar disso, era muito importante acelerar as políticas estruturais e a micro-economia, porque era a este nível que se criava emprego. Já havíamos feito uma “revolução” no que tocava às infra-estruturas físicas. Era agora necessário fazê-la em muitos outros domínios. Importava continuar com o processo das reprivatizações. Ainda estávamos com valores da produtividade muito baixos; a actuação nesse domínio era urgente e importante. As privatizações que haviam sido feitas constituíam uma “história de sucesso”; por isso, era aconselhável prosseguir-la. A redução da dívida pública deveria representar uma prioridade. Era urgente reforçar a capacidade empresarial nacional. A qualificação dos recursos humanos tinha de prosseguir. A coesão social deveria ir a passo com a competitividade; ao mesmo tempo, a coesão representava uma condição dessa competitividade. Se houvesse casos em que fosse difícil a privatização da propriedade das empresas públicas, deveria tentar-se, pelo menos, a privatização da sua gestão. Não repugnava a extensão da gestão de

iniciativa privada a certos serviços públicos, se isso representasse melhoria nos serviços prestados e nos respectivos custos. Aquilo que se observava, porém, era o contrário: havia um aumento do peso dos serviços públicos administrativos, particularmente no âmbito das Câmaras Municipais, onde se assistia a um intervencionismo directo demasiado elevado. O papel da IPE (Investimentos e Participações Empresariais do Estado) deveria ser reequacionado. Nessa ocasião, a TAP, a EPAC, a EDM e a SILOPOR já deveriam estar privatizadas. Mesmo no sector financeiro do Estado estava muito presente: além da Caixa Geral de Depósitos que tinha 80% do Banco do Fomento e Exterior e 13% do Banco Totta e Açores. Naquele tempo (1999) ainda se discutia se a Caixa deveria ou não ser privatizada; havia financeiros competentes que eram a favor de uma privatização parcial para contrariar o risco de partidarização da sua gestão e melhorar a sua capacidade de concorrência. (Mal se sabia o que estava para vir na década seguinte!...). A RTP causava uma verdadeira hemorragia financeira; gastava (em 1999) três milhões de contos por mês! O serviço público que prestava deveria ser redefinido com urgência. Tinha de se minimizar o risco de governamentalização das empresas, por via de algumas alterações legislativas, nomeadamente no que respeitava à composição dos conselhos gerais. Tinha de estar assegurado que a selecção dos gestores não obedecesse a critérios políticos; só a sua competência profissional deveria contar. (Como sabemos, posteriormente, foi um “fartar-vilagem” com as nomeações políticas...). A concessão ou cessão de exploração por parte do Estado deveria ser ensaiada em numerosos domínios como os portos e os aeroportos; hoje (2017), ninguém fica escandalizado com a concessão de certos serviços públicos, mas, naquela ocasião, ainda havia muitas barreiras mentais. Importava melhorar a relação benefícios/custos em todos os serviços e empresas públicas. Nas Autarquias Locais seria bom balizar as suas actividades “core”, dificultando ou mesmo proibindo que elas desempenhassem outras funções.

– A IPE não deveria constituir um grupo económico estatal, mas, antes, uma instituição para o lançamento de empresas e sectores emergentes. Em relação à RTP havia quem recomendasse que o Primeiro Canal fosse privatizado e que o Segundo ou fosse público ou pago.

- Deveria fugir-se, o mais possível, da estatização da gestão. Para isso teria de se finalizar o processo de reprivatizações. A IPE, se não fosse privatizada, funcionaria “en accordéon”, alargando ou encolhendo consoante os ministros que tivessem a sua tutela. No âmbito do sistema educativo deveria ser dada atenção particular à formação de gestores (Como se sabe, nos nossos dias (2017) há uma boa meia-dúzia de escolas superiores de gestão de nível internacional).
- Deveria ser dada uma atenção especial às tecnologias de informação, onde se estava a assistir a uma revolução silenciosa que iria afectar todos os sectores e a vida de cada um de nós.
- A área do Ambiente tinha de merecer a maior atenção. Iríamos assistir a uma importância crescente do sector.
- A definição de uma estratégia de internacionalização era importante, mas não conviria que ficasse “cristalizada” antes de ficar completo o processo das reprivatizações.
- A concessão de serviços deveria ser feita com garantias do controlo de qualidade dos mesmos.
- A IPE deveria ter uma intervenção visível no domínio do capital de risco em iniciativas de interesse público.
- O endividamento das Autarquias Locais deveria ser muito controlado. Os exemplos que vinham de Espanha, de Itália e mesmo de França, onde havia autarquias falidas, deveriam aconselhar-nos a conferir a maior importância à saúde financeira dos nossos Municípios. Tornava-se imperioso definir limites para o endividamento e controlá-lo de perto.
- Os reguladores, nos diferentes sectores, deveriam ser totalmente independentes.
- Os orçamentos impunha-se que fossem sempre equilibrados. Isso levava a apertar o controlo dos gastos. Era indispensável fazer com que a poupança interna fosse elevada.
- A atracção do investimento produtivo para Portugal era imperiosa como forma de criar empregos. Para isso seria importante reduzir o IRC, o IRS e as contribuições para a Segurança Social. Em relação ao IVA seriam toleráveis alguns aumentos ou, em alternativa, a redução das diferenças entre os valores das taxas existentes.

- O nosso principal problema era a competitividade e ele tinha de ser atacado com determinação. Em conexão estavam a produtividade, a inovação e a construção de uma organização social diferente.
- O envelhecimento progressivo da nossa sociedade deveria ser abordado com determinação. Em ligação com ele estava a constatação de que a nossa sociedade estava “rigidificada” em demasia. Ora, a sociedade que nos esperava iria ser totalmente diversa e muito mais “solta”.
- A nossa Administração teria de ser muito mais reduzida em número de agentes e muito mais qualificada.
- O “welfare state” estava a experimentar grandes mudanças, reduzindo-se a sua amplitude.
- O acesso aos mercados de capitais deveria ser estimulado, para isso sendo necessária uma remodelação profunda do nosso sistema financeiro.
- O imposto de selo deveria, pura e simplesmente, ser abolido. Só existia em Portugal!
- A criação de fundos de pensões deveria ser estimulada.
- Ao crescimento do nosso endividamento deveria ser posto um “basta”, invertendo-se a tendência da evolução observada.
- Havia muitas dúvidas em relação à manutenção de uma bolsa portuguesa. O mais natural seria que a sua evolução fosse no sentido do alongamento da sua amplitude. Deveriam ser criadas condições concorrenciais e acabar com muitas burocracias inúteis, nesse domínio.
- A poupança tinha que ser dinamizada, sem que isso significasse perda da qualidade de vida.
- A Segurança Social tinha, naquele tempo, duas funções principais: a de redistribuição e a de seguro social; elas tinham de ser distinguidas uma da outra, separando-as nitidamente. Na parte que é de seguro social, ela deveria aproximar-se das regras do jogo das companhias de seguro. O cálculo das pensões deveria depender, explicitamente, do integral dos descontos feitos ao longo da vida. Deveria haver flexibilidade da idade da reforma. Seria bom que estivéssemos preparados para fazer face a grandes problemas intergeracionais, por-

que seria certa a clivagem de interesses entre gerações. O sistema de pensões conviria que fosse objecto da introdução de lógicas económicas mais patentes. Deveria tender-se para a uniformização das pensões dos funcionários públicos com os do regime geral; naquela ocasião, o valor das primeiras era três vezes e meia o dos privados. Todas as revisões que fossem feitas do sistema fiscal não poderiam ignorar o sistema de segurança social.

- O nosso sistema de segurança social estava muito desajustado em relação aos outros que eram mais modernos. Era, por isso, muito urgente a sua reforma.
- Apesar de ter havido, recentemente uma grande reforma fiscal (Cadilhe), ela teria de ser retomada. O imposto mais sensível à conjuntura económica era, naturalmente, o IRC. Mas a nossa margem de manobra era cada vez mais pequena. Os escalões de IRS deveriam ser alargados, de modo a que a classe média não fosse tão atingida. A tributação sobre o património era uma área que havia ficado incompleta na reforma anterior; a sisa (90 milhões de contos), as sucessões e doações (13 milhões de contos) e a contribuição autárquica deveriam ser todas revistas e substituídas por um imposto sobre o património. Era urgente modernizar a Administração Fiscal.
- As privatizações teriam de se fazer por razões de eficiência da economia e não por motivos ligados à recolha de capitais.
- A tributação sobre a poupança deveria ser desagradada. Também teria de ser aliviada a tributação em matéria de ambiente.
- Era preciso “olear” a máquina do IVA, porque havia atrasos inconvenientes na sua devolução. Se houvesse uma eficiência maior da máquina fiscal poderia ser contemplada uma descida das taxas fiscais.
- A sensibilidade social deveria estar sempre presente na governação.
- Era urgente travar um combate “brutal” contra a burocracia.
- Dever-se-ia contrariar em absoluto a “subsídio-dependência”!
- Além dos subsídios de capital que deveriam ser dados, obedecendo a regras transparentes e conhecidas, deveria recorrer-se mais ao capital de risco, aos incentivos fiscais e à redução de impostos ligados ao reinvestimento para estimular a actividade produtiva.
- Deveria atacar-se o desperdício!

- Os incentivos fiscais deveriam constituir o núcleo principal do sistema de incentivos.
- Os bloqueios correntes na Justiça faziam com que Portugal continuasse a perder muito investimento estrangeiro.
- O lançamento de grandes obras públicas deveria ser doseado. Nem tão pouco que determinasse falta de actividade das empresas do sector nem demasiado, o que perturbaria a sua organização, criando vulnerabilidades e seguramente, abrindo o sector à vinda de grandes empresas estrangeiras.
- A falta de quadros intermédios era negativa em muitos sectores.
- O desemprego era maior nas mulheres do que nos homens. Isso precisava de ser corrigido.
- O momento crítico era o da criação da própria empresa. Aí é que deveriam tornar-se viáveis os apoios e a agilização: registos, conservatórias e notários. Tudo estava rodeado por uma burocracia indesejável.
- Deveria haver um grande incentivo das empresas à internacionalização; o mercado interno não tinha dimensão suficiente.
- Nessa ocasião, o sector florestal significava 900 milhões de contos de negócios por ano. A questão da matéria-prima era fulcral; já se estava a importar quando se poderiam satisfazer, em grande extensão, as necessidades nacionais. Havia um novo consumidor, a central de biomassa de Mortágua que absorvia sobretudo madeira de baixa qualidade. Por tudo isso, a política florestal assumia uma enorme importância. Tinham sido celebrados contratos de adaptação ambiental com o Governo; ora nem este nem as Autarquias Locais haviam realizado os investimentos a que se haviam comprometido; só os industriais os tinham feito. As complicações burocráticas impostas pelo Ministério do Ambiente eram muito nocivas.
- Era preciso reafirmar a importância da qualidade em tudo quanto fizéssemos. Isso tanto no campo dos recursos humanos, como na tecnologia, como nas operações de internacionalização.
- As ligações entre a Universidade e as empresas tinham de ser reforçadas.
- A diplomacia económica deveria ser mais incentivada. Por outro lado, conviria haver incentivos à compra de empresas no estrangeiro.

- Os custos da ausência de decisões eram demasiadamente elevados.
- Deveria incentivar-se a contratualização entre o Estado e a Sociedade, enunciando as obrigações das partes e acompanhando o seu cumprimento.
- A política de inovação tinha de ser muito estimulada. Os empresários costumavam ir comprar lá fora o que já estava inventado. Não havia suficiente esforço interno de inovação.
- Havia uma concentração inaceitável de funcionários do Ministério da Agricultura em Lisboa. Isso era incompreensível.
- Faltava uma base de dados credível e acessível. Ela era necessária para muitos agentes privados tomarem as suas decisões.
- A internacionalização era indispensável, mas nem os quadros do ICEP nem os do IAPMEI se deslocavam para o estrangeiro para apoiar os empresários portugueses; permanecendo em Portugal não os poderiam apoiar devidamente.
- Dever-se-ia apoiar a formação dentro das empresas, estabelecida através de protocolos celebrados em ambiente de diálogo permanente com a Indústria.
- A organização territorial do Ministério da Justiça estava muito desadequada às funções que dele se esperavam.
- O “lobby” das farmácias estava a ser muito negativo. Deveria ser combatido e a forma mais fácil de o fazer seria através da liberalização da abertura de novas farmácias.
- Deveria ser mais explícito o apoio à constituição e operação de pequenas e médias empresas localizadas nas zonas rurais. Sem isso elas não se fixariam nessa parte do território. Para assegurar a sua viabilidade, a criação de polos empresariais junto das sedes de Concelho era instrumental.
- Havia, em Portugal, uma grande “parasitagem” à volta do Estado. Era urgente acabar com ela.
- Na Agricultura era indispensável promover o reforço e robustecimento das estruturas de produção. A Agricultura era, antes do mais, um sector que produzia; por isso, se deveria robustecer a dimensão das respectivas empresas.
- A implantação das estruturas do Ministério da Agricultura no terreno era fraquíssima. Só faziam fiscalização e mesmo essa não era satisfatória. O acompanhamento e o apoio que constituíam atribuições das direcções regionais do

Ministério não eram correntemente exercidas. A reformulação das estruturas deveria privilegiar as funções de orientação, acompanhamento e desenvolvimento, tal como o faziam as Câmaras de Agricultura na organização francesa do sector. O modelo das organizações interprofissionais deveria ser generalizado a um grande número de sectores; havia já uma lei que dava o devido enquadramento à actividade interprofissional, mas ela deveria ser revisitada com a preocupação da sua simplificação. A “interprofissão” entre nós havia sido fácil nos sectores auto-suficientes; porém, quando eles eram muito dependentes do Estado, as organizações interprofissionais não vingavam.

- Estava generalizado um clima de suspeição e desconfiança por parte dos consumidores e isso era muito negativo.
- Em matéria de concorrência continuávamos a ter uma grande fragilidade estrutural; as margens continuariam a ser comprimidas, o que era muito negativo para os produtores.
- A dimensão física das explorações agrícolas era muito pequena. Tornava-se necessário encontrar fórmulas de emparcelamento ou fusão que ajudassem o mercado, mas este, só por si, levaria muito tempo. Deveriam ser dados incentivos fiscais à concentração física e económica de unidades empresariais.
- O abandono das terras facilitaria, em princípio, a concentração, mas era preciso ajudar a acelerar o processo.
- O sector do leite, nomeadamente o esmagamento das margens, estava a assumir proporções intoleráveis. Por isso, valeria a pena conceber e concretizar um programa de racionalização de todo o sector. Entre as medidas deveria incluir-se o resgate de quotas dos pequenos produtores. Isso era tanto mais urgente quanto se revelava certo possuímos reservas de competitividade no sector do leite. Deveríamos contar com uma pressão concorrencial crescente vinda do estrangeiro (Ela acabou por vir de Itália – com a Parmalat – que durou pouco tempo, mas por outras razões...). Mas, na Galiza, a produtividade já era superior à nossa.
- Não se estava a inovar muito no que respeitava aos incentivos financeiros: O QCA III iria ser igual ao QCA II, que fora igual ao QCA I que, afinal, tinha reproduzido as ajudas de pré-adesão... O pior é que as coisas tinham evoluído e a realidade sobre a qual se actuava já não era a mesma.

- Além de uma diferenciação dos sistemas de incentivos deveria haver uma transferência de competências e de responsabilidades para as associações de agricultores; elas não poderiam permanecer no sector público com a carga burocrática do costume.
- Os serviços centrais do Ministério da Agricultura deveriam ter mais de aconselhamento especializado do que de órgãos de fiscalização das direcções regionais. Era ao nível regional que deveria assentar a intervenção em relação à mudança. O Ministério da Agricultura reclamava uma profunda reorganização. Tal como havia acontecido no caso da Indústria, também a Agricultura deveria dispor de centros tecnológicos.
- No caso do Alqueva impunha-se a instalação de centros de experimentação e de difusão de conhecimentos. As formas organizativas do Ministério da Agricultura deveriam ser cada vez mais responsabilizadas pelo que fizessem.
- Teria de ser criada uma dinâmica nova. A ideia do “guichet” único também fazia sentido no sector da Agricultura.
- As questões associadas à dimensão da propriedade agrícola eram importantes. Mas seria bom começar por estimular a gestão agrupada de várias pequenas unidades, fundindo-as especialmente no que tocava à comercialização dos seus produtos. Por exemplo, o vinho de uma determinada região poderia ser objecto de uma estratégia de venda comum.
- Era certo que a concorrência iria aumentar no futuro. A Agricultura Portuguesa iria ser submetida a desafios mais fortes do que aqueles que havia experimentado aquando da adesão à Comunidade Europeia. Era o alargamento da União Europeia e as negociações no quadro da OMC (Organização Mundial do Comércio) que iriam impor mais pressões.
  - A sequência a seguir deveria começar pela construção da política, passando-se à concretização, com tomadas de decisão e à fixação dos arranjos institucionais. A PAC deixava muita margem de manobra; era preciso estudá-la aplicadamente para ver onde é que poderíamos beneficiar. Faltavam estudos de estratégia para os produtos e para as regiões. A PAC impunha grandes limitações quanto ao mercado, mas não definia muito em matéria estrutural; era, por isso, preciso estudar

e pensar em termos estratégicos. Mas não havia “fora” para os interessados serem ouvidos e ouvirem, era preciso constituí-los.

- O aparelho administrativo do Estado Português não tinha capacidade para coordenar as diversas acções que era preciso levar a cabo no sector da Agricultura. Estava envelhecido! Impunha-se a regionalização das decisões.
- O Ministério da Agricultura tinha de aprender a relacionar-se com os da Indústria, do Comércio e da Ciência e Tecnologia. Assistíamos a uma descoordenação das acções; ela revelava-se particularmente nefasta em relação ao sector da investigação, onde a descoordenação era patente. Deveria começar-se pela escolha dos interlocutores que pudessem acrescentar valor. Era evidente que, neste campo, os interlocutores da periferia estavam em pior situação do que os do centro.
- O distanciamento entre o discurso político e a prática era enorme.
- O Orçamento do Estado não deveria ser entendido como limitando-se a ser o orçamento do aparelho administrativo do Ministério.
- Deveria cuidar-se com atenção do associativismo regional que justificava a existência de um fundo de apoio. Importava dignificar o movimento agrícola, dando-lhe condições de representação adequadas.
  - A pós-produção agrícola representava um problema sério, por causa das deficiências da comercialização. Simultaneamente, era preciso cuidar da protecção dos alimentos, em articulação com a defesa dos consumidores.
- Era urgente generalizar a capacidade de gestão no sector florestal. O sector de produção industrial, nas florestas, representava uma potencialidade que não poderíamos desaproveitar. Uma das formas de apoio poderia ser no domínio fiscal. O sector florestal, por outro lado, estava muito desqualificado; era preciso tratar da formação dos seus agentes que pecava por ter um carácter demasiadamente teórico. Não dispúnhamos de gestores florestais actualizados e com sentido prático.
- Em matéria de fogos florestais era fundamental envolver nesta luta os proprietários das matas.
- Importava reduzir o risco de investimento na floresta, através das associações de produtores florestais, nomeadamente através da contratualização da vigilân-

cia. Era urgente a beneficiação dos povoamentos existentes. Deveria começar-se por tratar primeiro do que tínhamos.

- A gestão dos baldios deveria ser revista.
- Era importante distinguir a floresta de produção da floresta de conservação e ambiental. Impunha-se olhar com cuidado para a degradação dos solos que ocorria, generalizadamente, por todo o País.
- Era urgente fazer os jovens voltar à agricultura. Uma das maneiras de o fazer seria através da constituição de empresas de consultoria ou de prestação de serviços à agricultura.
- No sector agrícola, o problema era mais da distribuição do que da comercialização. A produção precisava de ser agregada.
- O movimento cooperativo estava muito envelhecido. Precisava de um novo “sopro”. Os membros dos seus corpos gerentes tinham todos mais de quarenta anos, pelo menos. Não havia, praticamente, jovens envolvidos nas respectivas unidades; era preciso rejuvenescer e racionalizar o movimento cooperativo.
- A cooperação não era importante somente no sector florestal. Ela impunha-se em todas as actividades do domínio da Agricultura e Florestas.
- As questões ambientais estavam a assumir relevo crescente. Era preciso diagnosticar rigorosamente os problemas e celebrar protocolos com as empresas agrícolas e silvícolas de todos os tamanhos. A sensibilização para os pontos básicos era primordial. O balanço ambiental deveria representar um exercício permanente. O licenciamento ambiental estava a aproximar-se como pré-condição obrigatória; era melhor começar a prepará-lo.
- Deveria fazer-se uma acção de sensibilização junto dos Municípios para a importância económica dos sectores agrícola e silvícola. Muitas das acções a fazer teriam respostas mais adequadas ao seu nível.
- No âmbito da produção animal a sanidade era importantíssima. Ela estava ligada à qualidade da produção. Nesse âmbito, a questão dos sistemas de seguros assumia um peso que estava a ser negligenciado.
- Os programas estratégicos no sector agrícola eram urgentes, tanto mais porque não havia o hábito de os elaborar. Deveria contar-se com o aumento da concor-

rência e da exigência no campo da qualidade alimentar; ter-se-ia de olhar com atenção quer para a competitividade quer para a sustentabilidade do sector. A nossa agricultura deveria ser apoiada num modelo de especialização produtiva cada vez mais nítida. Em tudo quanto se fizesse importava olhar para dois focos permanentes: o agricultor e o consumidor.

– Ao Estado competiriam funções normativa, representativa e fiscalizadora. Tudo o resto deveria ser remetido para a esfera própria dos agentes económicos.

Passando a questões mais gerais, os nossos consultores aconselhavam:

i) O futuro Governo deveria explorar todas as virtualidades das parcerias público-privadas, com vista à prestação de serviços que, até então, haviam ficado, predominantemente, na esfera da gestão pública. Além dos transportes, os sectores mais evidentes e mais úteis para a prática da modalidade eram: o abastecimento de água, a drenagem e tratamento de águas residuais, a recolha e tratamento de resíduos sólidos, a gestão de aproveitamentos hidráulicos, nomeadamente os hidroagrícolas, etc... Nestes sectores, este tipo de parcerias apresentavam vantagens reconhecidas no que respeitava à qualidade da sua gestão e à eficiência e facilidade do seu financiamento. Por outro lado, com a sua adopção poderia orientar-se para estes sectores menores volumes de ajudas por parte dos fundos estruturais e de coesão, libertando para outras mobilizações maiores montantes. Por outro lado, havia a possibilidade de recorrer ao Banco Europeu de Investimento, em conjugação com fontes privadas.

ii) Tudo se deveria fazer com grande comando dos preços, dado que os serviços ficariam para o consumidor enquanto os montantes seriam reclamados ao Estado como compensação pela prestação de serviços que não fossem interessantes para os eventuais concessionários.

Ainda noutro domínio, surgiram as seguintes sugestões:

i) A situação das Forças Armadas, naquela altura, não poderia ser ignorada. Os meios financeiros a orientar para o sector tinham de estar em adequação com as tarefas que lhes eram exigidas. Ora isso não estava a acontecer. Havia instrumentos legais aprovados sem a correspondente tradução orçamental; isso era fonte de descrédito que, pura e simplesmente, não poderia acontecer. Talvez fosse necessário

rever a “quadrícula”, para poder haver alguma poupança; tal como ela estava definida eram precisos mais meios financeiros. A cooperação técnica militar era, generalizadamente, estimada, mas estava praticamente paralisada por falta de meios.

ii) Era essencial definir o conceito estratégico de defesa para poder avançar. Mas, mesmo sem isso, tornava-se importante fazer a revisão da cadeia de comando e proceder à modernização de numerosas estruturas que estavam demasiadamente degradadas. Havia, todavia, racionalizações imperiosas que implicavam aumento de despesas a curto-prazo. Ouvia-se, algumas vezes, preconizar a concentração de meios; em larga medida, isso era um mito, quer por razões operacionais, quer por razões de contacto com as populações. A questão do fim do Serviço Militar Obrigatório trazia numerosas consequências, nomeadamente em situações de insuficiência de efectivos voluntários; havia que acautelar essa situação.

iii) A Coordenação da Segurança não respeitava unicamente ao estudo dos problemas e para consulta dos decisores. O Conceito Estratégico de Segurança Nacional deveria definir grandes orientações que traduzissem as grandes opções tomadas neste domínio; e elas tinham de ser conhecidas dos Portugueses.

iv) O ensino superior militar tinha de ser, em todos os casos, um ensino de excelência.

v) O vector militar não podia ser apreciado exclusivamente debaixo do ponto de vista das ameaças. Ele deveria também ser considerado um instrumento de política externa nacional, como sucedia com a cooperação técnica militar. Neste campo era importante ser muito selectivo em relação aos compromissos assumidos.

vi) A nossa posição tecnológica constituía um elemento da nossa Defesa. Era mais importante, nesse domínio, a nossa comparação com a Espanha do que com a Suécia.

vii) A Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas deveria ser revista, introduzindo ajustamentos que teriam de ir até à própria formulação de objectivos.

viii) Deveria haver um Gabinete de Segurança com funções pelo menos de estudo e consulta.

ix) Era necessário generalizar uma cultura das Forças Armadas, pondo os responsáveis a estudar em conjunto. Não valeria a pena falar em Estado-Maior conjunto sem uma cultura comum. Isso aconselhava a promover uma integração maior das Forças Armadas; um instrumento possível para facilitar esse objectivo

seria, por exemplo, promover a realização de um ou dois anos em comum, na própria Academia Militar.

x) Era importante definir objectivos para as nossas indústrias de Defesa. Deveria procurar-se a participação em programas internacionais de indústrias de defesa, especialmente, no domínio das telecomunicações.

xi) As nossas Forças Armadas deveriam ser, simultaneamente, mais eficazes, mais flexíveis, mais móveis, mais racionalizadas e mais capazes de intervir nos diversos teatros de operação em que fosse previsível que o fizessem.

xii) Ao serviço de informações deveria ser dada a maior das atenções.

xiii) O nosso programa eleitoral em matéria de Defesa deveria ser pedagógico, de modo a sensibilizar o País para a importância da Defesa.

xiv) O problema mais urgente a resolver respeitava à organização. Esta deveria ser pequena, flexível e conjunta. Estava fora de causa propor a extinção de qualquer dos ramos; eles representavam áreas distintas de treino e de fornecimento de meios; mas os comandos operacionais deveriam ser adaptáveis e capazes de funcionar em conjunto.

xv) Era preciso dar grande atenção às carreiras militares que haviam experimentado uma manifesta perda relativa do poder de compra. Havia, especificamente, que resolver o problema das equivalências e do fim do serviço militar obrigatório, cuja ausência não facilitava a entrada para a Guarda Nacional Republicana ou para a Polícia de Segurança Pública.

xvi) A Lei da Defesa Nacional deveria ser separada da Lei das Forças Armadas.

xvii) Dever-se-ia dar uma atenção especial às relações da Defesa com a opinião pública, ao mesmo tempo que importava modificar a postura do poder político em relação à questão da Defesa Nacional.

xviii) Com a extinção do Serviço Militar Obrigatório era indispensável criar condições para a profissionalização das Forças Armadas – um novo modelo de organização já se estava a tratar.

xix) Importava racionalizar os gastos, evitando as duplicações e o desperdício e procurando colmatar o défice de equipamento... Por outro lado, deveria activar-se a política de alienação das instalações não necessárias. Só o Exército, em 1999, dispunha de 114 prédios devolutos.

xx) Dever-se-ia proceder à unificação da assistência, do sistema de saúde e do serviço de saúde, no sector militar.

xxi) Por outro lado, dever-se-ia procurar a convergência europeia, também no domínio militar.

xxii) Nós deveríamos aplicar-nos a definir uma doutrina clara em relação à Defesa Nacional. O sector não poderia ser gerido através do estrangulamento orçamental.

xxiii) Tinha de se proceder à identificação de uma doutrina de acção conjunta das Forças Armadas que deveria debruçar-se com prioridade sobre a formação inicial, sobre os Estados-Maiores e sobre os oficiais generais. Isso sem prejuízo da identidade de cada ramo.

xxiv) Era essencial que se definisse em que consistia o dever de cidadania na Defesa da Nação e que se especificasse o que se entendia como formação para a cidadania, incluindo aquele dever.

No sector da Cultura também houve recomendações:

i) Os custos deveriam ser racionalizados e os conflitos entre direcções-gerais evitados, definindo com precisão o que cada uma delas tinha como obrigação fazer. Não deveria haver nem duplicações nem hiatos.

ii) Os museus teriam de ser distinguidos entre nacionais e regionais, sendo que a cada categoria caberiam funções distintas.

iii) Deveria haver uma comissão para julgar da relevância das aquisições do Estado, porque este teria de adquirir peças importantes para a cultura portuguesa que surgissem no mercado.

iv) O caso de Foz-Côa deveria ser integralmente revisto.

v) A articulação entre a Cultura e a Educação teria de ser promovida com a maior das eficácias, através dos serviços educativos e dos programas dos diferentes graus de ensino.

vi) Deveria fazer-se um enquadramento legislativo no sector da Cultura que tanto dele precisava.

vii) Havia que legislar sobre o cinema que tinha ocupado um lugar modesto nas preocupações das sucessivas tutelas da Cultura. Era polémica a divisão de apoios entre o cinema e a televisão; tudo se deveria passar com maior explicitação dos critérios de distribuição de fundos; por outro lado, os financiamentos haviam sido

inconstantes, o que tornava difícil fazer qualquer programação. A opinião generalizada era que os meios investidos no sector audiovisual não tinham sido muito criteriosos; impunha-se maior justificação das escolhas. Dever-se-ia distinguir entre a “produção de fluxo” e a “produção de stock”; a segunda era considerada insuficiente.

viii) A directiva chamada “TV sem fronteiras” não estava a ser seguida pela televisão portuguesa, algo que respeitava a direitos de autor, a distribuidores e a coisas semelhantes; logo, era importante que passássemos a cumprir as regras para poder exigir reciprocidade.

ix) Aliás, a articulação com as regras da OMC e da União Europeia em matéria de emissão de sinal deveriam ser cumpridas, começando por integrar os respectivos sistemas nas telecomunicações. Seria bom que houvesse uma política integrada do sector das telecomunicações e do audiovisual. A transparência na concessão de apoios e subsídios deveria ser rigorosa.

x) Estava a verificar-se um crescimento sustentado do chamado público cultural. Por isso, conviria dar-se-lhe muita atenção. Os espaços polivalentes que tinham estado em moda nos anos 80 haviam-se revelado desastrosos, pelo menos no que à música dizia respeito; assim, era preciso construir salas especificamente orientadas para a música, outras para o teatro e outras para outros tipos de manifestações. A política das infra-estruturas culturais assumia uma relevância inegável.

xi) A legislação laboral geral aplicada no campo da cultura era absurda, porque, na maior parte dos casos, tratava-se de profissões de “desgaste rápido”.

xii) Não deveria existir qualquer política educativa sem uma componente cultural expressa.

xiii) Deveríamos partir do princípio de que a Cultura não é auto-financiável em nenhuma parte do mundo. Tinha de se fixar por isso um limiar de gastos na Cultura, por parte do Estado; estávamos em posição de o fazer à volta de 1% do PIB. Mas, naturalmente, com fiscalização e controlo dos resultados.

xiv) O Instituto Português dos Museus deveria ser desconcentrado, em nome de uma maior eficácia da sua acção.

xv) Deveria haver articulação entre os sectores da Cultura e do Turismo.

xvi) A preservação dos arquivos privados, de empresas e públicos deveria constituir uma preocupação e ser objecto de legislação. A criação do ANIM (Arquivo

Nacional das Imagens em Movimento) havia sido uma medida importante. Era preciso assegurar a sua continuidade.

xvii) Deveria apoiar-se o mecenato, mas fazê-lo de modo muito mais simplificado do que a legislação vigente preconizava.

xviii) A edição de escritores portugueses, clássicos, modernos e contemporâneos, deveria ser incentivada.

xix) Revelava-se muito importante a articulação sistemática entre os diversos ministérios com implicações na área da Cultura. Do mesmo modo as relações com as Autarquias deveriam ser estimuladas, nomeadamente no campo da construção de novas bibliotecas.

xx) Deveria reforçar-se o peso do ensino da língua portuguesa no estrangeiro, evitando-se os conflitos frequentes entre departamentos de diversos ministérios. Foram estas as áreas que eu fiquei encarregado de ouvir para colher as suas recomendações, tendo em vista a preparação do programa eleitoral de um Governo do PSD que haveria de chegar em breve. De todas elas fiz memoriais que entreguei. No fundo era uma actualização da muito ampla auscultação que, uns anos antes, eu havia coordenado (ver Capítulo XXXIII). Tal como então, as pessoas que que convidei para estas sessões pertenciam à “nata” dos diferentes sectores; estavam todas bem informadas e entregavam-se ao exercício com o maior entusiasmo. Fiquei a dever-lhes uma experiência inestimável!

\*

Quando o Dr. Durão Barroso foi encarregado de formar Governo telefonou-me a dizer que contava comigo para o integrar. Disse-me para eu escolher a pasta com que queria ficar. Eu deveria ter declinado o convite! Estava com a minha vida organizada e tinha acabado de ser submetido a uma intervenção cirúrgica em Pamplona. Poderia ter invocado razões respeitáveis para não aceitar. Mas como entendo que as pessoas têm de estar sempre disponíveis para servir o País disse-lhe que sim, mas, para bem do próprio Governo, eu não deveria voltar a nenhuma das áreas em que já havia estado pela simples razão de que não conviria que eu fosse com ideias feitas há uma década atrás ou mesmo duas. Isso excluía algumas das pastas que

ele havia sugerido. Sobraram as Obras Públicas e a Cultura. Mas ele avisou-me que pretendia reduzir ao mínimo o número de Secretários de Estado e que, por isso, se eu optasse pela Cultura deveria assumir pessoalmente os contactos com a máquina do Ministério; isso não veio a passar-se exactamente dessa forma, porque houve, de facto, um Secretário de Estado, por sinal bastante competente.

A verdade é que qualquer engenheiro civil gosta de ser Ministro das Obras Públicas e eu aceitei o encargo. Escolhi para Secretário de Estado das Obras Públicas o Dr. José Luís Vieira de Castro, que eu já conhecia de Governos anteriores, e o Eng. Jorge Magalhães da Costa para a Secretaria de Estado da Habitação, domínio em que eu sabia ele já ter desenvolvido actividade com mérito. Como o Governo era de coligação com o CDS, a Secretaria de Estado dos Transportes foi ocupada pelo Eng. Francisco Seabra Ferreira, designado pelo seu partido. O Ministério ficaria com a designação de Obras Públicas, Transportes e Habitação, com a atribuição de três Secretários de Estado.

\*

Como é da praxe, o ministro que entra costuma visitar o que sai na véspera da posse. Foi o que eu fiz, acompanhado dos dois Secretários de Estado que já estavam designados, o Dr. Vieira de Castro e o Eng. Jorge Costa. Não me lembro por que razão o Ministro anterior, Dr. Eduardo Ferro Rodrigues, havia cessado funções em Janeiro. Assim, quem me recebeu foi o Eng. José Sócrates Pinto de Sousa, que era o Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território e que estava acompanhado do Secretário de Estado cessante das Obras Públicas, Dr. José Vieira da Silva, da Dra. Leonor Coutinho, Secretária de Estado da Habitação e do Secretário de Estado Rui Cunha, Adjunto e dos Transportes. A equipa que cessava funções integrava ainda, o Dr. José Junqueiro, como Secretário de Estado da Administração Marítima e Portuária que, por qualquer razão não explicitada, não estava do outro lado da mesa.

A visita teve lugar no Palácio Penafiel, na tarde do dia cinco de Abril de 2002 e o Eng. José Sócrates limitou-se a afirmar a disponibilidade dos membros do Governo cessante para esclarecer quaisquer dúvidas que se levantassem nos dias

seguintes quando nós nos inteirássemos dos assuntos em curso. Ao Secretário de Estado Vieira da Silva coube a maior parte da tarefa. Eu já tinha boa impressão dele. A seriedade com que se desincumbiu da tarefa veio confirmá-la.

Passámos em revista o acompanhamento das questões financeiras respeitantes ao Quadro Comunitário de Apoio, particularmente no que respeitava ao FEDER e ao Fundo de Coesão. Referiu-se, especialmente, ao Programa Operacional de Acessibilidade e Transportes e aos cinco Programas Operacionais Regionais que estavam em curso. As taxas de execução eram, genericamente, positivas, mas sublinhou que se tratava de uma tarefa quantitativa e qualitativamente exigente (Eu sabia bem do que ele falava ...). Havia algumas dificuldades em relação à capacidade de execução; destacou o Metro de Lisboa, como domínio a ter de ser acompanhado de perto. O Metro de Superfície do Porto era o maior projecto em curso, em termos comunitários. Já havia sido aprovada a primeira fase, no valor de mais de dez milhões de contos. O segundo financiamento (> 60 milhões de contos) estava em fase de aprovação, mas ele não antevia dificuldades de maior. O Metro do Sul do Tejo (Almada) representava uma obra vital; estavam no PIDDAC (Programa de Investimento e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central) as contrapartidas nacionais, mas faltava assegurar o resto. No Programa Operacional do Centro estava incluído o Metro-Mondego, mas ainda não havia sido lançado o concurso respectivo.

Recomendou que eu desse a maior atenção à globalidade do QCA. A respectiva dimensão rodoviária era expressiva, mas isso destinava-se a funcionar como “almofada” a que se pudesse recorrer para assegurar a absorção completa das verbas que nos estavam destinadas.

As relações com Espanha tinham sido boas; a comissão mista reunira-se regularmente; não havia recomendações especiais a fazer.

Em relação ao plano rodoviário, havia quatro grandes áreas de intervenção: (a) as relações com as Autarquias Locais; (b) a beneficiação das estradas nacionais; (c) o investimento público rodoviário e (d) a componente concessionada da rede rodoviária. Em relação à primeira, falou-me no protocolo assinado com a Associação Nacional de Municípios Portugueses, mas alertou-me para a necessidade

de se estabelecerem protocolos Município a Município; já haviam sido transferidos 2.000 km de estradas, mas permanecia outro tanto para o ser. Em relação à beneficiação das estradas referiu-se ao trabalho do Instituto das Estradas (ICERR – Instituto de Conservação e Exploração da Rede Rodoviária) sediado em Coimbra e à possibilidade de se contratar as obras de conservação com o sector privado em regime de “project finance”; tinha sido feito um estudo pelo BPI que apontava para a viabilidade do instrumento. Quanto ao terceiro grupo mencionou o ICOR (Instituto para a Construção Rodoviária) e o trabalho de selecção imenso que ele havia feito em relação às centenas de candidaturas que tinham sido apresentadas; feita a escolha haveria de conduzir uma negociação com os Municípios. Em relação ao último grupo – a componente concessionada da rede rodoviária – referiu-se ao plano de 17 concessões, incluindo a BRISA, que era responsável por cerca de 1.000 Km, estava a finalizar a rede que lhe cabia sob contrato. A A13 desviaria o tráfego Norte/Sul; a A10 asseguraria a travessia do Carregado que punha problemas ambientais complexos. Estas obras terminariam até 2004. Todas as outras concessões deveriam ser feitas através de concurso; sete delas eram SCUT (Sem Custos para o Utilizador). Todas estavam já adjudicadas menos a do Grande Porto, porque prosseguia a resolução de um diferendo entre a Ferrovial e a Mota & Companhia, de natureza jurídica; já existia um relatório da comissão técnica que indicava a solução preferida, mas o assunto estava na Procuradoria da República; o pleito tinha a ver com razões financeiras em que a diferença entre valores era muito expressiva (dezenas de milhões de contos). Todas as obras SCUT haviam sido lançadas e concessionadas. O IP5 também seria uma SCUT, não se tratando de uma duplicação, mas antes de uma reformulação; estava em curso um estudo de impacte ambiental. Havia um grande problema em relação à auto-estrada da Costa de Prata no trecho Porto-Mira, por causa de um problema grave na zona de Estarreja-Murtosa. No Norte-Litoral e no trecho Viana-Caminha, a Ferrovial estava a elaborar o estudo de impacte ambiental; esta empresa espanhola tinha ficado com duas concessões, a do Algarve e a do Norte-Litoral. No IP3 estava a ser contemplada uma solução que previa a intervenção de um consórcio consultor e de um outro

concessionário. Mas havia dificuldades, porque o seu traçado passava por vários trechos da rede Natura; tal como sucedia com a A7. A concessão projectada da Auto-estrada do Atlântico iria, em princípio para um grupo português liderado pela SOMAGUE. Estava, também, em desenvolvimento a AENOR (Braga-Guimarães); tratava-se de um trecho de cerca de 100 Km. Também havia três concessões ainda não lançadas a concurso: o IP24, que seria portajado e cujo concurso poderia ser aberto a qualquer momento, com a condição de se escolher previamente o corredor preferido; o IC12; a ligação entre a Trafaria e a A1, que tinha problemas ambientais complicados. E havia concessões portajadas em concurso: Lisboa-Norte; o IC36, circular a Leiria que era uma concessão pequena, mas muito custosa e que estava na fase chamada de “short list”; o IC16 / IC30, Estoril/CREL, englobando o fecho da CRIL e que estava em contencioso. Fez, ainda, considerações várias acerca do trabalho do IMOPPI (Instituto dos Mercados de Obras Públicas e Particulares e do Imobiliário) que era o instituto que regulava os alvarás da Inspeção-geral das Obras Públicas e Transportes e do Conselho Superior de Obras Públicas.

Em relação às obras portuárias sublinhou a importância de se assegurar a estabilidade das administrações portuárias (Leixões, Aveiro, Lisboa, Sines e Setúbal). Todas as assembleias gerais haviam sido marcadas para Maio, mas tinham suspenso o ponto relativo às nomeações. As assembleias-gerais eram convocadas por despacho-conjunto dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas.

Havia, em projecto, a concretização de uma rede nacional e de plataformas-logísticas; estava a trabalhar no assunto um grupo de missão designado para o efeito. O centro de carga aérea do Porto deveria arrancar em breve.

A acessibilidade rodo-ferroviária ao porto de Viana (margem sul) tinha um projecto em concurso. O acesso ferroviário ao porto da Figueira estava pronto. O nó ferroviário de Alcântara tinha um enorme impacto e, por isso, estava em curso um estudo de coordenação inter-modal.

Em relação a Sines havia sido celebrado um contrato com a PSA (Port of Singapore Authority). Referiu, também, que a ligação ferroviária Sines – Badajoz tinha sido bem aceite em Bruxelas.

Disse que havia um projecto para o VTS (Vessel Traffic System), mas não elaborou sobre o mesmo. Talvez devesse ter sido o Secretário de Estado ausente, José Junqueiro, a fazê-lo.

Referiu-se ao IMP (Instituto Marítimo-Portuário) que havia a intenção de fazer alargar a sua acção à Madeira e aos Açores.

Em relação às administrações portuárias aventou a hipótese de reduzir o seu número de cinco para três. Falámos no Plano Nacional de Concessões que conviria visitar. Abordámos a questão da estiva. Já tinham sido gastos trinta milhões de contos e o problema ainda não estava resolvido.

A nossa frota de comércio era, nessa ocasião, composta por trinta unidades. Deveríamos contemplar a hipótese de estabelecer um sistema de apoios à marinha do comércio de forma a ver regressar à actividade alguns armadores portugueses que estavam expectantes.

O RINMAR (Registo Internacional de Navios da Madeira) deveria ser acompanhado de perto, porque havia algumas queixas cujo fundamento deveria ser averiguado. A ideia de instituir nos portos portugueses a figura do “harbour master” deveria ser aprofundada.

O porto de Lisboa estava a atravessar uma situação económica muito difícil, nomeadamente por não haverem sido pagas pelo Estado algumas contrapartidas prometidas. A Docapesca estava falida! Havia apresentado prejuízos anuais da ordem dos 700 milhões de contos.

A Dra. Leonor Coutinho começou por referir a construção de um parque habitacional social de arrendamento que havia sido já objecto da celebração de um protocolo com 180 Câmaras Municipais; este continha regras testadas e desenvolvidas em conjunto com os parceiros. O protocolo havia sido adoptado em mais de 90% dos casos pelas Câmaras e em menos de 10% pelas Misericórdias e por instituições privadas de solidariedade social; considerava que o “dossier” estava “pacificado”. Era o INH (Instituto Nacional de Habitação) que geria a parte do Estado no protocolo.

A recuperação de edifícios era outra das suas preocupações, tanto no que respeitava ao parque privado como ao público (Este estava confiado à acção do IGAPHE (Instituto de Gestão e Alienação do Património Habitacional do Estado).

A colaboração, neste domínio, com a GNR e com a PSP era da maior importância (ocupações, passagem de chaves, etc.). Ela estava assegurada. Havia, no sector do arrendamento social, muitos idosos isolados; essa era uma situação de uma vulnerabilidade enorme.

A gestão do parque público estava razoavelmente normalizada. Quanto à do sector privado havia legislação, mas ela era pouco conhecida dos Autarcas.

No âmbito do RECRIA, o que se dava a fundo perdido correspondia a sessenta meses de perda de renda; seria bom rever as regras do programa, numa perspectiva económica. O programa REHABITA ainda estava no início. O programa FORAL, para formação nas Autarquias ainda não havia produzido resultados visíveis. Existia um programa de formação nas empresas que se dedicassem à recuperação de habitações; tinha mesmo sido produzido e publicado um manual sobre o assunto.

O recenseamento acerca do estado dos edifícios havia sido incorporado no Censo; os resultados seriam publicados em breve. Na recuperação do património tinham recorrido ao fundo EFTA em cerca de quatro milhões de contos (Tinha sido eu a intervir na sua negociação, uns oito ou dez anos antes...). Havia cinco grandes estudos em curso sobre habitação, contratualizados com o Instituto Nacional de Estatística; ainda não estavam prontos. Estava, também, em estudo um sistema de venda de terrenos do Estado para construção de habitações a custos contratualizados; nele se envolveriam Câmaras, cooperativas e empresas.

O Secretário de Estado Rui Cunha focou-se na área dos transportes, pela qual era responsável.

Havia duas questões europeias com real peso: o estabelecimento do Céu Único Europeu e a elaboração de um Livro Branco dos Transportes. Os Espanhóis queriam fazer aprovar o primeiro, durante a sua presidência da União, mas havia questões a ultrapassar tanto no que respeitava às receitas como no aspecto militar; neste particular a Força Aérea tinha dúvidas relativamente à bondade da decisão. Havia que olhar para o assunto tanto debaixo do ponto de vista jurídico como do estratégico. Dever-se-ia consultar a REPER, antes de avançar, para saber o que é que os outros Estados-membros estavam a pensar fazer. No âmbito do Livro Branco, a questão mais complicada respeitava ao atravessamento

dos Alpes; os países visados queriam impor condições. Em relação ao problema ferroviário continuávamos a assistir a uma posição dúbia dos Espanhóis; eles tinham a sua estratégia própria e não queriam ser condicionados por nenhuma sorte de compromissos. Os Conselhos de Transportes em Bruxelas estavam a ser de tal modo importantes que se realizavam duas vezes por semestre; havia muita matéria para tratar. As acessibilidades rodo e ferroviária aos portos tinham prioridade na União. Havia a intenção de chegar com a bitola “standard” (europeia) a Badajoz por volta do ano 2010. As relações com a Dirección-GeneraI de Ferrocarriles em Madrid não estava isenta de reservas; sentia-se que eles não diziam tudo o que estava nas suas intenções fazer. Havia uma série de empresas onde haviam terminado recentemente, ou estavam prestes a fazê-lo, os seus conselhos de administração; era o caso da TAP, dos Correios, da Transtejo, da ANA, da ANAM e da ANACOM-ICP (Instituto das Comunicações de Portugal). Deveria aproveitar-se a ocasião para redefinir competências. Na TAP a tutela técnica era do Ministério dos Transportes, mas a financeira do Ministério das Finanças. Na TAP o plano de recuperação estava a correr muito bem; seria melindroso interrompê-lo. Mas deveríamos contar com a pressão de Bruxelas para continuar a insistir numa fusão das companhias aéreas europeias. A vice-presidente Loyola de Palácio, com quem eu haveria de manter uma boa cooperação, entendia que não havia lugar para mais de três ou quatro companhias europeias (Haveríamos de vir a assistir a uma grande alteração e não nesse sentido; além das companhias de bandeira que se associaram em “alianças”, surgiu uma plethora de companhias aéreas “low cost” que alteraram radicalmente o panorama). Na TAP verificava-se uma relação muito razoável com os trabalhadores. No Metro do Porto, o Estado era minoritário; apesar disso, o Governo havia viabilizado financeiramente a primeira fase da rede, mas as seguintes estavam em apreciação, porque se pressupunha que tinham de ser viáveis. Havia limitações das regras comunitárias para elas beneficiarem de fundos europeus; era assunto para seguir de perto. O projecto era muito particular, porque o Estado assegurava o financiamento; contudo, não o geria e isso causava algumas dificuldades. Estava em análise uma solução do “project finance” para a linha de Gondomar. Em relação ao Metro do Sul do Tejo já tinha sido adjudicada a execução, mas ve-

rificava-se uma situação bizarra de ainda não estar constituída a empresa que o iria explorar; existia apenas uma comissão que assegurava o acompanhamento do concurso; além disso, havia uma equipa de missão a funcionar no âmbito da REPER. Tudo estava pendente da celebração de um protocolo com as Câmaras beneficiárias, mas sucedia que a de Almada estava constantemente a propor alterações; era um tanto arrelizador lidar com tanta hesitação. A adjudicação tinha sido feita ao Grupo Barraqueiro; tratava-se de um grande projecto dentro do QCA. Em relação ao Metro do Mondego estava-se em posição de travar o projecto, porque havia numerosas indefinições. Em relação ao aproveitamento da pista de Beja, sucedia que o Estado tinha sido minoritário, a maioria pertencendo às Câmaras; agora já o primeiro passara a maioritário e isso tinha contribuído para a estabilidade da iniciativa; o respectivo “master plan” estaria concluído dentro de dois meses. Em relação ao novo aeroporto de Lisboa, havia um estudo para a fixação da calendarização. Existia algum atraso na transposição de directivas comunitárias; era preciso fazer um esforço para recuperar a situação. Voltou a falar o Dr. Vieira da Silva, para se referir à terceira travessia do Tejo. Havia sido ultrapassado o diferendo com a Lusoponte e extinto o GATTEL. A responsabilidade sobre a componente rodoviária tinha passado para o Instituto de Estradas de Portugal (IEP). Os respectivos estudos de viabilidade, admitia-se, estarem concluídos em Agosto seguinte.

Fiz algumas perguntas para esclarecimento de pormenores. O ambiente da conversa foi muito cordial, salientando-se o manifesto ascendente do Dr. Vieira da Silva que era quem estava mais bem-informado.

O Eng. José Sócrates, acrescentou que havia um protocolo assinado com o Governo Regional dos Açores no domínio da habitação, mas que os quatro milhões de contos necessários não estavam inscritos no Orçamento... (Não haveria concretização do protocolo, naturalmente...). Recomendou, ainda, que houvesse uma concentração construtiva em torno da legislação mais importante que estava em preparação.

Agradei-lhes a informação que me haviam transmitido e perguntei quem era o Secretário-geral do Ministério que, no dia seguinte e segundo a praxe, me acolheria quando entrasse no Ministério. Ficaram muito admirados com a pergunta e

esclareceram que o Ministério tinha duas Secretarias-gerais: do Ministério das Obras Públicas e do Ministério do Planeamento. Não houvera tempo para proceder à fusão das duas. Lembrei-me imediatamente do que me havia acontecido dezassete anos antes, quando tive de fundir quatro Secretarias-gerais numa só!...

\*

A posse do Governo teve lugar às onze horas no Palácio da Ajuda no dia 6 de Abril. Ganhara-se o hábito de ir às posses, tanto os membros da Administração como os amigos dos empossados, como uma longa série de correligionários que aproveitavam para comemorar a vitória, com um abraço aos seus conhecidos. Quando saí da Ajuda eram quase três horas da tarde, estando já marcada uma reunião do Conselho de Ministros para as dezasseis horas. Resolvi parar num café para comer uma coisa rápida e fui ao meu gabinete para ver se havia qualquer recado. Como era sábado, eu tinha dito às novas secretárias que se começaria a actividade somente na segunda-feira. Quando cheguei ao Ministério só estava o pessoal da segurança. Um deles veio dizer-me, muito afogueado, que havia um senhor que não parava de telefonar e que queria, absolutamente, falar comigo antes de eu ir para o Conselho. Não tinha dito o nome. Pensei tratar-se de um telefonema de felicitações que era o corrente naquela situação. Passados uns minutos, lá me ligou o segurança dizendo que era, de novo, o tal senhor. Disse-lhe para passar e ouvi um nome que, para mim, era completamente desconhecido como o interlocutor logo admitiu e que eu não retive, por ser qualquer coisa como António Santos ou António Silva, como muitas centenas de milhares de Portugueses se chamam. Disse que sabia quem eu era e que me tinha como pessoa de bem. Por isso me telefonava, para me alertar acerca do concurso do VTS (Vessel Traffic System) o qual, me recordei, ter sido referido de passagem na véspera pelo Secretário de Estado Vieira da Silva. O concurso havia sido feito e teria sido elaborada a respectiva minuta, por mais seis milhões de contos do que o previsto. E parecia que tinha sido encarregado um Director-geral de o assinar. Dito, rapidamente, o recado, o meu interlocutor recomendou-me a maior atenção ao assunto, dizendo que ele poderia representar um escândalo de dimensões insuspeitadas. Registei o

aviso, não podendo deixar de pensar que aquele era um mau começo... Mas, como tudo era ainda novidade para mim, tomei a decisão de ver o que é que aconteceria nos dias seguinte, estando, naturalmente, atento ao concurso do VTS...

\*

Como seria de esperar, a primeira reunião visava explicitar os princípios gerais por que se pautaria a nossa acção e começar a trabalhar no programa de Governo que, dentro de poucos dias, teríamos de apresentar e discutir na Assembleia da República. Insistiu-se no habitual: a coesão, a solidariedade, a confidencialidade, o primado dos objectivos de Estado e tópicos semelhantes. As decisões seriam sempre do Governo e não de cada ministro. Procurar-se-ia assegurar uma acção coordenada dentro do Governo, o que passava pelo Conselho, mas também por cada Ministério, entre o Ministro e os seus Secretários de Estado. As relações com a Comunicação Social teriam de ser objecto de uma coordenação eficaz: entrevistas, anúncios de visitas ou de medidas a tomar; tudo, neste domínio, deveria ser coordenado pelo gabinete do Primeiro-Ministro; por isso os assessores de imprensa de cada ministério teriam de estar articulados com o Secretário de Estado Adjunto do Primeiro-Ministro. Retomar-se-ia a prática das reuniões de Secretários de Estado, nas manhãs de 3ª feira, coordenadas pelo Ministro da Presidência; cada Ministro deveria designar o Secretário de Estado que representaria sistematicamente o seu ministério, independentemente de todos poderem ir para tratar assuntos da sua esfera de acção. Só poderiam subir à primeira parte da reunião do Conselho os diplomas que não aumentassem a despesa pública ou que tivessem o “nihil obstat” do Ministério das Finanças; os restantes iriam para a segunda parte que reclamava uma discussão aprofundada acerca do seu conteúdo e implicações. A coordenação com a Assembleia da República far-se-ia, naturalmente, através do Ministro dos Assuntos Parlamentares; teríamos de manter uma relação de grande respeito com a Assembleia. Os membros do Governo deveriam zelar e praticar o seu poder de iniciativa, mas as propostas de lei deveriam emergir todas do Conselho de Ministros. Haveria o habitual Conselho de Ministros para os Assuntos Europeus. A preocupação com o controlo da despesa pública era tão grande que passou a ser prática abordarmos o tema uma vez por mês. O

regimento interno do Governo e a sua lei orgânica seriam objecto de análise na reunião seguinte. A tarefa imediata era, contudo, a apresentação do Programa do Governo. As propostas sectoriais deveriam ser entregues até ao fim da tarde da terça-feira seguinte. Prevvia-se, desde logo, um Conselho extraordinário para o sábado seguinte, durante todo o dia.

A proposta do Programa de Governo deveria ter como base o programa eleitoral do PSD, articulando-o com o do CDS, com quem formávamos coligação. Ela deveria ser sintética e sem compromissos excessivos ou demasiadamente pormenorizados. Ter-se-ia de insistir, particularmente, nos princípios e nas orientações gerais. Ficou constituída a comissão de redacção que entrava logo a funcionar sob a coordenação do Ministro para os Assuntos Parlamentares. Conviria dar mais ênfase ao que se fazia do que ao que se iria fazer, começando, naturalmente, por um diagnóstico da situação no qual se fundamentassem as nossas propostas. Deveríamos, cada um de nós, elaborar um organograma do nosso ministério. Tinha havido alterações em muitos deles; era preciso dispor de uma versão actualizada de todos eles.

As nomeações que iríamos fazer teriam, obviamente, de repousar na competência dos designados para as funções em causa. E, evidentemente, não se deveria afastar ninguém que fosse competente do lugar que desempenhava.

Havia alguns diplomas pendentes para promulgação pelo Presidente da República. Conviria ver, em relação àqueles sobre os quais tínhamos dúvidas, quais eram as adaptações que propúnhamos.

\*

Os Secretários de Estado tomaram posse, no Palácio da Ajuda, logo no dia 8 de Abril, às dezoito horas. Nessa posse, eu não era obrigado a receber cumprimentos, mas somente a assistir à assinatura dos seus compromissos de honra. Por isso não foi, para mim, interminável.

\*

Eu precisava de saber o que se passava em relação a compromissos e a pagamentos, relativos aos fundos estruturais e de coesão, que eram quem suportava as obras públicas em curso. Logo, pedi a um antigo colaborador meu que seguia o assunto para

me vir fazer uma circunstanciada exposição que, como eu pensava, foi utilíssima. Mas também solicitei uma exposição formal ao GAERE (Gabinete de Assuntos Europeus e Relações Externas). Alertou-me para os pontos que o Dr. Vieira da Silva havia levantado: o Livro Branco dos Transportes, o calendário das reuniões formais e informais do Conselho de Ministros dos Transportes, o estudo sobre o Céu Único Europeu e o relatório que Portugal havia apresentado com dúvidas acerca de problemas de soberania. Quis saber das condições físicas em que estava a trabalhar o GAERE. Eu sempre atribuí muita importância ao ambiente em que os funcionários exerciam as suas funções; apurei que as instalações não eram boas.

\*

Como se pode imaginar, a nossa primeira preocupação respeitava à situação financeira do País. As contas relativas a 2001 já estavam na Comissão, em Bruxelas, a aguardar certificação. Havia o problema da determinação do valor exacto do défice público que deveria ser menor do que 3%, mas que estava a ser objecto de uma discussão técnica, envolvendo a Administração portuguesa e o EUROSTAT; tratava-se de aspectos técnicos acerca da maneira de registar certos tipos de operações (São, seguramente, coisas muito importantes pelos resultados que podem ter, mas eu tenho muita pouca paciência para essas análises nas quais se ocupa tempo demasiado em torno de pormenores quase “bizantinos”...). Porém, era importante dilucidar as dúvidas, porque ao procurar beneficiar as contas de 2001 poderíamos estar a prejudicar as de 2002 que já seriam da nossa inteira responsabilidade. O maior problema é que estavam a surgir operações não contabilizadas que teriam de o ser com rigor. Isso acarretava a necessidade de produzir um orçamento rectificativo mais cedo do que esperávamos.

Na Segurança Social tinha havido uma sobre-estimação do lado das receitas. Isso causar-nos-ia embaraços. Havia serviços sobre-dimensionados, pelo que era preciso ajustá-los às funções que realmente desempenhavam.

A execução do QCA (Quadro Comunitário de Apoio), no sector da Agricultura, era baixíssima; urgia corrigir a situação, até porque havia necessidades manifestas.

O sector empresarial do Estado tinha voltado a alargar-se; só no sector das águas e resíduos sólidos havia mais de oitenta empresas. Era urgente reduzir o sector a dimensões comportáveis.

Portugal era, nessa ocasião, o segundo país da União Europeia a ter pessoal empenhado em missões de paz e o décimo no mundo! Por muito lisonjeiro que isso fosse, a verdade é que significava um encargo suplementar sobre o nosso orçamento. Poderíamos dar-nos ao luxo de estar tanto em evidência?

No campo da Ciência e Ensino Superior proliferavam os organismos com grande autonomia, mas largamente alimentados pelo Orçamento de Estado. Seria possível manter a situação? O número de cursos superiores então existentes era de mais de mil! Havia cursos com menos de dez alunos!... Impunha-se fazer uma grande “limpeza”, mas o sistema, tal como estava, para funcionar, reclamava numerosas audições e isso demorava tempo... que nós não tínhamos.

Na área da Segurança verificavam-se défices apreciáveis em todos os serviços; não iria ser fácil alterar rapidamente a situação.

Tinha-se passado uma coisa inédita na área da Defesa; um dos ramos tinha pedido um empréstimo bancário para pagar os ordenados! Teriam de ser transferidas verbas destinadas ao investimento para suportar o orçamento corrente.

Há, na realidade, uma propensão para os gastos por parte dos governos socialistas... Os dois anteriores ao 15º Governo haviam exagerado!... E para agravar a situação estava a verificar-se uma quebra das receitas. Tudo isso agravava a necessidade e a urgência de um orçamento rectificativo que não iria ser fácil de fazer.

A acção disciplinadora era tão mais urgente quanto se sabia que havia medidas que só se conseguiam tomar no princípio da vigência de um Governo. Passado o impulso inicial começava a ser mais difícil impor restrições ou condicionamentos. Por isso, era importante dar sinais mobilizadores de grande evidência. O que manifestamente existia era uma disposição excelente de todos os ministros para o fazerem. Tornava-se, contudo, indispensável estender o esforço à Administração Local e Regional e às Empresas Públicas. Todas tinham de contribuir. Era preciso dar sinais claros em matéria de tomada de decisões para que a população pudesse ficar convencida da nossa capacidade para o fazer. Neste particular, a intervenção do Ministro das Obras Públicas seria determinante, porque

se tratava de um sector com grande visibilidade e no qual as acções poderiam seguir-se às decisões, num lapso de tempo razoável; por outro lado, havia muito a fazer nessa área; por isso, eu deveria produzir, depressa, um programa com as iniciativas e suas prioridades.

As viagens ao estrangeiro teriam de ser reduzidas e as comitivas muito contidas. Todas elas se deveriam fazer na TAP ou outras companhias nacionais que tivessem voos para os locais onde fôssemos. As deslocações ministeriais deveriam distinguir-se claramente das deslocações partidárias, até nas viaturas utilizadas. Todos os ministros tinham enviado a tempo as suas contribuições para o programa do Governo, o qual iria estar disponibilizado durante a primeira semana do nosso exercício. Fomos informados de que não havia alterações praticamente nenhuma às sugestões que tínhamos enviado. A preocupação era grande em relação ao orçamento rectificativo. Impusemo-nos o prazo de três semanas para o ter elaborado.

\*

Havia uma chamada “Intervenção Operacional de Acessibilidade de Transportes”, coordenada pela Dra. Lídia Sequeira. Era, seguramente, o mais importante programa apoiado pela União Europeia. Recebi-a no dia 12 de Abril.

A dita Intervenção é que geria todo o programa do sector. Havia um interlocutor sectorial para o fundo de coesão, na própria Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional, com apoio de dois responsáveis, um para a área dos transportes, outro para a do ambiente. As redes transeuropeias, anteriormente sob a responsabilidade da Direcção-geral dos Transportes Terrestres, haviam passado para a esfera de responsabilidades da Intervenção. Não me parecia bem tanta concentração de responsabilidades, pondo os órgãos sectoriais um tanto à margem da preparação das candidaturas e do acompanhamento da realização das obras.

Os programas regionais estavam desdobrados em três eixos: (1.<sup>o</sup>) um relativo aos investimentos das Câmaras Municipais; (2.<sup>o</sup>) outro relativo aos programas integrados de desenvolvimento, que era o que tinha menor peso e (3.<sup>o</sup>) um terceiro que compreendia as componentes desconcentradas sectorialmente, entre as quais estavam as infra-estruturas de ligação e os transportes. O coordena-

dor sectorial do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação tinha direito de veto sobre os projectos que, aliás, deveriam ser homologados, em todos os casos, pelo Ministro das Obras Públicas. Havia delegados sectoriais junto das Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional. Os coordenadores regionais eram os Presidentes das CCDR. Uma vez aprovado um projecto na respectiva unidade de gestão ele ainda teria de ser sujeito à homologação pelo MOPT. Pareceu-me um esquema complicado, um tanto diferente do que eu havia deixado sete anos atrás; exactamente por isso e também por não estar convencido de que houvesse grandes vantagens em estar sempre a mudar os esquemas organizativos, tendo tomado “in petore” a decisão de só alterar o que viesse a provar ser ineficaz.

A Dra. Lúcia Sequeira entregou um relatório sumário relativo às obras que estavam em curso: a linha do Metro de Lisboa, Baixa/Chiado/Santa Apolónia que havia sido aprovada um ano antes; a linha Alameda/S. Sebastião, também beneficiária do fundo de coesão e cujo financiamento tinha sido assinado há pouco mais de dois meses; uma ligação a Odivelas; os estudos sobre o aeroporto da Ota, o TGV e a 3.<sup>a</sup> Travessia do Tejo que beneficiavam de financiamentos pluri- anuais; a ferrovia; o Metro do Porto cuja aprovação de financiamento ela estimava que tivesse lugar na semana seguinte; e o Metro do Sul do Tejo cuja situação ela me avisou considerar como muito preocupante, por falta de cumprimento de compromissos assumidos pela Câmara de Almada.

\*

Uma semana depois da posse, sábado dia 13 de Abril, já estávamos a discutir a primeira versão do programa de Governo que iríamos apresentar ao Parlamento. Era evidente que ele não deveria ser demasiadamente pormenorizado. De outra forma teríamos os partidos a “cobrar” qualquer atraso de uma obra ou de uma outra medida qualquer. Não houve grandes reparos às contribuições que os ministros apresentaram. Estas estavam praticamente todas no formato que havia sido combinado. Por isso foi fácil concatenar tudo. Havia coisas que, todavia, reclamavam alguma discussão: a imigração estava nessa ocasião (2002) totalmente descontrolada em Portugal. Dever-se-ia procurar reforçar o III Pilar da União Eu-

ropeia, através da cooperação judicial no âmbito do próprio Pilar e com os PALOP. A simplificação legislativa deveria representar uma preocupação transversal; a privatização das funções susceptíveis de o serem impunha-se que fosse prosseguida. A privatização da TAP tinha de ser tentada. O aeroporto da Ota não deveria ser considerado como prioritário (Este era o resultado da pressão do Presidente da Câmara de Lisboa, Pedro Santana Lopes, que considerava como inesgotável a capacidade da Portela. Estava enganado! Não será, obviamente, na Ota mas Lisboa precisava urgentemente de uma solução para o seu aeroporto, tal como Atenas o fez...). Deveria fazer-se um calendário das obras públicas até 2006 (Fim potencial da legislatura). A decisão sobre o TGV conviria que fosse tomada até ao início da próxima sessão legislativa. Nessa ocasião havia 327 cursos de formação de professores! Como tinha sido possível chegar a esse número? Estimava-se que houvesse, nessa altura, em Portugal à volta de 250.000 estudantes no ensino superior público e 100.000 no privado; as universidades privadas estavam, então, em alta! Havia um colega que defendia uma redução radical da bonificação do crédito à habitação, tendo como fundamento a baixa do valor da taxa de juro geral. O realojamento preocupava-nos a todos.

Com poucos ajustamentos, o programa do Governo ficou concluído nessa tarde.

\*

Eu penso que qualquer ministro deve reflectir sobre o seu sector em termos estratégicos, portanto, sobre as consequências a longo-prazo das decisões que toma, olhando para as alternativas que se oferecem numa perspectiva muito alargada. Por isso eu estimava, particularmente, conversar com especialistas em estratégia, fossem eles civis ou militares. Muitos deles haviam estudado profundamente a situação e eu entendia que deveria aproveitar o fruto desse trabalho. Nesse sentido, no dia 15 de Abril recebi um general, professor de estratégia, que eu tinha e, felizmente, ainda tenho (2018) porque ele está vivo, em grande conta. A conversa era sobre as grandes infra-estruturas a construir. Assim, em relação ao aproveitamento da base do Montijo ele entendia que a sua exploração civil e militar poderia ser simultânea. Era o que acontecia tanto na Base das Lages como em Frankfurt, onde havia instalações separadas para os dois sectores, mas com partilha de algu-

mas infra-estruturas comuns. Isso implicaria, seguramente, que se desse alguma compensação à Força Aérea que teria de assegurar uma boa parte das funções que aproveitavam aos dois lados. A importância da base do Figo Maduro havia diminuído muito em consequência da construção da Ponte de Vasco da Gama. Seria conveniente dar alguma atenção ao projecto que se anunciava de construção de um grande “hub” em Mérida. Seria, seguramente, para carga aérea mas os Espanhóis não davam nenhuma informação sobre o assunto. Conviria explorá-la por outras vias. O projecto de ampliação do porto de Sines deveria ser analisado em articulação com o que se estava a passar, em termos de extensão e modernização dos portos de Barcelona e Valência. O porto de Algeciras tinha as suas limitações e não causava grandes apreensões (Ainda não se falava, então, em Tangiers-Med e na sua expansão espectacular; mas tudo estava já a ser feito, com o maior sigilo...). Os portos portugueses, se quisessem servir o “hinterland” espanhol, tinham de ser da maior eficácia. Eu estava de acordo com o sentido geral das recomendações feitas.

\*

No dia 17 de Abril o Governo foi ao Parlamento para apresentar o seu Programa. A discussão, como decorreu no Plenário, está no Diário das Sessões. Por isso farei somente uns sublinhados:

O Primeiro-Ministro prometeu ir à Assembleia todos os meses. Queixou-se relativamente ao valor do défice que havíamos herdado, o triplo do previsto. Referiu-se aos serviços a extinguir, lamentando a manifesta degradação da autoridade do Estado e a cultura de facilitismo que estava instalada. Prometeu que a nossa opção seria pelos mais fracos na sociedade.

O Deputado Ferro Rodrigues disse que não tinha ilusões quanto ao caminho que seguiríamos. Telmo Correia lembrou que a previsão do défice do Governo anterior era de 1,2% e que já íamos em 2,9%, julgando que iria ser mesmo mais, pelo que deplorou a incompetência que isso revelava. Carlos Carvalhas fez críticas ao projecto de lei de despedimentos que havia sido anunciado que classificou como sendo do “tipo Berlusconi”. Francisco Louçã recomendou a correcção das contas públicas e disse da importância de uma política de contas certas; isso deveria suceder tanto do lado das despesas como do das receitas. Isabel Castro focou-se no

sector do ambiente. O PCP falou na moção de rejeição que iria ser por ele apresentada. João Cravinho referiu-se ao aeroporto da Ota e à privatização recomendada para a ANA, perguntando qual era a interligação entre as duas. E, finalmente, José Sócrates reclamou dos estudos tanto para a Ota como para o TGV; era preciso passar rapidamente à fase de decisões.

Da parte da tarde Ferro Rodrigues disse que o PS estava disponível para debater o problema orçamental no quadro da apreciação do orçamento rectificativo, mas isso, “sem cortinas de fumo”... Insurgiu-se contra a realização de novos estudos sobre a Ota; era para congelar a decisão? O PS iria fazer uma oposição firme, o que não excluía a cordialidade. Estava particularmente interessado em clarificar a questão das contas públicas.

Tavares Moreira disse que a ocultação “patriótica” do défice constituía uma ideia perigosa. E Miguel Anacoreta Correia recomendou que se olhasse para o sector dos transportes de modo a colocar os nossos produtos nos seus mercados em condições económicas competitivas; dever-se-ia curar de incrementar os parâmetros de segurança e conservação, reabilitando o que fosse possível, antes de avançar com novos empreendimentos. Em relação à Ota entendia que a alternativa deveria ser protegida mas que não lhe deveria ser dada prioridade; e, em relação ao sector ferroviário, preconizou a elaboração de uma proposta simples e clara e, por isso, exequível.

\*

No dia 18 de Abril recebi o Presidente da Câmara Municipal de Lisboa que me veio dizer das suas prioridades.

Queria muito que a Carris ficasse na tutela da Câmara Municipal. Estava de acordo com os objectivos das autoridades metropolitanas de transportes, indo nomear como representante da Câmara o seu Vice-presidente. A questão da jurisdição das Câmaras sobre as áreas portuárias era urgente; ou a jurisdição passava para as Câmaras ou tinha de se assinar um protocolo estabelecendo o regime de responsabilidades de cada parte. A recuperação dos centros urbanos era, para ele, uma prioridade; queria a minha intervenção junto do Secretário de Estado de modo a iniciarmos uma acção com verdadeira dimensão.

\*

O que fizéssemos nas primeiras semanas do Governo, em matéria de produção legislativa, seria fundamental para a nossa imagem. Por outro lado, tudo quanto respeitasse às obras públicas – lançamento de obras, celebração de contratos, inaugurações, etc. – contribuiria para a ideia de dinamismo que era preciso fazer passar. Daí a importância do cronograma que, neste domínio, me coube elaborar.

\*

O representante de Portugal junto da Direcção-geral dos Transportes, em Bruxelas, terminaria em breve o seu mandato. Era preciso substituí-lo. Mas, antes de o fazer, eu quis ouvi-lo acerca da sua experiência durante os muitos anos em que exerceu essa função. Havia dois representantes: o que regressava tinha tido a seu cargo os transportes terrestres e aéreos; o que ainda permaneceria mais cerca de um ano estava com os transportes marítimos. Chamou-me atenção sobre o facto de o Livro Branco sobre Transportes que, potencialmente, teria muitas repercussões sobre os países geograficamente periféricos, mas só havia sido discutido uma vez no Conselho de Ministros dos Transportes e mesmo assim, só durante o almoço. Não tinha havido uma verdadeira troca de impressões. Apesar disso, os Espanhóis já haviam dito que adoptariam internamente as suas conclusões (A Vice-presidente da Comissão, Loyola de Palácio, sobre quem virei a referir-me mais vezes, era espanhola...).

Iria haver um Conselho Informal dos Ministros de Transportes em Gijón. Referir-me-ei ao mesmo mais tarde.

Estava em discussão um “dossier” importante para todos os portos europeus, sobre a liberalização do trabalho portuário. Nós já havíamos feito uma grande reforma, nesse domínio, no porto de Leixões. Mas o de Lisboa era continuamente afectado por greves, comandadas por um contingente dentro do qual as relações familiares eram mais do que conhecidas. Mas as principais questões tinham a ver com a caducidade das concessões existentes. A de Sines havia-o sido por trinta anos!

Havia a hipótese de Portugal vir a alojar a sede da Agência Europeia para a Segurança Marítima, como veio finalmente a suceder. Mas, em Abril de 2002, os franceses ainda lutavam para que ela fosse para Nantes. Os Espanhóis eram apoiantes

da nossa candidatura e a decisão iria, muito provavelmente, ser tomada no Conselho Europeu de Sevilha, ainda durante esse semestre.

Desde 1995 que se tinha vindo a assistir ao crescimento contínuo do peso do Conselho Europeu no sistema decisório da União. Era importante que nele participássemos não só nessas reuniões de topo, mas, especialmente, durante o processo que a elas levava e no qual eram analisadas e discutidas as orientações políticas e estratégicas, tudo naturalmente acompanhado da prática de “lobbying” que é corrente em Bruxelas. Para complicar mais o processo, assistia-se a um envolvimento crescente do Parlamento Europeu, na sequência de uma acção a que já me referi, longamente, em capítulos anteriores. Temos que estar presentes em todas as instâncias e cultivar os contactos regulares com os Deputados Europeus da Comissão Parlamentar de Política Regional, Transportes e Turismo que só tinha dois membros efectivos e quatro suplentes portugueses que eu, aliás, conhecia bem. A experiência mostrava que se poderia contar com a sua colaboração desde que se preparasse a documentação de apoio necessária. Nessa ocasião, estava em discussão o Programa Marco-Polo, relativo à mudança de modo de transporte utilizado (“modal-shift”) marítimo/fluviá, rodo-ferroviário, etc. A preocupação maior era tirar tráfego das estradas.

Os chamados “dossiers” de coordenação mereciam atenção, especialmente o que respeitava às ligações entre os transportes e o ambiente. A recomendação era de que nunca se deveria deixar o sector do ambiente desacompanhado na preparação desses documentos; se o fizéssemos, não deveríamos ficar surpreendidos com o grau de exigência das obrigações que eles nos iriam impor; tudo deveria ser acompanhado de muito perto... para assegurar o equilíbrio.

A nossa transposição de iniciativas apresentava algum atraso. Nada que nos penalizasse, mas tínhamos de dar-lhe atenção. Em relação à situação de contencioso e de pré-contencioso com a União a situação era conhecida do GAERE. Deveríamos evitá-las.

No Conselho de Ministros dos Transportes seguinte, que seria no Luxemburgo, iríamos tratar do acesso aos serviços portuários, da magna questão do Céu Único Europeu (Na qual eu via as opiniões muito divididas internamente), do

regulamento sobre o tempo de trabalho e de repouso dos motoristas de veículos pesados, do regulamento sobre estatísticas ferroviárias, da obrigatoriedade do uso do cinto de segurança nos veículos de passageiros, das redes transeuropeias do programa Marco-Polo.

Havia sido tomada a decisão de reservar o fundo de coesão unicamente para o financiamento das redes transeuropeias; no nosso caso, a rede consagrava os nossos Itinerários Principais e Complementares. Nenhum Estado-membro havia feito qualquer sugestão para introduzir um novo troço rodoviário. Deveríamos verificar que toda a nossa rede estivesse incluída na rede europeia.

Em relação à ferrovia não havia dificuldades de financiamento, porque a Comissão havia dado prioridade ao sector. Nós é que ainda não tínhamos acertado numa estratégia nem dispúnhamos de projectos prontos para nos candidatar-mos aos apoios disponíveis.

Tive a informação de que a Presidência da União queria chegar a acordo relativamente aos artigos respeitantes às redes transeuropeias e aos respectivos mapas até Junho de 2002. Estava acertado que a prioridade seria dada ao transporte de mercadorias. No caso da Península Ibérica havia o problema adicional da interoperabilidade das redes ferroviárias com bitolas diferentes.

O “dossier” do Céu Único Europeu era composto por vários regulamentos, nas suas vertentes civil e militar. A regra era estar ele sempre reservado para uso militar; a Comissão queria invertê-la passando o espaço aéreo a estar sempre aberto, menos quando os militares tivessem avisado de que precisavam dele; tudo tinha a ver com os sistemas de informação de voo. A principal dificuldade do tema residia na necessidade de alteração dos tratados para proceder à mudança proposta. Havia a pretensão de definir uma região de voo europeia com blocos funcionais e o estabelecimento de prestadores de serviços dentro de cada bloco. As dificuldades não tinham a ver com a meteorologia que era maioritariamente sustentada pela NAV; o problema mais delicado respeitava ao farol localizado na ilha de Santa Maria e às taxas que ele cobrava, consideradas como muito elevadas; eram-no, de facto, mas isso tinha a ver com os encargos em que haviam incorrido para o modernizar. Havia o receio de que a

ICAO (International Civil Aviation Organization) pudesse retirar a permissão concedida. O assunto estava realmente embrulhado; o Eng. António Guterres, anterior Primeiro-Ministro, havia sido muito favorável ao Céu Único Europeu até ter visto o parecer produzido por uma jurista portuguesa acerca da posição que mais nos convinha. Eu deveria preparar-me para a discussão, porque já estava apazado que a questão fosse abordada no Conselho de Ministros de Junho. Para complicar a situação havia, também, a oposição da Força Aérea que a tinha expresso formalmente num *memorandum*. Naquela época a coordenação entre civis e militares portugueses era boa; nada estava assegurado se as regras fossem mudadas, designando interlocutores diferentes. Manifestamente, o “dossier” tinha de ser acompanhado de muito perto.

A indústria aérea europeia queria consolidar-se e nós beneficiaríamos com isso. Mas o sector estava em turbulência, especialmente a seguir ao 11 de Setembro (2001). A Comissão queria obter dos Estados-membros um mandato de negociação com os Estados- Unidos, neste sector, mas parecia não ter havido suficientes conversas bilaterais para avançar afoitamente por essa via. Alguns Estados-membros estavam hesitantes, sem saber o que mais lhes convinha (Ou sobre o que deveria ser-lhes dado em troca...).

\*

As nossas obras dependiam muito do apoio dos fundos estruturais europeus e do fundo de coesão. Havia, por isso, um núcleo, dentro do ministério, que acompanhava todos os projectos beneficiários. Em 22 de Abril recebi a responsável pela sua coordenação.

A orgânica do Quadro Comunitário de Apoio era complexa. Deveríamos tentar simplificá-la. Entregou-me a lista dos projectos que estavam aprovados tanto a nível nacional como a regional. Recomendou-me que se fizesse um estudo para esclarecer quando é que uma SCUT deveria passar a ser considerada via portajada, transformando as portagens virtuais em portagens reais. Manifestou-me a sua apreensão por não haver projectos novos a apresentar ao fundo de coesão, que oferecia melhores condições do que o FEDER normal.

As ligações aos aeroportos poderiam ser consideradas como acessos à rede transeuropeia e, por isso, seriam candidatas ao fundo de coesão. Mas tal teria de ser feito projecto a projecto e acompanhado por um estudo de viabilidade económica e financeira. Se o trecho em causa se apresentasse com viabilidade, beneficiaria do máximo possível de apoio daquele fundo.

Estavam em construção três lanços do Metro de Lisboa que beneficiavam de graus diversos de apoio comunitário: Alameda/S. Sebastião tinha 74% de apoio; Chiado/Santa Apolónia beneficiava do nível máximo 85% e Campo Grande/Odivelas unicamente de 30%.

Mostrou-me alguma preocupação por não haver projectos que não fossem SCUT. Isso complicaria o preenchimento da nossa quota para o fundo de coesão, o que significava que não beneficiaríamos da totalidade dos apoios que nos estavam reservados.

Recomendou-me que promovesse uma reunião com os coordenadores das medidas desconcentradas no âmbito das infra-estruturas de comunicação e dos transportes. Elas estavam muito à solta!... Era preciso que sentissem que integravam um todo que deveria ter unidade.

Havia um programa nacional para as plataformas logísticas, o GABLOGIS (Gabinete para o Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional). Eu atribuía grande importância a cada uma delas e à rede que formavam. Acontecia que nem a logística nem a segurança haviam sido domínios merecedores de grande atenção. Isso não correspondia àquilo que eu pretendia. Tratava-se, mesmo, de duas áreas que, para mim, deveriam ser prioritárias. Em ligação com a primeira estava a concretização de dois centros de transportes de mercadorias, um no Porto e outro em Lisboa. Onde é que deveriam ser localizados? Em ligação com a segunda eu recomendei que fosse produzido um mapa com os chamados “pontos negros” das estradas portuguesas, com vista a preparar um programa para a sua supressão progressiva. Deveria, também, continuar-se com a supressão das passagens de nível. Isso estava, exclusivamente, no âmbito da REFER.

Havia três metros com obras em curso: o de Lisboa, o do Porto e o do sul do Tejo. Era urgente reunir-me com cada um deles. O de Coimbra ainda estava em fase muito incipiente; tratava-se de um caso distinto.

\*

Tinha tornado a formar-se um Gabinete de Estudos e Planeamento do Ministério. Ele havia sido extinto durante o 12.º Governo para meu grande “escândalo”... Mas renasceria... A sua directora entendia que deveria mudar de nome, para programação e coordenação de investimentos ou para prospectiva e planeamento, dado não estar contente com a designação de então. O Gabinete tinha sido reconstituído, mas ainda não dispunha de uma portaria com o seu quadro devidamente aprovado. Estava há meses no Ministério das Finanças à espera de aprovação. O costume... Queixou-se acerca do desguarnecimento dos quadros; dispunha somente de cinco técnicos... Mas o Gabinete havia sido extinto!... Perdera-se o seu “património moral”... Tratava do acompanhamento do PIDDAC, como lhe competia. E, nessa ocasião, ele representava 40% dos recursos do Ministério. O resto eram fundos estruturais. Pedi-lhe a lista das infra-estruturas que estavam em curso em articulação com Espanha. Eu iria a Madrid, dentro de poucas semanas e ela seria indispensável para a conversa.

\*

A construção da CRIL estava bloqueada na Amadora por um conjunto de barracas que haviam sido construídas precisamente em cima do traçado previsto e com o propósito patente de forçar o realojamento de cerca de 2.000 famílias! Era muito! Tratava-se de encontrar uma resposta que tinha de ser procurada no âmbito metropolitano e em parceria com as Autarquias. Pedi aos Secretários de Estado das Obras Públicas e da Habitação para se articularem na procura de uma resposta que, eu sabia, iria consumir muito tempo para acertar posições e muito dinheiro, porque a operação era de vulto.

\*

Eu gosto muito de estar em Espanha e sou um admirador fiel das grandes obras físicas, literárias ou de pensamento dos nossos vizinhos. Mas, quando se trata de fazer negociações com eles, não deveremos contar com qualquer sorte de facilidades. Eles costumam defender os seus interesses, não olhando muito a questões de forma. E não compensa nada não usar da mesma moeda, esgri-

mindos os argumentos que tivermos, permanecendo firmes. Esta observação tem carácter geral, mas aplica-se com especial acutilância ao sector das infra-estruturas, dos transportes e a outros nos quais possa haver perspectivas ou interesses diferentes entre as duas partes. Por alguma razão, é comum referirmos que estivemos muito tempo “de espaldas”... Não é questão de bom vento ou de bom casamento... Eles põem os seus interesses acima de tudo e lutam por eles com a maior gana. E nós propendemos para a procura de situações de equilíbrio... Esta não é a inclinação deles, sendo melhor para nós sabermos disso e actuarmos em conformidade. Se houver assuntos que possam ser mediados em Bruxelas, deveremos aceitar essa intermediação. Mas em relação aos temas exclusivamente bilaterais, recomendo que se seja frontal, não deixando margem para dúvidas em relação à nossa firmeza.

Vem tudo isto a propósito de assuntos que nos preocupavam em Abril de 2002, no sector das obras públicas e dos transportes, em relação aos quais havia dificuldades e atrasos. Em capítulos anteriores e a respeito, por exemplo, do Alqueva, referi alguns exemplos relativos ao sector da água. No sector ferroviário as coisas são bem piores!... Para não falar na ambição dos nossos empreiteiros virem a trabalhar em Espanha; as coisas passam-se sistematicamente de forma a que eles não vençam um único concurso, mesmo quando as condições que apresentam são melhores. As decisões acabam sempre por ser “patrioticamente” favoráveis às empresas espanholas! De tal modo que, mesmo estando ao lado, no território, não há um empreiteiro português que ainda perca tempo a preparar-se para concorrer a obras em Espanha. É tempo perdido! Mas há sempre alguns bem-intencionados que preconizam a associação entre concessionários dos dois países vizinhos e a eliminação de barreiras artificiais. Eu estou de acordo, mas sempre num plano de rigorosa reciprocidade e sem ingenuidades.

A experiência mostra que, aos mais altos níveis, o entendimento é fácil e as juras de “abertura eterna” são frequentes. Creio mesmo que são genuínas! O pior é quando se passa à prática... Os que estão no terreno actuam segundo reflexos ancestrais e tudo encrava. Por isso, eu insisto em que se resolva em Bruxelas o que tiver cabimento a esse nível, tendo muita paciência no resto, na certeza de

que nunca haverá facilidades sem compensações explícitas para eles. É que nós estamos a jusante!... Nas águas, nos transportes, no acesso à Europa e em muitas outras coisas... A atitude que nos convém é explorar os sectores em que estivermos a montante! A resposta nunca deverá ser a de nos fecharmos. Mas também não poderá ser a de facilitarmos...

\*

Nas nomeações que fiz procurei sempre a competência dos designados. Assim fiz para determinado cargo para o qual o mais capaz era quem o vinha exercendo e que havia sido nomeado pelo Governo anterior, com cuja cor partidária ele se identificava. Aceitou, mas quis trazer consigo os restantes membros acerca dos quais eu tinha más informações. Disse-lhe que se essa fosse a condição eu teria de lhe retirar o convite feito cinco minutos antes. Apressou-se a dizer que tinha sido apenas uma sugestão... Foi designado, fez um bom lugar e entendeu-se muito bem com os vogais que eu nomeei com base na sua competência profissional.

\*

Os Ministros das Finanças têm uma função difícil, particularmente em épocas de vacas-magras como era aquela que atravessávamos. Têm sempre de o fazer com firmeza, mas é indispensável que usem da maior cortesia; de outro modo, instala-se um mau clima que não ajuda nada a manter a coesão do Governo. No dia 30 de Abril soube que deveria cortar 131 milhões de euros no investimento, correspondendo isso a 12,6% do PIDDAC. Deveriam sair as obras atrasadas ainda não iniciadas e as que não beneficiassem de qualquer comparticipação comunitária (FEDER e Fundo de coesão). Eu entendia por que se fazia assim, mas a minha reacção não poderia ser outra: não fazer nada enquanto a decisão não me fosse comunicada formalmente ou adoptada em Conselho de Ministros.

\*

O “offshore” da Madeira não tinha a nossa oposição, mas também não morríamos de amores por ele. Sentíamos que qualquer coisa poderia correr mal e, se tal acontecesse, seríamos salpicados de uma forma ou de outra. Os benefícios

eram dados, correntemente, aos clientes e não aos operadores bancários; mas, mesmo assim, insistíamos em que ele tivesse regras claras e fosse objecto de uma tributação justa. O Centro de Negócios da Madeira aceitou colaborar e isso assegurava maior transparência a toda a operação. Os acordos então estabelecidos iriam vigorar até 2011, o que era muito. Insistimos em que houvesse um reforço das acções de fiscalização que não fossem anunciadas para que não existisse possibilidade de serem contornadas e que se estabelecesse uma distinção clara entre residentes e não residentes, de modo a ser possível limitar as operações somente aos não-residentes.

\*

As circunstâncias impunham uma contenção efectiva da despesa pública. Mas alguma coisa tinha de ser lançada com vista ao relançamento da economia. E era evidente que as reformas estruturais tinham de arrancar. Ao Ministro das Obras Públicas interessavam, sobretudo, os empreendimentos que pudessem ter repercussão sobre as empresas e sobre a retoma que estava a tardar; ao contrário do que alguns pensavam não era por distribuir meios por uma miríade de pequenos empreiteiros que se assegurava a reabilitação da economia; era pela alteração profunda das condições de enquadramento que se garantia a viabilidade das médias e grandes empresas e, por via disso, a criação de emprego e o aumento das exportações que era o que nós pretendíamos. Havia, naturalmente, uma preocupação de urgência. Se demorássemos muito tempo a agir, a economia atrasar-se-ia na sua recuperação; era importante dar, com urgência, os sinais certos. O chamado programa para a legislatura, no sector das Obras Públicas, deveria estar pronto antes da Assembleia da República fechar para férias em Julho. Em ligação com tudo estava a transferência de competências para as Autarquias Locais que, no nosso País, representa uma tarefa permanente por, historicamente, elas ainda não serem comparáveis com as das suas congéneres do norte da Europa. Mas esta é uma operação com muitas facetas e que estará em agenda ainda durante muito tempo.

Para as obras propriamente ditas, era necessário definir com grande objectividade o conteúdo dos necessários Estudos de Impacte Ambiental; ele não poderia ser

“flutuante”, deixando os promotores das obras suspensos de decisões subjectivas ou dependentes do “humor” dos avaliadores. Era evidente que teriam prioridade as obras apoiadas pelos fundos estruturais e de coesão da União Europeia. Interessava também dinamizar o mercado do arrendamento da habitação que tão prejudicado havia sido pelo congelamento das rendas e que representava a resposta adequada para a resolução do problema para largos estratos da procura. Havia, ainda, outros sectores que eu seguia com atenção. Ficava estarrecido com o contingente das propostas de criação de novos cursos de ensino superior. Em Abril de 2002 eram cerca de 250! A maior parte delas em domínios que não tinham qualquer hipótese de criação de emprego; interessavam, seguramente, aos respectivos docentes, mas representavam um ludíbrio em relação aos discentes. O tema da imigração estava sem regulamentação, algo que determinava consequências imprevisíveis, até porque havia manifestas dificuldades em relação ao controlo das entradas.

\*

Eu estava interessado em que houvesse um esclarecimento cabal acerca das condições em que se processavam os concursos de obras públicas. Havia já um Código de Mercados Públicos (Dec. Lei n.º 59/99), mas ele havia sido elaborado exclusivamente por juristas que não tinham tido o cuidado de se rodear de técnicos nem de fazerem comparações internacionais. Por outro lado, e como sucede frequentemente mais do que seria desejável, num outro ministério havia sido desenvolvido um trabalho que conduzira a uma outra versão de um regulamento, completamente divergente em relação àquele código. Ouvi especialistas ligados à prática. Disseram-me todos que não chegava “remendar” o código existente. Era preciso começar tudo de novo, assegurando a compatibilização das diversas perspectivas e sectores. Os Espanhóis haviam publicado recentemente um novo Código de Mercados Públicos que poderia ser inspirador. A mim interessava-me um que representasse um manual de procedimentos eficaz para o sector das obras públicas. Deveria encaixar-se no âmbito do regime jurídico das Obras Públicas e Serviços Correlativos. Dei indicações para que fosse desencadeado o processo da sua elaboração.

\*

Eu conhecia o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) desde os meus tempos de finalista, em que lá tinha feito um estágio sobre foto-elasticidade que me levava a trabalhar uns dias no seu departamento de estruturas sob a direcção do Eng. Ferry Borges, um investigador com o maior prestígio. Tinham-se passado já quase quatro décadas sobre esse meu primeiro contacto. Como Ministro do Planeamento, com a tutela da Área da Ciência, eu mantivera relações com a instituição, porque o LNEC era um Laboratório do Estado, na ocasião mesmo o mais prestigiado de todos eles. Pois as circunstâncias levaram-me a ficar com a tutela do LNEC. E eu sabia que o respectivo Director estava em fim de mandato, mas, mesmo assim, quis ouvi-lo acerca dos problemas da casa. Recebi-o no dia 3 de Maio de 2002.

O LNEC, em termos organizativos, dispunha de uma lei orgânica recente, publicada em Outubro de 1999, a qual remetia para um conjunto de portarias específicas a regulamentação sobre o pessoal científico, o restante pessoal e a estrutura organizativa, incluindo o seu núcleo central. Curiosamente, essas três portarias tinham sido publicadas dois ou três dias antes e satisfaziam plenamente o director. Faltava, contudo, uma portaria importante sobre a gestão financeira e patrimonial que ainda estava em fase de projecto. Eu deveria interessar-me por ela. Todavia, as duas primeiras portarias não contemplavam uma grande parte do pessoal.

O pessoal científico, nessa ocasião, totalizava 189 lugares, mas não estavam todos preenchidos. Os 60 lugares de investigador-coordenador estavam todos garantidos; todavia, a base da pirâmide reclamava a realização de concursos que tinham de ser obrigatoriamente externos, podendo concorrer pessoas sem qualquer vínculo ao Estado. Havia 15 vagas para investigadores-auxiliares e 17 para investigadores-principais. Havia, ainda, 70 lugares para estagiários ou assistentes de investigação para os quais existiam vagas. Mas o pessoal ao serviço era formado por cerca de mil pessoas! Estas pertenciam às carreiras técnicas e técnico-profissionais (antigos experimentadores), muito deles ligados à observação de barragens, viadutos e pontes. Havia, nessa altura, 12 grandes pontes sujeitas a observação permanente no quadro de um contrato celebrado com o IEP; a escolha das obras não era feita pelo LNEC, mas pelo cliente. Estavam sob observação

grandes empreendimentos como o aeroporto da Madeira, a barragem do Alqueva, a Linha do Norte, as obras em curso na Ponte 25 de Abril para a introdução do caminho-de-ferro, os Metros de Lisboa e do Porto, etc. O LNEC não tinha o exclusivo de nada; pelo contrário, concorria com as universidades públicas que eram tidas como grandes “arruinadoras” de quaisquer contratos.

O LNEC, em 2002, tinha valências a mais; até era a editora das suas próprias publicações... Mas não conseguia recrutar novos quadros. Além do mais, os concursos reclamavam muito tempo. Contudo, também havia algumas actividades rentáveis, como era o caso da certificação do cimento e dos varões de aço usados no betão armado.

O Director considerava como lugares estratégicos os experimentadores, pois era neles que repousava uma grande parte da execução dos trabalhos. Estava em curso uma operação de consultoria para modernizar os processos administrativos considerados como algo antiquados. Nesse enquadramento iriam cessar as comissões de serviço de todos os dirigentes. Na nova lei orgânica passaria a haver uma direcção composta por um presidente e três vice-presidentes, um para a gestão e dois investigadores. No total havia 7 departamentos e 2 centros. Em resumo, eu teria de designar o presidente e três vices; composta a direcção ela teria a responsabilidade de preencher 9 lugares de directores de serviço e cerca de 40 chefes de divisão.

O maior departamento era o de hidráulica que englobava também a hidráulica marítima. A sua actividade principal era a modelação matemática e física nesse campo. Havia a inspecção de segurança de molhes e pontes. No departamento de hidráulica fluvial estavam incluídas as barragens; nele se haviam feito, por exemplo, os modelos dos descarregadores da barragem do Alqueva. Mas havia uma grande diversificação de obras e projectos, muitos deles encomendados pelo Ministério do Ambiente. Existia um núcleo para o estudo dos estuários. A Engenharia Sanitária estava, também, desenvolvida bem como a área dos edifícios que não se limitava à sua parte estrutural.

Já nessa ocasião a modelação matemática era fundamental e mais importante do que a modelação física e a observação das obras reais que eram coadjuvantes da primeira. Ao departamento de materiais de construção havia sido confiada

a realização de ensaios diversos, tendo em vista a certificação e a homologação dos mesmos. O departamento de geotecnia tinha uma actividade diversificada, nomeadamente no que tocava à segurança de barragens de aterro e de enrocamento. Os túneis dos Metros de Lisboa e do Porto estavam a ser acompanhados pelo LNEC (Sobre estes, noutro lado referirei o que se passou com o túnel do metro no Terreiro do Paço). Mas acompanhavam, também, as condições de estabilidade de certos taludes como era o caso do de Santarém, sobre o caminho-de-ferro, que tinha dado tantas canseiras uns tempos atrás. O problema crítico respeitava ao financiamento do LNEC. Parte das receitas resultava do pagamento de serviços prestados ao exterior, mas havia transferências do Estado que tinham vindo sempre a diminuir. O director considerava que o esforço de auto-financiamento estava a ser excessivo e que os dirigentes ocupavam tempo de mais na procura de receitas.

\*

Na Região Autónoma da Madeira, em 2002, as obras continuavam em grande; ainda não estava terminada a rede viária que modificou radicalmente a acessibilidade interna da ilha. A maior parte das obras eram da responsabilidade do Governo Regional, mas o Dr. Alberto João Jardim deu indicação ao seu Secretário Regional do Equipamento Social e Transportes para vir falar comigo, na esperança de que eu pudesse ajudar a resolver alguma situação de carência de fundos como uma década antes estive incumbido fazer. Recebi-o no dia 3 de Maio.

Queria muito que eu lhe desse a receita para aumentar o montante absoluto do fundo de coesão destinado à Região, bem como para alterar a regra dos 50%, entre transportes e ambiente. Em suma, do que ele precisava era de dinheiro para os transportes. Queria, também, ver “melhoradas” as relações entre a ANA e a ANAM. No seu entender, esta já possuía “know-how” suficiente para desempenhar muitas funções, prescindindo de um acompanhamento tão próximo como aquele que era exercido. Solicitava-me clarificação dos limites operacionais do INAC cuja intervenção tinha por excessiva; invocava um relatório elaborado pela AIRBUS, que ainda não estava concluído, mas onde se abordava a questão da escolha das rotas de aproximação e dos limites da operação que deveriam deixar de ter um carácter

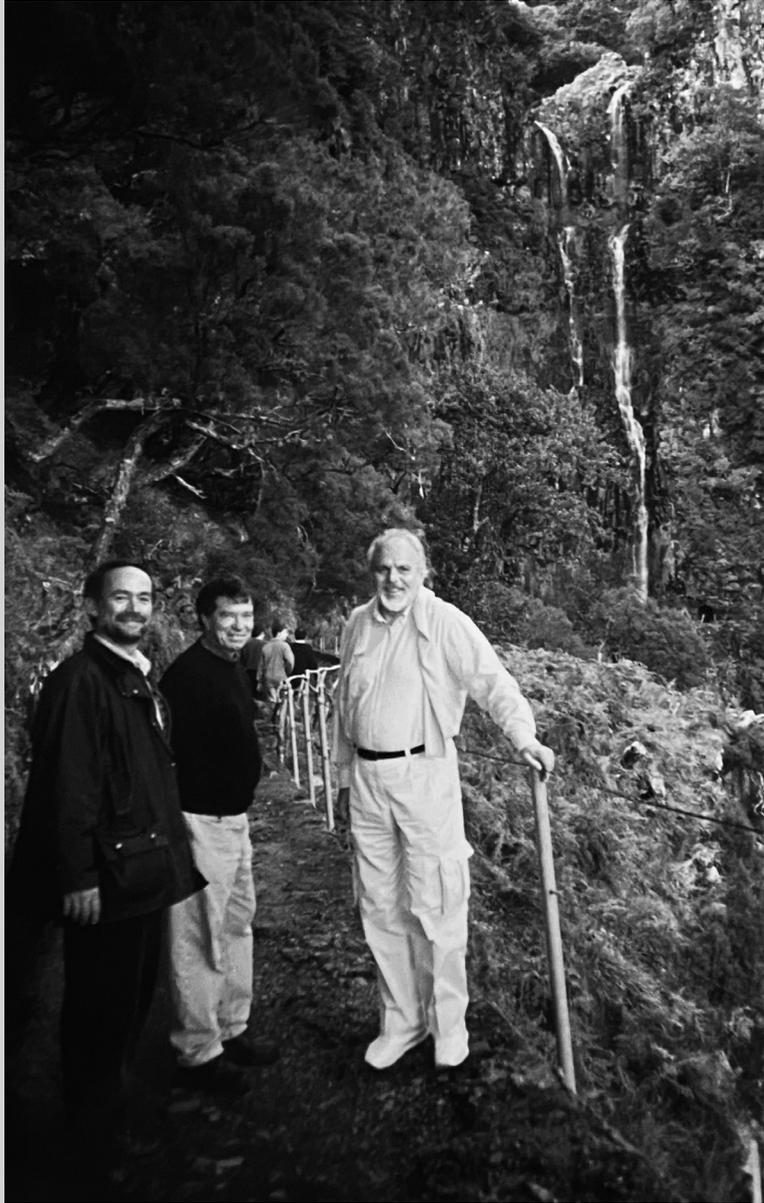


FIG. Nas levadas da Madeira com António Maria Jardim Fernandes e o guia.

“mandatory” por parte daquele instituto, passando-se a confiar mais nos próprios comandantes dos aviões. Esta era uma nova forma de reclamar mais autonomia regional. Talvez fosse conveniente avançar nesse sentido, mas como é que seriam distribuídas as responsabilidades no caso de alguma coisa correr mal? Eu teria de ajuizar com o próprio INAC como é que se poderia avançar no sentido do solicitado. Para mim, a segurança estava acima da autonomia das decisões.

Nessa ocasião ele considerava que o aeroporto de Santa Catarina já era “um negócio”; pelo contrário, o do Porto Santo revelava-se um “peso”. Sabia bem que havia uma obrigação de serviço público, mas as regras da mesma tinham sido estabelecidas há mais de três anos e precisavam de ser actualizadas, porque representavam uma carga demasiada sobre a Região.

A questão do VTS (Vessel Traffic System) também veio à baila. No concurso em vias de apreciação as Regiões Autónomas não haviam sido incluídas. Já circulavam uns “zunszuns” de que o concurso ia ser anulado. Se, de facto, o fosse queria que as Regiões Autónomas fossem incluídas. Caso contrário, teriam de ser feitos dois concursos separadamente em aditamento ao existente. Mas deveríamos falar, antes de ocorrer qualquer uma das duas hipóteses, sobre a repartição dos custos de instalação e de operação entre o Governo da República e os Governos Regionais. Considerava o sistema muito importante, mas não poderia ficar unicamente à conta dos segundos.

Preocupava-o a legislação que estava a ser preparada no Instituto Marítimo e Portuário para regular as relações laborais nos portos e para servir de orientação ao licenciamento do pessoal efectivo. O Governo Regional da Madeira manifestava o seu desejo de participar no processo em curso. Havia um Plano Nacional de Portos, mas a comparticipação de 6 milhões de contos que tinha sido prometida à Madeira não figurava no PIDDAC. Como é que eu entendia colmatar a lacuna? Estavam estabelecidas regras para a definição da base a que se aplicaria o princípio da continuidade territorial. Havia uma lista que referia os bens essenciais a que aquele se aplicava. Com quem é que ele poderia analisar o assunto: comigo ou com o Ministro da Economia? Comigo não era, de certeza absoluta!...

\*

Havia muito para decidir e pouco tempo para o fazer. Por isso houve uma reunião do Conselho de Ministros num domingo à tarde. No Orçamento de Estado para 2002 estava previsto um défice de 1,8% mas faltava incluir uma série de parcelas que iam desde dotações insuficientes para o funcionamento corrente de alguns ministérios até receitas fiscais sobre-avaliadas. Tudo somado faria aquele valor passar para 4,5%, bem acima dos 3,0% impostos pela União Europeia. Como é que isso tinha sido possível? Teríamos de denunciar rapidamente a situação. Para reduzir uma fatia de 1% era preciso abater 250 milhões de contos aos gastos, o que significava que, para passar o défice para 3,0%, teríamos de fazer um corte de 375 milhões de contos! Deveríamos fazer o rol das despesas por pagar e que respeitavam a anos anteriores e não a 2002. A contração penalizar-nos-ia enormemente. Foi decidido contrair o investimento sem tocar nos empreendimentos co-financiados. As cativações iriam ter de incidir especialmente sobre as despesas correntes. No Ministério das Obras Públicas quase tudo era co-financiado, mas, mesmo assim, havia obras a realizar no âmbito do PIDDAC que não beneficiavam daquele auxílio. Foi decidido mantê-las. Com cortes que deixaram todos a gemer seria possível apresentar um défice de 2,8%, um pouco abaixo do limite afixado pela União.

A maior dívida dos anos anteriores ocorria no Ministério da Saúde: 331 milhões de contos! Mas no da Economia eram 110 milhões... Quando comecei a ver o que me tocava era bem menor: pouco passava dos 60 milhões de contos, mas, mesmo assim, comprometia todo o programa de acção.

Tinha de ser feito um levantamento exaustivo dos encargos que teriam de ser suportados por cada ministério e dar o exemplo, extinguindo as numerosas comissões que existiam, para os mais diversos propósitos, em todos os ministérios. Eu já tinha integrado quatro governos, anteriormente e não me lembrava de ter sido obrigado a fazer face às consequências de tão grande indisciplina orçamental.

\*

No dia 6 de Maio recebi, a seu pedido, um professor de Direito conhecido jurisconsulto, infelizmente já falecido. Vinha pedir a minha atenção para aquilo que

considerava ser uma situação escandalosa. Ao longo dos sete anos anteriores, os diversos ministérios haviam deixado, progressivamente, de preparar os projectos de legislação que apresentavam, com os seus próprios juristas. Havia sido introduzida a moda do “outsourcing”!... Formulava-se uma ideia geral do que se pretendia e chamava-se um gabinete de consultores jurídicos que a passava a projecto de diploma. Era este que subiria a Conselho de Ministros.

Eu estava habituado a preparar tudo internamente, confiando nos juristas, com mais ou menos experiência que guarneciam as diferentes Direcções-gerais. Só quando havia uma grande indecisão acerca dum caminho a percorrer é que se consultava um especialista que era escolhido exactamente por o ser da área específica em que se precisava de apoio. O que vim encontrar foi um desguarnecimento dos serviços em matéria de juristas que veio a ser plenamente confirmada pelo meu visitante. Segundo me informou havia, em Lisboa, seis escritórios de advogados que não nomeou mas a que se referiu como sendo “os advogados do regime”... Não havia concursos para a sua escolha, que era feita a dedo consoante as preferências do decisor. Mas a moda não se confinava aos gabinetes, pois as empresas públicas faziam o mesmo. Apontou-me alguns casos de empresas públicas que funcionavam no âmbito do meu próprio ministério e que afectavam enormes verbas para preparar a legislação necessária ou, simplesmente, para apoiar juridicamente as decisões que tomavam. Fiquei perplexo com a abundância de pormenores que juntou. Mas não era só os juristas. Uma empresa pública que lançara um concurso recentemente havia designado como auditores técnicos, quadros de empresas fornecedoras do material a que ele respeitava. Isso resultava da falta de agentes devidamente preparados ou era, pura e simplesmente, uma expressão descarada dos esquemas de corrupção vigentes?

Este tipo de conversas deixava-me muito perturbado e profundamente desgostoso. Um cínico poderia dizer que o meu visitante tinha ido fazer queixa, porque não integrava nenhum daqueles seis “gabinetes-maravilha”. Eu quero crer que ele protestava genuinamente incomodado por ver como estava a grassar o modo que haveria de depauperar o guarnecimento da Administração Pública e que favorecia a chamada corrupção “de colarinho-branco” que representa a mais difícil de erradicar. Assim, partilhei a informação com os meus Secretá-

rios de Estado, recomendando que recrutassem como adjuntos jovens juristas bem qualificados que os pudessem assessorar com competência. É evidente que tive que ouvir exposições de alguns daqueles gabinetes que vinham entregar o trabalho antes encomendado. Como seria de esperar não faltava qualidade ao “produto”. Num caso ou noutro este pecava por falta de conhecimento da realidade administrativa circundante ou por excesso de considerações teorizantes. Via-se, com facilidade, quando as propostas eram feitas em regime de “outsourcing” ou quando emanavam dos serviços.

Eu não acredito num regime democrático que não esteja apoiado numa Administração competente. É evidente que esta não pode ser sistematicamente guarnecida por mediócras, mas eu tive, toda a vida, exemplos de quadros com altos níveis de preparação e que patenteavam orgulho em integrar a Administração. Estaríamos nós a atravessar uma época de crise moral, na qual já não havia limites para nada? Este género de audiências deixava-me profundamente triste e preocupado.

\*

Procurei reabilitar o Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes que, na tradição administrativa portuguesa, havia prestado bons serviços ao País. Integravam-no membros distintos da Administração que se haviam salientado pelas suas qualidades profissionais e académicos designados pelas universidades portuguesas que ensinavam Engenharia. Era tido como uma instância competente, mas lenta; eu lembrava-me de um antecessor meu que reagia muito mal à sua consulta, porque achava que ela só atrapalhava; manifestou várias vezes a vontade de o extinguir e ultrapassava com frequência a sua audição mesmo nos casos em que a lei a preconizava. Mas, além de ser um órgão com funções de auditoria várias, a ele estavam confiadas numerosas tarefas de representação em organismos internacionais.

Para dar um sinal de apreço pelo trabalho que o Conselho havia desenvolvido ao longo dos anos, propus ao Presidente da República que condecorasse o seu presidente. O meu discurso feito na ocasião está publicado no livro que regista essas intervenções ao longo de 2002/2003. Também apoiei as obras nas instalações da

esquina do Terreiro do Paço com a Rua da Prata, tendo as condições de trabalho melhorado imensamente. Os seus arquivos contêm informação preciosa.

Recebi o presidente do Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes (CSOPT) no dia 7 de Maio de 2002.

Os euro-códigos substituiriam, nos diferentes países da União, a legislação existente, generalizando o mesmo tipo de exigências a todo o espaço comunitário. Portugal estava representado no Comité Europeu de Normalização (CEN) pelo Instituto Português de Qualidade (IPQ), pelo LNEC e pelo CSOPT. O CEN preparava normas que cada Estado-membro adoptava ou não como entendesse mais adequado. Nós ainda não tínhamos, em Maio de 2002, transposto qualquer norma neste sector. Todavia, já estava concluído o conjunto de normas relativas à construção de edifícios: betão armado, aço, madeira, estruturas mistas, alvenaria, geotecnia e fundações, sismos e estruturas de alumínio.

O IPQ encarregava-se da tradução das normas para Português (Por muitas razões, qualquer Língua deve estar sempre em actualização; é nessas traduções que nós verificamos se estamos ou não bem equipados em matéria da terminologia para fazer face à necessidade de usar sempre as designações correctas). Mas, a seguir, era preciso transpô-las. Em todas elas estava previsto um período de cinco anos para se fazer a transição da legislação portuguesa que existia para a europeia em cuja elaboração havíamos participado. O projecto de Decreto-Lei que faria a transposição já estava pronto, mas os anexos relativos a cada sector específico ainda não haviam sido todos traduzidos. Estávamos a falar de um conjunto com mais de um metro de lombada! Teriam de ir sendo publicados, em suplementos do Diário da República, à medida que fossem estando prontos. Dei indicações para se avançar com o processo e ser muito rigoroso na revisão de todas as novas normas. Havia, no seio do próprio Conselho, uma comissão que acompanhava esta matéria.

Lamentou-se em relação ao esquecimento a que o CSOPT estava a ser votado em matéria de elaboração de pareceres sobre os grandes empreendimentos. Disse-lhe, sem reservas, as razões que me haviam sido referidas para que assim acontecesse e pedi-lhe para ele analisar, com os seus pares, os modos que estivessem ao seu alcance para agilizar os procedimentos, de modo a serem colhidos, em

tempo útil, o saber e a experiência acumulada nos diversos membros do Conselho. Lamentou, especialmente, o caso do Plano Regional de Ordenamento do Território (PROT) da Área Metropolitana de Lisboa que, no seu entender, havia sido feito à pressa e sem grande reflexão acerca dos diversos temas, em relação aos quais havia muitos conhecimentos acumulados nos diferentes membros do Conselho. Pedi-lhe a elaboração de um memorial necessariamente breve para que eu o pudesse enviar ao Ministro das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente (MCOTA), com uma recomendação de análise e eventual inclusão das recomendações que fossem feitas.

Como já fui referindo, ao longo destas memórias, eu acho que a segurança deve constituir, para os Portugueses, uma preocupação permanente. Por isso trouxe, por minha iniciativa, o assunto à discussão. Estava em elaboração um projecto de diploma relativo à segurança na construção. O diploma que regulava a montagem de andaimes era de 1958!... Era preciso actualizar esse e muitos outros, dando unidade ao conjunto. Soube, nessa ocasião, quem era o Conselheiro designado para coordenar a preparação do diploma: havia sido meu camarada na Escola Prática de Engenharia, em Tancos, em 1961. O mundo é pequeno!

Havia um projecto de decreto-lei já preparado para levar a Conselho de Ministros sobre cimentos. O controlo era, tradicionalmente, feito à saída da fábrica; o problema novo decorria de uma consequência não esperada da liberalização do seu comércio. Tinha de se decidir se o controlo continuaria a ser feito à saída da fábrica, nos centros de distribuição ou nos dois locais, consoante a origem do cimento. O assunto já havia sido colocado à Comissão Europeia, através do IPQ, tendo-se solicitado procedimento de urgência, o que havia sido atendido; o nosso documento havia sido visado em duas semanas, o que nos assegurava dispormos já de lei nesse domínio tão determinante para a qualidade da construção.

\*

O Instituto Nacional de Estatística tinha ampliado o seu campo de trabalho desde a ocasião em que eu era ministro da tutela. Em 2002 o seu presidente era o Prof. Paulo Gomes que havia sido o vice-presidente e o encarregado da Região do Norte, no meu tempo. Este veio expor-me o que o INE produzia, em matéria de es-

tatísticas, nos domínios da Habitação e dos Transportes ambos, então, da minha responsabilidade. Mas falámos de muitas outras coisas: a necessidade de reforçar a colaboração com o Instituto Cartográfico do Exército cujos produtos tanto me interessavam no domínio das obras públicas; a aplicação a diversos sectores da Ciência do enorme acervo de dados de que o INE dispunha e a ampliação do edifício do INE em Lisboa na qual ele estava muito empenhado. Era preciso convencer a Câmara a autorizar uma alteração substancial da volumetria, porque o projecto do Arq. Arsénio Cordeiro ocupava praticamente o quarteirão inteiro. Eu manifestei-lhe as minhas dúvidas sobre a possibilidade de construir um edifício tão vasto, porque os custos eram muito elevados e as orientações iam no sentido de contrair o investimento público. Era um excelente projecto, mas, infelizmente, as minhas suspeitas vieram a confirmar-se. Hoje, os progressos da informática permitiram reduzir muito o espaço necessário.

\*

No dia 8 de Maio reuni-me com os gestores e coordenadores dos projectos de obras públicas confiados à tutela regional. Eram os chamados projectos da Medida 3 do Quadro Comunitário de Apoio e estavam confiados ao acompanhamento pelas Comissões de Coordenação Regional. Na Região do Norte estava a verificar-se alguma dificuldade na articulação entre os diversos fundos que apoiavam a construção de infra-estruturas, nomeadamente o FEDER e o FEOGA (orientação). Observava-se uma preocupante falta de capacidade de realização; só 5,42% do programado estava construído, mas 75,8% das verbas já estavam comprometidas. Quem mostrava boa capacidade era o Instituto para Navegabilidade do Douro. No Metro do Porto havia alterações em várias propostas; lembrei que elas tinham de ser igualmente objecto de consulta pública, tal como o havia sido o projecto original; fiquei com a impressão de que não tinha ocorrido a ninguém essa obrigatoriedade; se não a fizessem, os sarilhos desabariam em catadupa. Havia sido desclassificados cerca de 1.400 km de estradas nacionais que teriam de ser entregues completamente reabilitadas às Autarquias Locais; isso montava a 210 milhões de euros. A responsável manifestou a sua apreensão relativamente à complexidade de gestão da medida, mas estava confiante na agilização do processo.

Na Região do Centro estavam aprovados cerca de 30% dos projectos apresentados. Havia um grande défice de execução. Dos 55 projectos já visados apenas 22 é que estavam em construção. O problema resultava de que o Instituto de Estradas de Portugal (IEP) era praticamente o único promotor das obras; tinha que as entregar recuperadas e não dispunha de “braços” para tanta coisa. O Metro Ligeiro de Superfície tinha reservadas 30% das verbas totais e ainda não havia realizado nada; estava a ocupar o lugar de outros com maior capacidade de execução. Recomendei que o assunto fosse abordado na reunião seguinte da comissão de acompanhamento.

Na Região de Lisboa e Vale do Tejo a taxa de aprovação de projectos era de 39% do total, mas a taxa de execução representava somente 10%. Os responsáveis atribuíam a culpa à “máquina burocrática” ... A comissão de acompanhamento só se reuniria daí a um mês. Pedi para ser informado dos resultados.

Na Região do Alentejo, as estradas representavam 40% da dotação reservada para o período 2000/2006. Os problemas eram idênticos aos das outras regiões.

Na Região do Algarve a situação era um pouco melhor porque não havia muitos projectos nessa medida.

Cheguei ao fim e concluí que tinha havido “mais olhos do que barriga”... Todos haviam reclamado muito apoio e anunciado muitos projectos. Mas estava a ser mais difícil executá-los do que pensavam inicialmente...

\*

Em determinada ocasião fomos surpreendidos pela quantidade de problemas que não haviam sido resolvidos pelo Governo anterior, porque eram difíceis ou porque arrastavam consequências políticas eventualmente negativas. Isso acontecia um pouco em todos os ministérios, mas era particularmente visível no meu. Corresponhia isso a um concurso de circunstâncias involuntário ou era antes o resultado de “argutas” decisões político-partidárias que procuravam evitar a tomada de medidas impopulares?

\*

Não vou referir, exaustivamente, as notícias que nos chegavam acerca das dificuldades que surgiam em todos os sectores. Mas convém referir algumas:

A Ministra das Finanças temia que qualquer derrapagem nos gastos dos Municípios pudesse vir a comprometer a meta do défice. Com uma experiência de dez anos no sector, atrevi-me a sugerir que ela os afrontasse, pedindo a sua colaboração, por estar em causa o interesse nacional. Foi o que ela fez com manifestos bons resultados, o que mostra que se for necessário serrar fileiras, somos capazes de o fazer. Também as notícias que nos chegavam da televisão é que não eram tranquilizantes: um passivo de mais de 250 milhões de contos, uma dívida à banca internacional de 150 milhões e 50 à nacional, dívidas à PT e à rede de transmissores, etc. A empresa não tinha fundos para assegurar o seu funcionamento para mais de dois meses! ... Precisava de um empréstimo. Por outro lado, nos últimos meses havia passado de oito para dezanove o número de cargos de direcção. Havia adquirido equipamento novo que tinha custado cerca de três milhões de contos. Mas exibia uma taxa de absentismo superior a 8%... Enfim, a RTP custava ao País cerca de 60 milhões de contos por ano, mais de um milhão por semana!... Tratava-se, manifestamente, de um sector com hábitos gastadores. E, pelos vistos, o anterior Governo não havia sido capaz de os disciplinar. Era muito urgente criar uma nova autoridade reguladora que soubesse conter o desmando. Tínhamos a prova de que eles não gostaram nada da mudança do Governo; mostravam-nos noticiários, sem grandes complexos, todos os dias...

\*

No primeiro semestre de 2002, o país-membro da União Europeia que exercia a presidência era a Espanha. Estava já estabelecido que o Conselho formal dos Ministros dos Transportes iria ter lugar em Gijón, terra natal do meu Colega espanhol, Francisco Alvarez-Cascos.

Em 10 de Maio tive uma reunião preparatória com o nosso representante na REPER (Representação Permanente junto da EU) encarregado do sector e com o Director-geral do GAERE (Gabinete de Assuntos Europeus e Relações Externas do Ministério do Planeamento). Estava já em esboço um projecto de declaração que seria

distribuído dentro de pouco tempo. Nele seriam abordados os seguintes temas: Deveríamos apoiar a promoção do transporte marítimo de curta distância (“short-sea”) na Europa. Os portos teriam de ser modernizados e simplificados os procedimentos objecto de legislação; um cuidado especial deveria ser dedicado aos aspectos aduaneiros. Deveria ficar clara a prioridade que atribuíamos ao sector portuário e ao transporte marítimo.

Numa reunião anterior em Málaga havia sido tratada a questão da sede das Agências Europeias cuja localização o Conselho Europeu deveria definir. Eram a Agência Europeia da Segurança Alimentar disputada entre a Espanha, a Itália e a Finlândia e a Agência Europeia de Segurança Marítima à qual Portugal (Lisboa) se havia candidatado; mas, para esta última havia outras cidades que a pretendiam: Nantes, Génova, Pireu e Málaga. Como se sabe, ela acabou por vir para Lisboa onde foi construída uma sede belíssima, a partir da qual os responsáveis pela EMSA (European Maritime Security Agency) têm desenvolvido uma profícua acção.

A segurança marítima preocupava-nos particularmente, porque a tonelagem dos navios porta-contentores não parava de subir tanto por unidade como no seu conjunto. Os Estados-Unidos consideravam que, na Europa, só o porto de Rotterdam era seguro; isso era um exagero óbvio! Mas a segurança constituía obviamente um tema fulcral.

Na política portuária interessava-nos, além da segurança, tratar dos aspectos logísticos, das ligações aos sistemas ferroviários e rodoviários e da cooperação entre portos. Tudo isso deveria ser referido.

Em relação ao “Céu Único”, os Espanhóis queriam chegar a um acordo político, fixando o ano de 2004 para ele ser estabelecido. Nós queríamos saber o que estava dentro da sua definição. Havia questões muito delicadas a abordar, em relação à organização do espaço aéreo; estava-se a tratar da comunitarização do espaço que iria substituir as chamadas regiões de voo nacionais. Ora, ainda não havia nenhum estudo, nem técnico nem político, sobre o qual nos pudéssemos debruçar; se a questão era delicada nos seus aspectos civis, muito pior se apresentava quando lhe juntávamos os aspectos militares. Era evidente que a União (leia-se a Comissão Europeia) queria ganhar alguma predominância, neste sector, sobre os Governos nacionais. Sucedia mesmo que havia alguns Estados que queriam

usufruir de vantagens em relação a outros; era o caso da Espanha sobre a França e sobre Lisboa. Deveria, em nosso entender, elaborar-se sobre o modelo de organização que seria proposto aos Governos dos países-membros. Era a Comissária espanhola, Loyola de Palácio, que queria muito construir a Europa do Ar. Nós queríamos avançar, conhecendo o terreno que pisávamos.

\*

A situação do “offshore” da Madeira merecia-nos alguns cuidados. Sabíamos que o Governo Regional atribuía uma grande importância à sua existência como instrumento de desenvolvimento da Região, mas não gostávamos da possibilidade de, por detrás dele, se poderem passar coisas que não controlávamos.

Em determinada ocasião, aventou-se a possibilidade de admitir uma isenção somente até um determinado patamar dos seus lucros. Acima disso eles seriam tributados à taxa normal. Mas era difícil fazer qualquer destas coisas: fixar o limiar, estabelecer a bonificação, retirar facilidades já concedidas, etc... Eu compreendo que o desenvolvimento reclama instrumentos criativos, mas não defendendo coisas tão criativas...

\*

Em 16 de Maio fiz o ponto das relações com Bruxelas, tanto em matéria de projectos apresentados, como de dinheiros. Em matéria de ligação das rodovias com as suas congéneres espanholas informaram-me de que não havia problemas. Sucede que, uns anos depois, eu fiz a estrada entre Vilar Formoso e Ciudad Rodrigo e ela estava uma lástima, tanto em perfil longitudinal como transversal como, ainda, quanto ao pavimento. Manifestamente, o último lança espanhol de ligação com a rede portuguesa não representava uma prioridade para “nuestros hermanos”... Isso só confirmou a minha posição, formada ao longo de vários anos de observação.

O Instituto de Estradas de Portugal havia proposto doze novos trechos de Itinerários Principais e Complementares, além de novas ligações ao aeroporto da Portela e da Terceira Travessia do Tejo. Parecia-me muita candidatura, mas a evolução do processo haveria de conferir prioridade a algumas delas, deixando outras para

trás; estava prevista uma revisão da candidatura em 2004. Todavia, o que tinha seguido para Bruxelas não era essa proposta; não se sabia bem de onde ela havia partido; fora, seguramente, do gabinete do Ministro que não informara o IEP...

Foi-me chamada a atenção para a ausência, dentro da estrutura do Ministério, de uma instância que fizesse a coordenação entre os vários modos de transporte. Não fazia sentido que, estando sempre a sublinhar a importância da intermodalidade, não houvesse um responsável designado para a assegurar. Para mim isso era função de um Gabinete de Estudos e Planeamento (GEP) que havia sido extinto por um dos meus antecessores que me havia dito, pessoalmente, que o fazia porque entendia ser essa uma das funções do próprio Ministro. Estava demonstrado que, afinal, este deveria apoiar-se num órgão da Administração para desempenhar essa função em permanência e garantir que o assunto não ficaria em suspenso aquando de uma mudança de Governo.

Na ferrovia havia, pelo menos, três entidades que encomendavam estudos e faziam propostas: a REFER, a RAVE e a CP. Soube que estavam lançados os estudos para a concretização da ligação de alta-velocidade Lisboa-Porto-Espanha. A CP contestava um estudo que tinha sido feito por um conhecido consultor. O pior é que havia três instâncias a falar com Espanha e com Bruxelas: a REFER + RAVE; o Instituto Nacional de Tráfego Ferroviário (INTF) e a CP. Isto era o pior que se poderia fazer. Tive de pôr um alto a tanta confusão de diálogos.

A Directiva Espanhola sobre Caminhos-de-Ferro já havia sido transposta pelos Espanhóis. Nela se definiam dois valores para a alta velocidade: 200km/h para o tráfego condicionado e 250km/h para os eixos a construir de novo. Também tinham transposto a Directiva da Interoperacionalidade. Eu queria primeiro arrumar a nossa casa e formular uma opinião fundamentada. Como sempre sucede, eram invocados frequentemente os grandes projectos espanhóis: alcançar em TGV, Barcelona em 2004 e a fronteira de França em 2005; fazer Madrid-Vigo-Corunha até 2007, de modo a que se pudesse percorrer o trecho entre as duas primeiras cidades em três horas e meia; e construir Madrid-Cáceres-Badajoz para uma velocidade de 350Km/h, estando pronto até 2010. Nessa ocasião falava-se muito no “cambio de ejes” nos comboios que tinham de percorrer trechos com as duas bitolas. Eu tinha informação de especialistas que me desa-

conselhavam muito a fazer alterações nas “boggies” em comboios (locomotivas e carruagens) de alta velocidade; elas tornar-se-iam um ponto fraco em matéria de segurança. A RENFE dispunha de um local de ensaios onde experimentavam as diversas soluções. De acordo com as informações que me chegavam, a alta-velocidade em Espanha seria para “viajeros y mercancías”; ora, estas últimas, para mim, não precisavam de seguir a tão altas velocidades...

Para mim ficou claro que o sector ainda não tinha uma opinião fundamentada sobre o que fazer e isso não é bom, porque não facilita a tomada de decisões mais políticas do que técnicas e, num sector tão exigente em tecnologia como são os caminhos-de-ferro, quando se avança tem de ser sobre terreno muito seguro. Sempre que eu dizia isso havia quem chamasse a atenção para o facto de a ligação Madrid-Sevilha em alta-velocidade nunca ter sido feita sem o empenhamento político determinado do Presidente do Governo Felipe Gonzalez e que, afinal, tinha sido um grande sucesso... Isso era verdade, mas não correspondia ao meu modo de tomar decisões... Direi mais coisas sobre tudo isto, nas páginas a seguir.

\*

Havia queixas dos meus antecessores e de outros membros do Governo que queriam ver as suas obras realizadas, em relação às delongas do Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes. Um deles tomou, mesmo, a decisão de não consultar o Conselho. Mas eu achava que este desempenhava potencialmente um papel muito importante, mormente num país que não prima pelo rigor nem pela obsessão com a excelência, como eu acho que deve acontecer. Por isso pedi ao seu presidente, Eng. Oliveira Faria, para fazermos, em conjunto, uma reflexão sobre o Conselho. Ela teve lugar no dia 20 de Maio.

Ele começou por fazer uma exposição acerca do trabalho recentemente produzido. Estavam concluídos dois livros, um com os pareceres do Conselho sobre edifícios públicos, das décadas de 40 e 50 e outro com os pareceres sobre urbanismo, também de 40 a 60. Sublinhou que estavam a ser feitas e pagas as duas obras. Eram seguramente publicações muito importantes e não só para os historiadores; haveria muito a reflectir sobre a maneira como se projectava e construía nesse tempo. Mas pareceu-me que deviam ter sido feitas cinquenta anos antes...

Falámos sobre a actividade em curso. Estavam preparadas as normas de segurança contra incêndios e já haviam sido publicados regulamentos de segurança contra incêndios em edifícios escolares, hospitalares e administrativos; eles pareciam a elaboração de normas de exploração dos mesmos edifícios, que me pareciam indispensáveis. Os três regulamentos, publicados sob a forma de decreto-lei, eram de 1998. Havia portarias para constituir os grupos multidisciplinares que haviam de os elaborar. Dei indicações para que tudo seguisse com brevidade; era evidente que teria de ser o Ministério das Obras Públicas a conduzir o processo. Uma matéria que os ocupava era a elaboração de normas para a resolução de litígios com empreiteiros. O número de obras realizadas ao longo dos vinte anos anteriores tinha-se ampliado muito, sendo natural que se vissem aumentadas as situações de conflito. Surpreendeu-me, todavia, a desproporção: 90% dos litígios eram com as Autarquias Locais; só 10% tinham lugar com a Administração Central. Havia legislação de 1999 sobre o regime jurídico de empreitadas e, em dois artigos, estava prevista a forma de proceder em matéria de tentativa de conciliação. Regra geral o processo ia desembocar no próprio Conselho que tinha de apreciar entre 120 a 150 processos por ano, sendo o sucesso da ordem dos 50%. Mas isso tomava tempo.... Sucedia uma complicação surpreendente: em algumas das conciliações bem-sucedidas havia casos de processos aos quais faltava o visto do Tribunal de Contas. Ora, como a conciliação, para ter validade, teria de ser homologada pelo ministro, eu avisei logo que não homologaria nada que não estivesse totalmente legal, o que implicava, naturalmente, aquele visto. Neste nosso País, cheio de “criatividade” administrativa, pensei logo no expediente que seria provocar um conflito e uma conciliação para ultrapassar a falta de um visto. Mas isso não deve ter chegado a acontecer... O passo errado estava no acto da adjudicação sem visto. Pedi para ver que esclarecimentos se deveria fazer à lei para que tal nunca viesse a ter lugar. Fui verificar o que é que eu próprio havia feito: tinha homologado sete autos de conciliação, todos escoreitos e não homologado um, por falta de cumprimento de legislação. Mas oito autos em dois meses era muita coisa! Tinha de se actuar a montante. Também havia um problema em suspenso que respeitava ao acompanhamento das concessões rodoviárias, além do Ministério das Finanças e do Instituto das Estradas de Portugal; pôs-se a hipótese de

ser, também, o próprio Conselho. Mas o seu presidente não se mostrou nada entusiasmado. Como eu o compreendia!...

\*

Iria haver um Conselho Informal dos Ministros dos Transportes europeus em Gijón, convocado pela presidência espanhola. Como sempre fiz, tratei de ver com os nossos funcionários, quer da REPER quer do sector em Lisboa, quais seriam os temas a tratar e quais seriam as posições que nos conviria defender. Algumas vezes, surgiam temas novos em relação aos quais havia mesmo que improvisar no momento; mas, se se souber antecipadamente o que vai ser abordado, convém sempre reavivar quais foram as nossas posições anteriores e preparar, pelo menos, as ideias que iremos defender. Durante anos sentei-me (PT) em Bruxelas, entre o ministro holandês (NL) e o britânico (UK), nos Conselhos Formais; pois eles nunca falavam sem estar apoiados em textos que lhes eram passados para lerem... Só tinham de fingir que não liam; ora, a língua inglesa é óptima para isso, porque algum “gaguejar” até fica de bom-tom...

Na reunião em Gijón, o meu Colega espanhol iria insistir no transporte marítimo de curta-distância; eu não podia senão apoiá-lo. Também iria estar em análise o grau de envolvimento do sector público no sector portuário. Nós éramos a favor das concessões daquilo que pudesse ser concessionado. Até há pouco tempo atrás, o transporte marítimo não era subsidiado. Mas, naquela altura, havia um programa europeu, chamado *Marco Polo* que contemplava a subsidiação de linhas regulares. O objectivo desse apoio era tirar carga da estrada; previa-se dar um subsídio de um euro por cada 500 toneladas/km que optassem pelo transporte marítimo. A Comissão Europeia já tinha admitido a concessão de subsídios em França e no Reino Unido, dados pelos respectivos Governos. Tratava-se, então, de generalizar a prática. De certeza que a intermodalidade iria surgir na discussão; eu deveria preparar-me com dados relativamente às acções praticadas entre nós.

\*

Soube, em finais de Maio de 2002, que 25% da população de Resende era beneficiária do Rendimento Mínimo Garantido. Alguma coisa de errado deveria haver

por detrás. Era uma questão estrutural a que tinha de se atender com instrumentos diversos daqueles apoios.

\*

Ao longo destas memórias eu já me referi à importância que atribuo aos arquivos e a outras fontes documentais e à sua preservação como fonte para a escrita da História. O Ministério das Obras Públicas dispõe de documentação importantíssima para o estudo da História do nosso País. Propus que os arquivos fossem abertos a estudantes de mestrado e de doutoramento que versassem, nos seus trabalhos, assuntos ligados à acção dos diferentes ministros, ou a obras concretas ou a legislação temática para os quais fosse essencial a consulta às fontes neles disponíveis. Achei que se poderia, mesmo, contemplar a criação de um prémio com o título do Ministério e que seria dado em parceria com o editor que a publicasse; o júri seria formado por quatro académicos respeitados e presidido pelo próprio Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes. Por outro lado, era oportuno publicar um Dicionário Histórico das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Havia um alto funcionário do Ministério que estava em boa posição para se encarregar da sua elaboração, mas era preciso celebrar um contrato para ele o produzir, além das suas funções correntes; encarreguei de o preparar a Secretaria-geral que deveria arcar com os respectivos custos.

\*

Em 2002, a logística, quer como actividade económica quer como disciplina científica, estava a dar os seus primeiros passos. Nas Escolas de Engenharia de Lisboa e do Porto arrancavam os primeiros cursos e constituía-se o Gablogis, o Gabinete para o Desenvolvimento Logístico em Portugal. Ora, num país periférico como o nosso e com muitas ligações de exportação e de importação para numerosas partes do mundo, nas quais a intermodalidade representa um imperativo com vista à redução da factura dos transportes, a logística tinha de passar a constituir uma prática corrente e exercida com alto grau de profissionalismo. Por isso, ao Gabinete estava reservado um papel de maior re-

levância. Recebi-o no dia 27 de Maio de 2002. Ele estava em constituição há cerca de um ano, mas experimentava atrasos burocráticos variados. Tinha a forma de um grupo de missão por essa ser a solução mais ágil. Mas estavam a defrontar-se com algumas dificuldades. O Ministério das Finanças não reagia às suas propostas e, na minha área, tinha havido também dois ministros no prazo de um ano, o que não facilitava as coisas. Assim, a proposta era que o grupo fosse formado por sete elementos e que tivesse o apoio administrativo da Secretaria-geral. Estavam instalados em Alcântara, num edifício da antiga Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau que era excelente e estava a ser recuperado. Apesar de ser um grupo pequeno já tinham escrito um programa logístico para o País, no qual avultava uma rede nacional de plataformas logísticas; a prioridade ia para Sines e para dois centros de mercadorias, um na área metropolitana de Lisboa, outro na do Porto. Por pressão da Direcção-Geral da Política Regional e Urbana da Comissão Europeia (DG REGIO) o projecto tinha sido entregue a um gabinete inglês que tardava em apresentar resultados práticos.

O estudo havia sido considerado como um plano sectorial e eles não estavam de acordo com essa perspectiva, no que tinham o meu acordo. Pretendiam acompanhar a implementação de um plano com carácter transversal. Ora, o documento era omissivo em relação aos portos, o que representava uma grave lacuna; também não se referia ao modo ferroviário, fazendo assentar as suas considerações no rodoviário, o que era manifestamente errado. Limitava-se a fazer um diagnóstico e a identificar algumas áreas potenciais para localizar as plataformas. Como não ia ao fundo das questões, ficou inconsequente.

A logística é uma matéria transversal e, obviamente, tem de ser olhada numa perspectiva multi-modal. Nesse entendimento, tinham detectado um terreno privado no Sobralinho, perto de um novo nó da A1 e com acesso à linha ferroviária cerca de Bobadela. Já haviam contactado com a CP cujo parecer era positivo. A área era de cerca de 30 hectares. Pretendiam que o projecto fosse apresentado ao novo programa Marco Polo que, naquela altura, estava em fase de regulamentação. No caso de Leixões, estavam a analisar uma hipótese no Freixieiro e, aí, já havia contactos com a Câmara Municipal de Matosinhos, com a CP e com a APDL

(Administração dos Portos do Douro e Leixões). Essa solução acabaria por não vir a ser concretizada por dificuldades legais e outras relativas ao sector ferroviário. Solicitavam a elaboração de uma Resolução do Conselho de Ministros que explicitasse a filosofia de actuação e definisse o caminho a seguir.

Em Espanha, nessa altura, já havia doze plataformas logísticas e o critério tinha sido responder onde havia procura, como deve ser em qualquer caso. O negócio das plataformas tinha um lucro diferido no tempo; por isso era preciso a intervenção do Estado; à medida que ele ia ganhando consistência, poderiam ir sendo transferidas as participações e as competências. O que se devia era juntar, logo desde o início, os parceiros potencialmente interessados, para os quais se iria transferindo a actividade. Mas, além daquelas três localizações, havia em Setúbal um potencial logístico poli-nucleado e na Figueira, em Aveiro e em Viana do Castelo, valeria a pena explorar as respectivas virtualidades. Com outro carácter, havia plataformas possíveis na Guarda (rodo-ferro), em Elvas e em Tunes (Algarve). Pedi-lhes para fazerem uma proposta, relativamente ao que se deveria impulsionar, baseada naturalmente nos estudos que já tinham elaborado.

\*

A manhã do dia 28 de Maio foi passada com a Comissão Parlamentar de Obras Públicas e Transportes. Falaram os Deputados Pedro Moutinho (PSD), José Junqueiro (PS), Manuel Cambra (CDS) e Bruno Dias (PCP):

Um fez reflexões sobre as intenções que havia e o modo de as concretizar, sobre a previsibilidade e a responsabilidade, a racionalidade das iniciativas a levar a cabo e a segurança com que se deveria executar tudo. Era difícil não estar de acordo com tão sensatas recomendações e tão genéricas.

Outro lembrou as críticas que haviam sido feitas ao Governo anterior, mas salientou a previsibilidade e o rigor com que tudo havia sido feito (Ele tinha sido Secretário de Estado). Recordou que os estudos ambientais haviam representado a origem de numerosas alternativas às iniciativas originalmente propostas. Referiu-se à importância das plataformas logísticas e à perspectiva integrada com que haviam sido concebidas. Disse que o terminal de Figo Maduro representava um problema delicado, tendo em vista a expansão da aerogare da Portela. As ma-

térias portuárias eram da maior sensibilidade para o País; deveria ser constituída uma agência para o transporte marítimo de curta-distância e localizá-la em Setúbal. Os portos de Leixões e de Lisboa eram uma realidade muito importante, o primeiro no domínio da carga e o segundo porque se tinha tornado no maior porto de cruzeiros da costa atlântica. Em relação ao comboio de alta-velocidade (TGV) havia predominado sempre o bom-senso; como é que eu comentava a afirmação do Primeiro-Ministro dizendo que não o iríamos construir? Insistia em que se tratava de uma infra-estrutura indispensável e queria que eu definisse o calendário que previa para a sua construção. O aeroporto da Ota representava um equipamento fundamental; o estudo Portela 2005 confirmava o seu ponto de vista que preconizava a sua construção, ao mesmo tempo que se teriam de fazer obras no da Portela para prolongar a sua existência até ao momento da abertura do primeiro; tratava-se de assegurar o “conforto logístico” da Portela. Estimava que a melhoria deste aeroporto reclamaria pelo menos 200 milhões de contos que era o número que lhe tinha sido apontado, mas que ele considerava optimista; entendia que a expansão da Portela deveria ser feita com fundos nacionais. O TGV teria de passar pela Ota e os trabalhos deveriam prosseguir imediatamente porque se estava a perder tempo. Era certo que a despesa não iria ter lugar naquela legislatura; previa que tudo tivesse lugar depois de 2006. Mas o Governo deveria fixar em 2002 quando é que seriam iniciadas as obras da Ota. Manter a Portela acarretava riscos em matéria de segurança e de condições ambientais; por isso, reclamava a apresentação de um calendário elaborado com sentido de previsibilidade e rigor. Queria saber qual era a estratégia do Governo em relação à ANA. E a nova travessia do Tejo? Até que ponto é que ela se articulava com a construção do TGV? Em relação ao sistema rodoviário, o plano traçado teria continuidade? E as SCUT? Sublinhou que eu teria ocasião de fazer várias inaugurações graças às iniciativas dos dois Governos anteriores. O que é que se iria fazer em relação ao IC24, ao IC3 e ao IC12? Tinham-lhe dito que eu iria falar naquela sessão em cortes da despesa pública. Onde é que eu propunha que eles fossem feitos? Quais os itinerários que iriam deixar de ser feitos e as variantes com projecto a quem aconteceria o mesmo? Eu sabia que o orador havia sido Secretário de Estado do Governo anterior e que se aplicava em defendê-lo. Mas o arrazoado que fez de-

monstrava muita falta de sentido de realidade. Falava como se houvesse meios para satisfazer todas as fantasias.

O orador seguinte desejou-me muitos êxitos. Queria a reabilitação da via férrea entre Coimbra e a Lousã e entre Sernada e Espinho; também defendia o enterramento da Linha do Norte, em Espinho. Em relação à rodovia, preconizava a manutenção do Plano Rodoviário 2000 e sublinhava a importância da segurança rodoviária, através do investimento em sinalizações e escapatórias para os pesados; no domínio da segurança rodoviária os itinerários IP3, IP4 e IP5 eram muito difíceis de gerir. As duas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto eram muito importantes para o País; havia a intenção de criar mais algumas? A reabilitação urbana nunca tinha sido levada muito a sério; será que iria sê-lo agora? Preconizava a extinção do Instituto Nacional de Habitação.

O último perguntou-me se havia um pacto para atacar a Juventude Portuguesa, porque a ausência de uma política de habitação a ela dirigida inculcava isso. A habitação representava um mero sub-produto do mercado de solos. A habitação própria não era nenhum crime e, por isso, deveria ser fomentada. O estímulo do mercado de arrendamento também era importante; mas deveria ser fomentado segundo uma perspectiva que não fosse a “óptica do proprietário”. Com a liberalização anunciada do mercado de arrendamento era certo que o inflacionamento do preço das habitações iria ser muito rápido. Estava já a haver especulação em relação às casas devolutas. E em relação à política de transportes, o que é que se passaria com a rede ferroviária tradicional? Quais eram as intenções do Governo em relação ao caminho-de-ferro no interior do País? Tinha que se evitar a “litoralização” da ferrovia e a constituição de corredores-canhão que ela representava. Impunha-se concretizar a integração da rede ferroviária. A manutenção da TAP como companhia de bandeira era crucial, debaixo do ponto de vista estratégico; estava-se a pensar na sua privatização e isso representava um caminho errado. Seria possível celebrar um acordo estratégico com a Air France? As estratégias dos privados que entrassem eventualmente na TAP poderiam não convergir com o interesse nacional; a recuperação da TAP tinha de ser feita por outras vias que não a sua privatização. A Ota representava uma alternativa à Portela; quanto é que es-

távamos dispostos a gastar nesta? E no terminal de carga aérea? Em relação aos transportes públicos, apoiava a criação das Autoridades Metropolitanas de Transportes, mas na condição de se manterem as empresas públicas de transportes. Era fundamental assegurar a participação das Autarquias Locais. O Metro do Sul do Tejo era fundamental mas ele estava preocupado com a distribuição dos encargos pelos diferentes parceiros (Discutia-se, nesse momento, a necessidade de apoiar mais a Câmara de Almada...).

Todas estas considerações foram feitas na sequência da minha exposição que não foi mais do que o desenvolvimento da parte do programa do Governo que respeitava ao sector das Obras Públicas, Transportes e Habitação, como não podia deixar de ser, numa primeira intervenção neste domínio, feita um pouco mais de um mês após a posse do Governo. Todas elas já vinham preparadas e não haviam sido minimamente adaptadas ao que eu lhes tinha exposto; ou eram as posições oficiais dos seus partidos, ou defesas de posição por eles adoptadas ou reflexões genéricas com recomendações de bom-senso. Dali eu poderia retirar pouco ou nada para melhorar a acção do Governo, ou para me forçar a reflectir sobre outras maneiras de a orientar.

Não pude deixar de pensar como seria melhor ter menos Deputados, mas mais apoiados por gabinetes que lhes preparassem as bases das suas intervenções. Mas isso é sacrilégio para os pequenos partidos que vivem no pânico de não terem o número suficiente de membros para constituir um grupo parlamentar, o que na realidade seria o caminho para a sua irrelevância política ou, mesmo, para a sua extinção.

Eu reproduzi com rigor a linha das intervenções de cada um, porque sendo o encontro com uma Comissão Parlamentar não há registo dele em parte nenhuma.

\*

O sector das pescas é sempre muito sensível na União Europeia. O país-membro com maior frota pesqueira é a Espanha, mas há nórdicos e escoceses com situações muito delicadas, quase sempre porque o sector é dominante em certas ilhas ou portos. Em fins de Maio de 2002 estava em discussão uma proposta de política comunitária para o sector, mas sabia-se que havia quatro Estados com reservas,

o que iria atrasar tudo. Portugal havia abatido mais barcos do que devia; mesmo assim, 40% das nossas embarcações tinha mais de 25 anos; não se havia investido na frota pesqueira. E os nossos pescadores voltaram costas ao mar; em dez anos tinham passado de 40.000 para 25.000! Não é que, debaixo do ponto de vista do produto, o sector tivesse um grande peso. Mas ele fazia, seguramente, parte da nossa identidade e deveríamos também, olhar para isso. Sobretudo, não nos deveríamos deixar colar à posição espanhola, passando ao lugar de apêndice do nosso vizinho. Eu atribuo importância a estas coisas.

\*

A lei não obriga a que os pedidos de autorização legislativa sigam para a Assembleia da República acompanhados dos projectos dos próprios diplomas a que respeitam. Mas a experiência mostrava que vinha sempre, a seguir, o pedido de apresentação da legislação que o Governo queria produzir e que, por razões de celeridade, havia optado pela via da autorização legislativa. Com essa obrigação e com a consequente discussão do próprio diploma, quase era melhor optar pela elaboração de legislação substantiva. O pior eram os prazos que esta reclamava!... Nós não temos o sentido da eficácia... Tudo é aproveitado para alongar os processos legislativos, complicando-os e atrasando-os.

\*

Em princípios de 2001, demo-nos conta de que estava a haver uma imigração grande para Portugal, a maior parte de países africanos, mas também de outras partes do mundo. Começámos a temer deixar de ser o espaço de segurança que sempre havíamos sido. A França e a Holanda tinham acabado de produzir legislação muito restritiva em termos de legalização da imigração. Nós deveríamos aumentar a nossa capacidade de inspecção e combater a banalização da desobediência à lei que, tínhamos a sensação, passara a ser mais corrente. Estimávamos que houvesse, nessa altura, em Portugal, à volta de 100.000 imigrantes a circular sem documentos e mais 400.000 a fazê-lo legalmente. Sabia-se que o consulado alemão em Kiev havia emitido, em 2001, cerca de 500.000 vistos de turismo; uma vez entrados no espaço europeu os “turistas” circulavam por todo ele, com

facilidade. Sabia-se que Kiev era um posto consular fulcral. No último ano e meio haviam entrado em Portugal quase 200.000 imigrantes; de cada cem ficavam cinquenta e dois na Área Metropolitana de Lisboa. O ponto de ruptura era considerado ser 10% da população activa; não estávamos longe de o atingir. Por isso, se impunha que acompanhássemos os restantes países europeus nas limitações impostas e preparássemos as nossas polícias para lidar com este tipo especial de imigração, habitualmente organizada por mafias internacionais perigosas, para lidar com as quais o nosso ordenamento jurídico não estava muito estruturado. Quem reagia a esta nova leva de imigrantes era a segunda geração dos imigrantes africanos, que afirmava que os Portugueses os preferiam por razões de cor e, especialmente, pelo seu nível de instrução.

\*

Nós sentíamos que as expectativas dos Portugueses em relação ao nosso Governo eram muito elevadas. Por isso pretendíamos que eles se apercebessem rapidamente que estávamos, realmente, a trabalhar para isso. Foram, para tal, definidas as seguintes orientações prioritárias: i) acelerar a desburocratização; ii) consolidar o tecido produtivo e facilitar a sua regeneração; iii) promover o investimento estrangeiro como instrumento de mudança; iv) estimular o clima de concorrência; v) privatizar muitas empresas que ainda figuravam no sector público; vi) facultar incentivos ao investimento produtivo e vii) estimular a inovação por via da operacionalização dos resultados da investigação, especialmente da promovida pelas empresas. Era uma receita clássica, mas tornava-se urgente que os decisores portugueses tivessem a consciência de que ela estava em curso e de que havia ao seu dispor instrumentos para que eles participassem.

\*

A Escola Náutica Infante D. Henrique ficou sob a minha tutela. Recebi dois dirigentes da AAMC (Associação dos Armadores da Marinha Mercante) que me vieram falar sobre a necessidade de dotar a Escola com um novo estatuto e de dar grande atenção à sua gestão.

Como aconteceu com numerosos estabelecimentos de ensino em 1974, politizou-se muito o seu governo; não surpreendentemente, foi onde havia vínculos mais fortes ao regime anterior que mais radical se revelou a mudança. O resultado foi desastroso, porque as diversas forças se entrincheiraram, poucos pensando na missão da Escola, deixando-se envolver em disputas político-partidárias que paralisaram muitos estabelecimentos de ensino. Neste caso, a reabilitação estava a revelar-se difícil e, por isso, lenta. E, todavia, havia uma grande necessidade de oficiais da marinha mercante, quer no armamento nacional, quer por toda a Europa. Já nessa ocasião eu sabia que os três países europeus que não tinham dificuldade em recrutar alunos para as profissões marítimas eram a Noruega, a Grécia e a Roménia, onde os jovens as procuravam com entusiasmo. Nos restantes havia, manifestamente, grandes dificuldades de recrutamento, sendo corrente o guarnecimento de navios de companhias europeias, nomeadamente os porta-contentores, com tripulações orientais.

Antes de ir visitar a Escola quis ouvir sugestões acerca do que fazer. Começaram por me propor a criação de um grupo de missão constituído por representantes do Ministério, da AAMC e da própria Escola que deveria propor, a breve trecho, um plano de acção para lançamento imediato. A maior debilidade estava ligada à falta de “marketing” da Escola, sendo que o País não se apercebia de que ela existia. Por outro lado, o corpo docente havia sido profundamente saneado e uma grande parte dele era constituído por profissionais em “part-time” que exerciam funções noutros lados e que lá iam apenas para dar uma disciplina ou duas. Os membros permanentes eram poucos e passavam uma boa parte do seu tempo a guerrear-se uns aos outros. Por sua vez, as instalações estavam a precisar de uma profunda reabilitação. Havia coisas que, simplesmente, não funcionavam como sucedia, por exemplo, com o tanque para aulas de mergulho. Mas, por outro lado, existiam equipamentos muito modernos, nomeadamente os simuladores para o ensino de pilotagem.

A Escola, queixaram-se eles, estava rigidificada por uma burocracia inconcebível. Entendiam que um período de dois anos era suficiente para preparar os instruídos para irem para o mar, após uma admissão com o 12.º ano de escolaridade. Assim, alternar-se-iam os períodos passados na Escola com outros no mar para serem

praticantes (navegação ou máquinas) e, finalmente, oficiais. As máquinas reclamavam dois anos. A formação a bordo era fundamental: depois da posição de chefe de quarto passaria a imediato e, posteriormente, a comandante; sendo que o ramo das máquinas se revelava mais longo. Dever-se-ia ter em atenção as formações internacionais que eram exigentes e repousavam muito na formação a bordo.

Era surpreendente que não houvesse nenhum representante dos armadores nos conselhos da Escola. Mas o corpo docente era vasto, mais de cem elementos. Tudo isso com um insucesso escolar pasmosamente elevado: de 500 discentes, saíam por ano 20 diplomados! E havia quem lá estivesse cinco ou seis anos!...

A Escola era mista, mas atraía poucas raparigas. Para facilitar a vida de alunos de longe, ela estava dotada com um internato.

Em tempos também tinha havido um ramo de formação para radio-técnicos, mas a carreira tinha sido extinta.

Fiquei ansioso por visitar a Escola no local.

\*

No dia 31 de Maio começou, em Gijón, o Conselho Informal dos Ministros dos Transportes da União Europeia convocado pela presidência espanhola. O Ministro era Francisco Álvarez-Cascos, natural da terra e uma personalidade muito especial. Entendemo-nos bem, mas surpreendeu-me a maneira autoritária como reclamava informação ou dava instruções aos seus directores-gerais. Estive com ele várias vezes, posteriormente, mas conheci-o quando cheguei ao hotel, rodeado das autoridades regionais e locais a quem mostrava conhecer com proximidade e tratava com grande intimidade e exuberância.

Também estava presente a vice-presidente da Comissão Europeia e Comissária dos Transportes, Loyola de Palácio, com uma merecida reputação de competência e dedicação, a qual morreria poucos anos depois vítima de cancro. Fiquei com uma boa memória a seu respeito.

Já o disse noutros capítulos em relação às presidências espanholas: tudo é feito em grande e com manifesto propósito de impressionar. A postura imperial custa-lhes a passar. Mais ninguém na Europa organiza encontros com tanta pompa como

eles; está-lhes na massa do sangue e, quando não o fazem desse modo, sentem-se mal ... Escolheram para acolher a reunião o mais opulento edifício de Gijón. Voltei lá uns anos depois, para um encontro sobre transportes marítimos.

O anfitrião começou por fazer o elenco do que gostaria de ver discutido no nosso encontro: o aligeiramento dos processos administrativos no sector dos transportes; a questão das alfândegas e sua simplificação; a tarifcação nos diversos modos de transporte; a interoperabilidade das cadeias de transporte marítimo e as cadeias intermodais e, finalmente, o programa Marco Polo prestes a entrar em operação.

A Comissária referiu que havia um documento que visava reduzir de 50 para 5 os papéis normalizados para o manuseamento de cargas nos portos; ele era originário da IMO (Internacional Maritime Organization – com sede em Londres). Os circuitos comunitários seriam muito facilitados pela existência do VTS (Vessel Traffic System), que era uma “batata quente” que eu tinha entre mãos. Em relação aos serviços portuários, a sua pretensão era avançar muito rapidamente. Preocupava-a a eficiência dos portos e a ligação destes aos transportes terrestres de maneira a facilitar a intermodalidade. Foi a primeira vez que eu ouvi falar nas “Autopistas del mar”, das quais vim a ser, anos depois, o primeiro coordenador europeu. Queria evitar ao máximo “cuellos de botella”, nas cadeias de transporte. Referiu-se ao programa Marco Polo e às oportunidades que ele iria abrir, quando entrasse em operação no ano seguinte. Recomendava que se reflectisse melhor sobre as tarifas praticadas nos diversos modos de transporte e nos seus custos efectivos; para isso deveria ser desenvolvida a metodologia da tarifcação. Todos deveríamos atrair os operadores privados para o sector dos transportes, porque a experiência mostrava que o sector público não era capaz de responder cabalmente à procura. Dever-se-ia dar mais atenção às novas tecnologias; não só os navios eram mais rápidos como os tempos de carga, de descarga e de transferência intermodal tinham de ser mais curtos. Para que tudo isso acontecesse era muito importante zelar pela formação profissional de todos os agentes envolvidos.

Falámos todos, como era de regra, levantando temas diversificados. A um preocupava-o mais o transporte de mercadorias perigosas. Para outro eram os custos dos transportes que o preocupavam. O transporte marítimo continuava caro e, por muito inconveniente que isso fosse, era o rodoviário que continuava a ser o

mais barato. Os portos tinham que se adaptar às novas mudanças de tecnologia, nomeadamente às electrónicas. A cadeia logística é que deveria merecer as nossas atenções. Relembrou que era o transporte marítimo o menos agressivo em termos ambientais. As indústrias deveriam ter mais iniciativas no campo dos transportes e da logística. Era urgente avançarmos com as fronteiras electrónicas. A evolução nos transportes iria ter lugar especialmente no sector marítimo e no caminho-de-ferro. O transporte marítimo de curta-distância iria adquirir importância crescente. Conviria definir muito concretamente em que é que ele consistia, porque, sendo certo que seria objecto de apoios europeus, tornar-se-ia conveniente que não houvesse necessidade de estar a esclarecer o que ele era, todas as vezes que se tratasse de dar subsídios. Os transportes marítimos representavam a forma mais económica de ultrapassar as grandes barreiras naturais europeias (os Alpes e os Pirenéus). Para assumir alguns riscos de lançamento de certas linhas de cabotagem seriam necessários alguns apoios comunitários.

O sector privado deveria assumir o seu papel no lançamento de linhas marítimas de curta distância. As ajudas de Estado deveriam ser evitadas para não distorcem a concorrência. A dimensão ambiental dos diversos modos de transporte tinha de ser cada vez mais considerada. As interconexões entre o transporte marítimo e os terrestres deveriam merecer a nossa atenção. Olhava com muita expectativa a criação das Auto-estradas do Mar.

O controlo veterinário e fito-sanitário tinha de progredir muito. O “e-commerce” iria expandir-se; deveríamos antecipar as consequências desse facto sobre o sistema de transportes. Os pequenos portos europeus tinham um papel muito importante a desempenhar. Os aspectos da segurança deveriam ser atendidos: terrorismo, imigração ilegal e coisas semelhantes.

O que concorria entre si não eram os diferentes modos de transporte, mas as cadeias que eles formavam; por isso a nossa atenção deveria ir, prioritariamente, para as cadeias intermodais de transportes. Os “portos secos” no interior dos países extensos eram da maior importância para a economia.

Cada região europeia tinha as suas especificidades. Deveríamos dotar-nos de um modelo eficaz de cooperação transfronteiriça.

A haver apoio financeiro, ele deveria obedecer a quatro critérios: (a) ser finito; (b) ser proporcional ao benefício recolhido; (c) representar um nítido “value for money” e (d) em nenhum caso, o custo deveria comprometer a concorrência. Esta recomendação foi apoiada por outro Colega que referiu estar “très inquiet” pelos efeitos perturbadores das subvenções.

A Comissária voltou a referir-se ao programa Marco Polo, o qual não gostaria de ver a apoiar distorções na concorrência. Estava preocupada com o teor de enxofre de muitos combustíveis e dos efeitos danosos que ele induziria. A remoção das dificuldades administrativas representava uma das suas preocupações, pelo que pretendia ver reforçada a harmonização das diversas formas de proceder. Estava muito ciente das alterações que iriam ser induzidas pela introdução das novas tecnologias. Relembrou que existia uma definição de “Short-Sea-Shipping” datada de 1999, mas que ela não se revelava satisfatória; sublinhou a dificuldade de encontrar uma fórmula que contemplasse todas as dimensões relevantes da modalidade; iria prosseguir com os seus esforços para chegar a uma definição aceitável por todos. A questão da segurança preocupava todos os países europeus e também os Estados- Unidos da América. Em relação à divulgação de “listas negras” dos portos inseguros tinha um grande receio em relação às repercussões económicas que isso poderia ter; por isso não queria ir por esse caminho. Mas tinha de se encontrar uma forma de actuação europeia articulada para evitar que os Estados- Unidos avançassem com um procedimento estabelecido de forma unilateral.

Na manhã do dia seguinte, visitámos o extraordinário centro de investigação e formação relativamente a fogos a bordo que o Governo Espanhol construiu nas imediações de Gijón. Tratava-se de um investimento muito substancial e que reunia especialistas do mais alto nível de competência. Ficámos todos muito impressionados. E eu, que vim mais tarde a lidar mais de perto com o sector, pude verificar que na Europa não havia outro semelhante; por isso recomendei algumas vezes que, em vez de inventar tudo de novo, se comesse por assegurar a colaboração com o centro de Gijón, pois isso pouparia muito tempo e dinheiro. Houve ainda outra sessão na qual se abordou a questão das “caixas negras”, a liberalização dos serviços, as Auto-estradas do Mar, a preocupação de não haver entorses à concorrência, a generalização do uso do inglês como língua de comunicação no

sector dos transportes marítimos tal como já acontecia nos aéreos, a importância de se avançar com um estudo do “pricing system” no sector dos transportes... Foi um excelente Conselho, no qual foram tratadas matérias com real importância no sector dos transportes. O facto de ter havido uma visita pormenorizada a uma unidade tão moderna como a que fizemos valorizou muito o encontro e impressionou todos os ministros. E a actuação da Vice-presidente Loyola de Palácio conferiu ao Conselho um carácter pragmático muito marcado. Eu haveria de encontrar-me com ela algumas vezes mais, confirmando a sua competência fora do comum.

\*

A definição dos trechos da rede transeuropeia que nos cabia tinha sido feita com ambiguidade por um Governo anterior, mais para financiar o que ainda não estava coberto do que para traduzir um quadro estratégico nítido. Isso, para mim, havia sido um erro e eu tinha-o dito. Subsistia muita coisa com carácter transeuropeu para financiar. A directiva que havia estabelecido as redes transeuropeias previa a sua revisão periódica. Mas a primeira não tinha sido feita, estando-se, em 2002, a analisar o que já estava realizado e o que faltava, olhando para os mapas respectivos. A discussão decorria no quadro do Comité de Transportes. Sabia-se que iria haver uma revisão profunda do texto, mas muito ligeira dos mapas. As alterações, todavia, não iriam ter lugar antes de 2004, porque os processos de Bruxelas não são rápidos. Eu tinha uma ideia acerca dos grandes corredores, em termos internacionais, que nos convinham, mas ainda não era chegada a hora de eu intervir. Soube que a Comissão iria designar peritos nacionais da área do ordenamento do território para aconselhar em relação às alterações. Era por aí que nós deveríamos ter começado, uns anos antes. Mas não vale a pena “chorar sobre o leite derramado”... O critério seria ver quais os projectos com valor acrescentado europeu e com real importância para assegurar a coesão. O projecto espanhol também padecia de algumas ambiguidades que se repercutiam sobre a nossa situação. Talvez fosse conveniente nomear uma comissão mista para acertar posições. Mas era preciso esperar pelo resultado da discussão no comité dos transportes. Recomendei que os nossos representantes a seguissem de perto e nos reportassem aquilo que fosse do nosso interesse saber.

\*

Eu sempre atribuí grande importância ao papel das Inspeções-gerais. Tive a sorte de ter sempre Inspectores-gerais competentes e com um grande sentido de rigor e ético. Voltei a ser bem-sucedido, nesse domínio, no Ministério das Obras Públicas. Recebi o Inspector-geral, pela primeira vez, em 4 de Junho.

O quadro da Inspeção-geral era de 36 lugares, mas só estavam ocupados 12. Tinha 18 vagas e mais 6 que estavam requisitados para preencher lugares fora do Ministério. Dos que estavam ao serviço, 11 eram inspectores. Ele havia solicitado, dois anos antes, um descongelamento, mas ainda estava a aguardar autorização. Considerava-se bem instalado, em termos físicos. Solicitou a minha intervenção junto do Ministério das Finanças para proceder a um concurso de admissão de inspectores. Queria abri-lo dentro da própria função pública. Entendi que ele poderia despachar com os três Secretários de Estado, conforme as matérias em causa. Eu só precisava de ter uma visão de conjunto de tempos a tempos. Mas vim a entender-me muito bem com ele e a estabelecer relações que iam além das meramente formais e ainda hoje recebo os seus cartões de Boas-Festas. Conviemos em que não iríamos estar a mudar de designação sempre que houvesse alteração do título do Ministério. Assim, o serviço conservou sempre o título de IGOP (Inspeção-geral das Obras Públicas).

\*

Em 6 de Junho fui à Assembleia da República para um chamado “debate de urgência” sobre o aeroporto da Ota. Estava fixada uma hora, atribuindo-me dez minutos para uma intervenção inicial. Participaram os Deputados José Junqueiro, Machado Rodrigues, Miguel Anacoreta, José António Silva, José Miguel Medeiros, Bruno Dias, Teixeira Lopes, Pedro Moutinho, António Costa e Isabel de Castro. Comecei por fazer o ponto da situação:

Queixou-se um deles dizendo que o Governo estava a alterar muitas decisões do anterior; era por razões de contenção orçamental? Por que não se dava prioridade ao Portela 2005? Por que se abrandara no programa do combate ao desperdício, da promoção da qualidade, do aumento de segurança e da competitividade? E

também em matéria de preocupações ambientais. Estava-se a favorecer o reforço do papel de Madrid como centro peninsular do transporte aéreo.

Era de esperar uma diminuição do número de passageiros na Portela (não se confirmou!...). Estava já assumido que o novo aeroporto fosse na Ota? Um investimento deveria ser feito para ele estar operacional quando fosse necessário. Era preciso tirar partido da mais moderna tecnologia disponível. Também se deveria escolher um parceiro estratégico adequado. E, em matéria de relações com Espanha, era necessário arredar o fantasma de 1640...

O que propunham os estudos encomendados à British Airways e ao aeroporto de Manchester? E por que é que a centralidade havia de passar para Madrid?

Tinha-se formado em Leiria um movimento a favor do aeroporto da Ota. A privatização da ANA implicava a escolha de um parceiro estratégico. Como fazê-lo sem a Ota?

Eu deveria estar muito incomodado com a orientação que me havia sido imposta de atrasar a Ota, correndo o risco de perder auxílios comunitários. Dever-se-ia incidir o debate sobre o momento em que a construção do novo aeroporto se devia iniciar. Não se havia tocado na questão da carga aérea e ela seria cada vez mais importante. Era certo que a melhoria do projecto faria encurtar o período da construção do novo aeroporto. Já se tinha definido se a ligação de Lisboa ao aeroporto seria feita pela nova linha do TGV a construir?

Reflectir e avaliar não era o mesmo que adiar. Ora, todos nós queríamos ganhar tempo. Quantos anos levaria a construir um novo terminal de passageiros na Portela?

A carta do ruído seria cumprida, com a expansão da Portela? E as restantes obras de protecção ambiental quando seriam construídas? Os níveis de investimento previstos eram altíssimos! O novo aeroporto reclamava metade das disponibilidades. Por que se estava a esperar tanto tempo? O aeroporto da Portela estava a ficar sem uma solução de futuro.

A construção do novo aeroporto não se justificava pelos níveis de tráfego previstos, mas porque o actual estava localizado no centro da cidade com enormes problemas de segurança, de ruído e de ambiente. Deveria encerrar-se imediatamente o tráfego nocturno no aeroporto da Portela. E, se construíssemos a Ota

encerrando a Portela, como é que se iria gerir a enorme pressão imobiliária que se verificaria sobre os terrenos da segunda?

Um debate de urgência deve ser solicitado quando há um tema “palpitante” a discutir. Não era esse o caso, como ficou demonstrado pelas poucas ou nenhuma notícias nos jornais do dia seguinte. E, como se pode ver pelas perguntas, nenhuma tinha sentido de urgência. Não sendo a “bomba atómica”, o pedido de um debate de urgência deveria ser muito bem avaliado em conferência de líderes, para não criar ansiedade escusada ou para não desacreditar a figura regimental respectiva.

\*

Na tarde do dia 7 de Junho fui visitar a Escola Náutica Infante D. Henrique que havia ficado sob a minha tutela directa. Já me tinha sido dito que subsistiam problemas diversos a que era necessário atender com urgência. Comecei por ouvir uma exposição do director que estava acompanhado por mais dois elementos que me sopraram serem os da sua “lista”... Os da oposição primaram pela ausência. A tal politização excessiva de que me tinham avisado dava sinais logo à entrada.

A Escola dispunha de óptimas instalações. Ela havia sido muito acarinhada pelo regime anterior e, por isso, usufruía de um conjunto de edifícios e de equipamentos muito acima da média. Naquele momento frequentavam-na 542 alunos, tinha 77 docentes e 46 funcionários não docentes. Havia um novo diploma orgânico, em vigor desde Fevereiro daquele ano, que incumbia a uma comissão, dita “estatutária”, a definição dos respectivos estatutos. Entre esse novo diploma (2002) e o anterior tinham mediado 15 anos; este era, portanto, de 1987. Estava instalada uma guerra surda entre os docentes académicos e os que eram oficiais da Marinha Mercante; ele não explicitou que havia, também, divisões de natureza partidária. O director estava lá desde 1997 e atribuía o mau ambiente a manifestações de corporativismo entre os que tinham formação académica e os que reclamavam da sua experiência, adquirida no exercício da profissão. A Escola estava considerada como pertencendo ao sistema de formação superior politécnica não integrada e permanecia sob a tutela directa do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação. Os graus académicos eram, aliás, concedidos, simultaneamente, por aquele Ministro e pelo da Educação e Ensino Superior. Havia 4 cursos: (a) um de

pilotagem; (b) outro de engenharia de máquinas marítimas; (c) um de engenharia e sistemas electrónicos marítimos e (d) outro de gestão em transportes marítimos, portos e logística. Os cursos eram de 3 anos, salvo o de pilotagem que tinha mais um e o de engenharia de máquinas marítimas que reclamava mais dois. Ao fim de três anos era imperativo um estágio de um ano para a pilotagem e de meio ano para as máquinas marítimas. Contudo, apesar de a duração formal do curso oscilar entre três e cinco anos era corrente a frequência da Escola estender-se por um período entre seis e nove anos. A Escola dispunha de autonomia pedagógica. Mas, apesar da lei recente, estava por fazer toda a sua regulamentação, o que causava problemas acrescidos à sua direcção. Tão longas permanências na Escola determinavam que o custo por aluno diplomado fosse de 1690 contos o que era comparável, por exemplo, com o Politécnico de Leiria, em que esse valor era de 500 contos. Alguma coisa estava desajustada.

Quando perguntei pela dotação em equipamento a resposta foi: “A Escola está super-equipada”! Por conseguinte o problema estava na coordenação. Manifestamente, ela era insuficiente ou não existia, mesmo. Nessa ocasião o corpo discente feminino era 10% do total. Já tinham feito uma reunião da comissão estatutária que – não foi dito, mas insinuado – não havia arrancado muito bem. Estavam todos com reservas, uns em relação aos outros. Havia um contencioso eleitoral e as eleições recentes tinham sido impugnadas; daí o ambiente de tensão que era palpável. Não havia nenhum docente oriundo do Instituto Superior Técnico; vindo de fora, participava um docente convidado do Politécnico de Leiria que estava encarregado da área da gestão, mas o pedido de criação de um departamento de gestão ainda não havia sido deferido.

O tal diploma recentemente aprovado – D L n.º 16/2002 - merecia aceitação geral, salvo o Art.º 27 que era contestado pelos docentes da Escola. Ficaram de me enviar uma sugestão de redacção alternativa que entendessem resolver o problema para eu poder apreciar; logo me avisou que aquilo que estava preparado iria dar alguma satisfação aos contestatários, mas não abrandaria o seu nível de eficiência. Elaborou sobre a sugestão que impunha que eu me concertasse com o meu Colega do Ensino Superior e, por isso, não me pronunciei logo sobre ela.

Estava prevista uma avaliação externa da Escola para 2004. A interna ainda não estava concluída, mas já havia sido iniciada. Disse-me quem havia coordenado a elaboração da legislação aprovada e quem iria ser encarregado da coordenação da avaliação externa; eram dois nomes respeitados do Ministério da Educação que eu conhecia bem, dos tempos em que por lá havia passado. Concluiu a sua exposição dizendo que gostaria de ver implementado um sistema de avaliação da qualidade na Escola. Pareceu-me um homem muito empenhado na sua função, mas também muito angustiado pela atmosfera envolvente que lhe criavam. Só lhe punham problemas, crivando-o de exigências a que ele não sabia ou não podia responder. Seria um bom director em tempos de navegação serena, mas manifestamente, as águas estavam agitadas demais e ele jogava à defesa. Fiquei preocupado. Depois da longa conversa no gabinete do Director, fui visitar as instalações, constatando o que haviam dito acerca delas; eram excelentes. O pior, no meu entender, era que a Escola vivia muito de docentes externos que iam lá fazer “um gancho” ... Ora, os graves problemas de que ela padecia reclamavam a existência de um corpo docente permanente sólido, competente e empenhado. Eu precisava de ter tempo para o consolidar e de favorecer o aparecimento de um “leader” que emergisse de dentro e assegurasse a estabilização como condição necessária para a sua profunda remodelação.

\*

Veio falar comigo, no dia 7 de Junho, um professor de logística que me disse das suas preocupações em relação aos transportes marítimos. No seu entender, tinha de se fazer todos os possíveis para os estaleiros navais portugueses sobreviverem à crise que atravessavam. O “short sea shipping” poderia representar um bom investimento se os armadores portugueses encomendassem novas embarcações rápidas e dotadas com mecanismos de manuseamento de carga eficazes. Os estaleiros navais portugueses deveriam ser competitivos e exhibir um alto grau de refinamento tecnológico. Deveríamos empenhar-nos no fortalecimento de um “cluster” à volta dos nossos estaleiros navais que tão alta reputação tinham. Os portos nacionais deveriam representar “feeders” eficazes desses portos. Em articulação com eles seria indispensável dispormos de plataformas logísticas

que não deveriam ser somente para manuseamento de carga, mas também para acolhimento de empresas industriais privilegiadas para as quais os transportes marítimos fossem indispensáveis. Tratava-se, assim, de parques industriais muito selectivos. Em Sines, por exemplo, seria fácil criar uma dessas plataformas especiais com uma área de 100 hectares, criando 4.000 postos de trabalho directos e mais 8.000 indirectos. No fundo, tratava-se de oferecer serviços logísticos diferenciados.

Eu estava de acordo com muito do que ele disse. E se virmos as coisas tal como elas foram quinze anos depois verificamos que se caminhou no sentido que ele apontava. Onde nada se fez foi no robustecimento do transporte comercial nacional. Eu tentei-o, por várias vezes, junto de um ou outro grande empresário português com liquidez e com competência manifesta; todos consideraram o sector como sendo de alto risco!... Mas estava fora de causa que fosse o Governo a promover directamente o sector.

\*

As complicações que temos algumas vezes, especialmente em épocas de contracção demográfica, relativamente aos excedentes de professores decorrem da facilidade exagerada com que são criados os cursos de formação respectivos. Em Junho de 2002 existiam em Portugal 327 cursos de formação de professores! Alguém tinha perguntado onde é que eles iriam ser colocados?

\*

Em 13 de Junho recebi em Lisboa a Vice-presidente da Comissão Europeia, Loyola de Palácio, que andava na sua ronda pelas capitais tendo em vista a realização próxima do Conselho de Ministros de Transportes que iria ter lugar no Luxemburgo. Ela insistiu muito na questão do “Céu Único Europeu” que queria ver aprovada. Eu disse-lhe das nossas dificuldades relativamente à criação de uma única FIR (Flight Information Region) e justifiquei a nossa posição. Tratava-se de aplicar as mesmas regras a todo o espaço aéreo europeu, uma espécie de código das estradas do ar; era, na sua essência, uma directiva de interoperabilidade, dizia. Recordou que o Acordo de Maastricht era um acordo intergovernamental que

permitia resolver o problema das responsabilidades dos civis e dos militares. O que eu precisava era de tempo para ultrapassar as dificuldades e para promover os entendimentos necessários. Mas ela queria avançar depressa... Também abordámos a questão das redes transeuropeias que eu achava e acho ter nascido mal, entre nós. Ainda hoje padece de ambiguidades por não se ter querido arrosar com as dificuldades da definição de uma estratégia clara e ter-se dado maior importância à absorção de fundos. Eu também queria a segunda, mas no quadro de uma estratégia que todos entendessem e absorvessem. O problema do atravessamento da Áustria por grandes eixos rodoviários punha enormes problemas ao país. O eixo do Brenner, com um túnel ferroviário, estava decidido e iria para a frente. O Conselho havia pedido à Comissão a apresentação de uma proposta de solução que a Áustria tinha aceite, mas sem qualquer espécie de alteração; ora, havia países que queriam ajustamentos; para nós não advinham quaisquer repercussões directas, mas havia-as indirectas por causa do sistema de ecopontos que era uma espécie de crédito em termos de emissões poluentes que fazia parte da solução preconizada pela Comissão. Finalmente, havia a questão da prioridade na construção de acesso aos portos, como forma de estimular os transportes marítimos, algo sobre o que nós estávamos, obviamente, de acordo.

\*

No dia 17 de Junho teve lugar, no Luxemburgo, o Conselho dos Ministros dos Transportes. A segurança marítima ocupou uma boa parte do nosso tempo. Era assunto importante para todos e deveria ser-lhe dada uma projecção muito abrangente, porque havia companhias não-europeias, nomeadamente chinesas, a operar em águas europeias. Os serviços portuários tinham de ser mais regulamentados. Não estava em causa a concorrência entre portos, mas sim a concorrência dentro do mesmo porto, algo que parecia incongruente, todavia, era mesmo assim. Em relação à pilotagem queríamos avançar no sentido de dispor de uma regulamentação que acomodasse a grande diversidade de situações que se apresentavam; não se tratava de impor um modelo único, mas de estabelecer um mínimo de normas comuns. No domínio dos transportes marítimos há uma grande tradi-

ção de práticas muito liberais; ora a evolução e o crescimento do tráfego estava a revelar que seria bom generalizar algumas regras comuns.

O sistema Galileo era uma espécie de GPS aplicado à navegação e ao posicionamento por satélite. O objectivo principal era reduzir a poluição dos mares que não tinha parado de crescer. Deveríamos designar um representante para o comité de supervisão, um outro para o de fiscalização e um terceiro para o de segurança.

A questão dos seguros de risco para as companhias aéreas reclamava uma atenção especial, tendo em vista o estabelecimento de mínimos para todas elas. Havia diferenças entre o que se passava na União Europeia e nos Estados- Unidos. Não era conveniente deixar subsistir disparidades a esse respeito. Estava em causa a criação de um fundo de mutualização. Era preciso assegurar competitividade às companhias europeias; a alternativa era entre a criação de um fundo europeu e a inserção num fundo mais amplo, envolvendo outras companhias. Recomendámos que se fosse avançando em trabalho conjunto com as companhias europeias. O importante era a segurança de todas elas; mas tínhamos de zelar para que não houvesse distorções da concorrência através da abertura da porta à concessão de garantias estatais.

A segurança marítima preocupava-nos a todos, tanto no aspecto de “security” como no de “safety”. Embora já todos na União Europeia fossem sensíveis a estes aspectos, o movimento estava a ganhar peso crescente nos Estados Unidos. Já se falava, nessa ocasião, no “scanning” obrigatório, que na América do Norte se queria impor a todas as importações. Não era a droga que os preocupava mais, mas antes os materiais radioactivos e o seu tráfico. Estavam mesmo a contemplar a instalação de postos de rastreio em portos europeus de onde partissem navios directamente para lá. Nós preconizávamos o estabelecimento de regras no âmbito da IMO (Internacional Maritime Organization – London), mas havia quem temesse as delongas que isso implicaria. Contudo, era certo que teria de haver um esforço de coordenação muito mais avançado do que aquele que então vigorava. Chegou-se a propor que se negasse o acesso a portos europeus a embarcações originárias ou que houvessem tocado em portos de certos países. Nós não gostávamos nada que certos países europeus comesçassem a entrar em rela-

ções bilaterais com os Estados- Unidos a este respeito; por isso sublinhávamos a importância da coordenação entre todos nós e da elaboração de propostas pela Comissão. Apesar de todas as dificuldades, a minha sugestão para se encontrar resposta no quadro da IMO foi a que veio a merecer maior consenso.

A indústria aeronáutica europeia estava a atravessar um período de baixa; era preciso assegurar que se mantinham activos muitos engenheiros e outros técnicos; não se poderia perder essa capacidade. Mas o tema não era fácil. A constituição de uma empresa comum ainda não havia sido possível, mas tinha de ser viável fazê-lo. Havia países terceiros a quererem aderir (Canadá, Noruega, Rússia, Austrália e China); porém, isso colocava questões complicadíssimas, nomeadamente no domínio da transferência de tecnologia; mesmo que a esfera de cooperação se limitasse à dos projectos comerciais sem envolver o domínio das indústrias de defesa. Há domínios em que convém ir prosseguindo devagar, de modo a deixar tempo para analisar as numerosas implicações que qualquer decisão determina. Na decisão sobre o trânsito alpino, ocupámo-nos naturalmente da travessia ferroviária do Brenner. Era um desafio de grande envergadura, mas tínhamos de facto de o enfrentar se quiséssemos dar um grande impulso à transferência do modo rodoviário para o ferroviário. Entretanto, impunha-se manter o sistema dos ecopontos, para isso importando tomar uma decisão, porque o então vigente terminaria em 2004 e não se vislumbrava nenhuma solução alternativa eficaz para o problema.

\*

O Governo discutia frequentemente a sua imagem junto dos Portugueses. Eu preferia que ela resultasse de uma acção comunicada com rigor e não decorrente das recomendações de um consultor especializado nessas artes. É que eu tinha visto alguns destes a prepararem as suas sugestões...

\*

Estavam a aproximar-se as férias de verão. Antes disso deveríamos ter prontas as Grandes Opções do Plano que tinham de ser entregues ao Conselho Económico e Social até ao fim de Agosto, para ele dar o seu parecer a tempo de ser discuti-

do e, eventualmente, influenciar a redacção de uma nova proposta que teria de acompanhar a do Orçamento do Estado. Ficou decidido que elas teriam quatro partes: i) na primeira reflectir-se-ia sobre a aplicação do programa do Governo, ii) na segunda elaborar-se-ia sobre a situação económica; iii) seguir-se-iam as medidas concretas e iv) reflectir-se-ia o nosso entendimento acerca da política de investimento público contida no Quadro Comunitário de Apoio III. Todos os Ministros teriam de dar as suas contribuições até fins de Julho para aprovar o conjunto no penúltimo Conselho de Ministros de Agosto.

\*

Estava prevista para Outubro a realização, em Valência, de uma cimeira luso-espanhola de cuja agenda fazia parte, seguramente, o sector dos transportes. Não eram as rodovias que mais me preocupavam, apesar de haver hiatos arreliadores do lado de lá da fronteira. Onde iria, seguramente, haver problemas era no domínio dos transportes ferroviários, incluindo a magna questão do TGV e da ligação da nossa rede à correspondente espanhola. Por isso, em Junho, pedi que se fizesse o levantamento de todos os assuntos que devessem ser tratados nessa ocasião. Foi encarregado disso o Presidente da CP.

\*

Eu ia mantendo conversas com vários especialistas relativamente à importante questão do comboio de alta velocidade, o famoso TGV. A bitola da sua linha estava fora de causa que não fosse a “standard” europeia. Quem conhece a história da definição da bitola ibérica sabe do erro monumental cometido pelo governo espanhol de então (Séc. XIX) quando optou por uma bitola mais larga, alegadamente para acolher composições capazes de vencer inclinações mais íngremes. Curioso é o facto dessa bitola ser igual à distância entre eixos das antigas carruagens espanholas puxadas a cavalo ... Nós havíamos construído o trecho Lisboa – Carregado, com bitola inglesa, muito próxima da “standard” europeia, tendo sido obrigados a alterar para a espanhola para não ficarmos isolados nesta ponta da Península. Por outro lado, não se atribuíam importância aos pontos de quebra de carga, porque nessa altura os comboios eram para passageiros, a quem até convi-

ria “esticar as pernas” entre Irun e Hendaye. As cargas vieram depois, quando já havia centenas ou milhares de quilómetros de rede construída com bitola ibérica. Sobre tal, não se confirma uma história corrente de que a decisão tivesse sido dos Estados-Maiores Peninsulares, por temerem uma invasão de tropas do centro da Europa, vindas com o seu armamento por caminho-de-ferro. O que está apurado hoje é que a decisão foi do governo espanhol, onde não havia nenhum membro que já tivesse visto um comboio!... Seguramente que houve uma recomendação de natureza técnica para apoiar a decisão, mas não se sabe qual foi ela. Assim fomos arrastados para a bitola ibérica!...

O “número mágico” para se poder contemplar a ligação de um centro urbano a uma linha de TGV parece ser de um limiar de 300.000 habitantes. Ora, na Península a sua população está aproximadamente 15% na província de Barcelona, 15% em Madrid e 15% em Portugal (dos quais 3/4 dos fixados entre Lisboa e o Porto). Badajoz, nessa altura, tinha cerca de 100.000, mas com um rendimento per capita inferior ao de Vigo. A linha de alta velocidade Madrid-Sevilha havia sido uma decisão política, na qual tivera influência determinante o Presidente do Governo Felipe Gonzalez, ele próprio sevilhano. A ligação prioritária em Espanha teria sido Madrid-Barcelona que veio mais tarde e com o sucesso que se lhe reconhece. Em transportes sejam eles estradas ou caminhos-de-ferro – o pior é estar no fim da linha... Só se houver lá uma grande aglomeração é que ninguém tem dúvidas que se justifica ligá-la. De outro modo, parece sempre estar a fazer-se um favor... Num país tão centralizado como o nosso, estabelecer um dipolo Lisboa-Madrid com um apêndice Lisboa-Porto seria, naturalmente, vir a estimular o que não precisa de o ser, porque acontecerá naturalmente: o crescimento a taxa mais alta da Área Metropolitana de Lisboa. O que nós precisamos é de articular a nossa faixa atlântica (nessa ocasião – 2002 – Lisboa-Porto e, hoje, – 2018 – Setúbal-Braga) para não cavarmos mais uma disparidade no nosso País. Era este o fundamento, em termos estratégicos, da solução em T em vez da solução em L. Havia, também, quem sugerisse a solução em  $\pi$  esquecendo-se dos custos e da tendência para uma das pernas “engordar” e a outra atrofiar. Voltaremos a este tema, algumas vezes.

\*

O Sistema Logístico Nacional era, naturalmente, objecto da minha atenção. Esta-va em causa definir uma rede de plataformas logísticas que cobrisse todo o País. Em 1996 tinha sido tomada uma iniciativa de constituição de plataformas logísti-cas, mas encarado exclusivamente numa perspectiva rodoviária. Ora, ela deveria ser sempre multi-modal, para permitir que os responsáveis pela cadeia logísti-ca escolhessem o modo que se revelasse mais económico para um determinado trajecto. Recebi para uma sessão de orientação o Director-geral dos Transportes Terrestres e o técnico que estava incumbido do assunto. Os Secretários de Estado das duas áreas ligadas aos transportes participaram.

Havia em curso um estudo estratégico da logística nas duas áreas metropo-litanas em parceria com a ANTRAN e com o apoio de um consultor espanhol. Estavam identificados os grandes problemas de abastecimento daquelas duas áreas com base num modelo que tinha dado bom resultado em Barcelona. Mas a mim interessava-me uma perspectiva mais larga, naturalmente com a liga-ção ao Atlântico e à Espanha, por via terrestre. Importava contar com a nossa fachada atlântica. Dei o exemplo de Roterdão, centro de cadeias de valor acres-centado com base exclusiva num funcionamento lubrificadíssimo da logística. Nas áreas metropolitanas importava minimizar os custos da distribuição que era a preocupação específica do tal modelo catalão. Mas tudo havia sido feito, considerando exclusivamente o modo rodoviário.

Confirmaram que, no campo da carga aérea, estava tudo muito desorganizado, apesar de ela estar em crescimento muito expressivo. Achavam que o Gablogis não estava a adiantar muito. Tratava-se de uma sobreposição inconveniente de estruturas. No fundo, ele deveria assegurar o funcionamento de uma comissão permanente para o transporte combinado, mas esta nunca havia reunido, porque as instituições que deveriam operar no seu âmbito não atribuíam importância às suas funções e, por isso, não se juntavam. O plano logístico que havia sido man-dado elaborar não chegara a ser aprovado. Estava disponível um estudo desen-volvido pela firma de consultores Halcrow que padecia do defeito de ser exclusi-vamente sectorial (rodoviário) e isso não ser manifestamente suficiente. A ideia

que o Director-geral tinha era definir algumas grandes plataformas: Sines, dois centros de transportes aéreos, dois centros de transportes de mercadorias nas áreas metropolitanas e uns tantos centros regionais a estabelecer em função do volume de cargas que gerassem. Os mercados abastecedores de Lisboa e do Porto funcionavam já como plataformas logísticas do pescado.

Punha-se o problema de ser o Estado a possuir as plataformas ou a concessioná-las. Contra a primeira alternativa pesava o preço dos terrenos que, por ficarem situados nas imediações dos centros urbanos, iriam ser, naturalmente, caros. Dever-se-ia começar por constituir um centro de competências para tratar deste assunto, porque a Administração não dispunha de nenhum. Mas se construíssemos uma rede nacional de plataformas logísticas, seria certo que haveria a dinamização da comunidade logística nacional.

A relação com Barcelona havia-se revelado útil, até àquela ocasião. Eles tinham problemas semelhantes aos nossos. Madrid constituía um problema de atravessamento enorme. Ambos consideravam fulcral a nossa ligação a Bordéus que consideravam um “ponto-chave” da nossa articulação com a Europa. Sublinharam, uma vez e outra, a debilidade da Comunidade Logística Nacional, nomeadamente quando se comparava com a de Barcelona que consideravam assentar numa organização robusta e muito profissionalizada. Manifestaram a sua simpatia por uma solução de parceria público-privada dado o peso dominante das empresas na utilização dos serviços das plataformas. O peso financeiro da organização que se viesse a estabelecer seria determinante; por isso, não olhavam com nenhum entusiasmo para uma solução exclusivamente pública. Em articulação com este problema estava a localização das estações ferroviárias de mercadorias; a do Porto havia chegado a um impasse e, na área de Lisboa, a de Bobadela ainda não havia sido feita. Deveríamos contar com a participação de dois tipos de actores principais: os próprios operadores e as Câmaras Municipais, sempre atentas às decisões sobre localização do que quer que fosse.

Como já havia uma rede definida, pedi-lhes que pusessem num mapa o resultado da nossa troca de impressões para começarmos a articular as decisões que deveríamos tomar e, especialmente, a estabelecer uma ordem de prioridades, tendo em atenção o que se estava a passar em relação a todos os modos de transporte.

\*

Durante os governos Guterres foi a época dourada dos consultores. Eu não me havia acostumado a esse tipo de apoios, porque tinha beneficiado de uma administração pública ainda razoavelmente guarneçada com a qual eu contava para desenvolver muito trabalho de consulta técnica e administrativa. Basta ver o relato que fiz dos meus dez anos como responsável pelo Ministério do Planeamento e Administração do Território para ajuizar da minha confiança nos directores-gerais e seus funcionários e para verificar como quase tudo era feito dentro da Administração. Só quando havia um problema jurídico de grande complexidade é que nos abalancávamos a ouvir um especialista de reputação firmada na área em causa, para poder pisar com segurança novos terrenos. Mas, ao longo dos sete anos decorridos entre 1995 e 2002, ocorreram grandes mudanças. Talvez que muita gente que havia guarnecido a Administração se tenha ido embora ou, então, passou a considerar-se que a competência residia noutros lados. Havia consultores para tudo, contratados fora da Administração; não surpreendentemente, em alguns deles trabalhavam antigos funcionários agora pagos de forma mais consonante com as suas capacidades. Não sei se isto decorreu de não termos sido capazes de recompensar o mérito, obcecados como passámos a estar com a igualdade, ou se foi moda importada de Bruxelas onde as grandes firmas de consultoria gravitam à volta da Administração Comunitária, produzindo relatórios, estudos, apreciações, avaliações, recomendações e toda a sorte de instrumentos de apoio à decisão que uma grande organização muito complexa sempre necessita. Por isso, em relação a “dossiers” que vinham de trás, eu passei a ter de ouvir representantes das grandes firmas de consultores a quem haviam sido encomendados estudos da mais variada natureza e não somente os raros pareceres jurídicos muito especializados a que eu estava acostumado. Por via de regra, as exposições que eles faziam eram competentes e cheias de informação relevante. Quando se passava à fase da propositura das vias a seguir é que tinha de haver o cuidado de as apreciar num enquadramento político mais amplo, porque as sugestões ou se mostravam com algum pendor tecnocrático ou correspondiam a modas que iam pela Europa ou pela América, precisando por isso de ser vistas com “óculos políticos” nacionais por aqueles que, afinal, iriam ser os responsáveis pelas medidas tomadas.

Algumas vezes dizem-me que os serviços da Administração devem ficar para as tarefas correntes e que, para as excepcionais, não há meios suficientes para a dotar com os quadros competentes que a elas poderiam dar resposta. Compreendo o sentido da recomendação, mas não me conformo com o facto de não se procurar formar núcleos de competência, de informação, de excelência e, mesmo, de reflexão que apoiem a Administração no seu indispensável trabalho de apoio competente do Governo. Tenho a apoiar a minha convicção, o que vejo em países onde a qualidade conta, como é o caso da Alemanha ou da Suécia ou da Dinamarca onde a Administração está, generalizadamente, guarnecida com profissionais de elevadíssimo nível, tirando os sucessivos governos bom proveito desse facto. Seja como for, em Portugal, entrou-se na moda da contratação de consultores para desenhar os caminhos a seguir e até mesmo – o que me deixava perplexo – para elaborar projectos de legislação que a Assembleia da República ou o Governo hão-de, depois, tomar como seus!

Dentro da nova moda e na sequência de decisões que vinham de trás, recebi, em 25 de Junho, os representantes de uma grande firma internacional de consultores que me vinham informar acerca do conteúdo de um estudo em curso sobre a TAP. Depois de percorrermos as diversas opções que poderíamos adoptar, os responsáveis pelo trabalho recomendavam que, se quiséssemos prolongar a vida da TAP como companhia de bandeira, deveríamos procurar fazer uma aliança estratégica com outra companhia de aviação, tecnologicamente moderna e gestionariamente competente que viesse, em troca, a beneficiar das vantagens associadas ao acesso aos nossos mercados tradicionais, por nosso intermédio, e, simultaneamente, deveria proceder-se à sua privatização. A TAP era uma empresa que há 30 anos vinha a enfrentar uma grande concorrência em muitos mercados onde outras companhias aéreas também operavam. Era uma empresa pública de natureza especial que padecia de males comuns a muitas outras empresas aéreas. No fundo, as dificuldades maiores decorriam do facto de se tratar de uma empresa pública que concorria com empresas privadas, algo que determinava assimetrias difíceis de resolver. O processo de degradação contínua havia sido estancado. Mas as tendências de evolução da actividade não iam no sentido da melhoria das companhias de bandeira. Ora, a TAP não poderia deixar de melhorar. Era possível

apresentar um plano estratégico para a TAP sobreviver a médio-prazo, mas esta, tal como estava, já não tinha mais folga. A frota de que dispunha, naquela ocasião, era adequada e a parceria que estava no ar até era muito bem pensada. Contudo, era óbvio que a TAP teria um grande desafio se quisesse sobreviver como companhia de bandeira. A gestão da companhia, ao longo dos últimos quinze anos, havia sido demasiadamente “política”, tendo-se revelado fraca, em termos económicos. No que respeitava à compra da Portugália pela TAP, a solução só seria consistente se o parceiro também comprasse uma parte da TAP: O processo de negociação bilateral tinha conduzido a soluções óptimas. O primeiro passo que recomendavam era a aquisição da Portugália até para evitar o risco, que era real, de a Portugália ser vendida, antes da TAP, a uma empresa estrangeira, o que aviltaria o valor da companhia de bandeira. Assim, impunha-se juntá-las primeiro; a compra da Portugália pela TAP passaria por ser uma nacionalização, sem repercussões de maior no valor da segunda. Tudo deveria ser enquadrado num programa de privatização. Todavia, na realidade, era tudo isso que já estava decidido fazer...

\*

No dia 26 de Junho fui ao Parlamento para uma reunião com a Comissão Parlamentar de Obras Públicas e Transportes. Nessa tarde haveria o debate, então mensal, com o Primeiro-Ministro. Como era hábito comecei por fazer uma breve apresentação, passando de seguida a responder às perguntas que me fizeram. Intervieram os Deputados Miguel Coelho, Machado Rodrigues, Leonor Coutinho, Pedro Moutinho, Edite Estrela, Manuel Cambra, Ramos Preto, Rodeia Machado, Mota Andrade, Vieira da Silva e, novamente, Miguel Coelho. Referirei, brevemente, o conteúdo das suas intervenções:

O primeiro começou por felicitar o Governo pela inauguração do A2, dizendo que esperava ser convidado. Lamentava que o aeroporto da Ota estivesse atrasado cerca de seis anos; havia a este respeito um ziguezaguear constante do Primeiro-Ministro com manifesto prejuízo para o País. O investimento na Portela nunca seria inferior a 100 milhões de contos, envolvendo os acessos do lado terra, dado que não chegava o alongamento da pista nem as obras na gare. Os investimentos seriam avultadíssimos com uma utilidade prática limitada a 4 ou 5 anos de

uso. Depois, resolveu “dar-me manteiga”, dizendo que eu era uma pessoa de bom-senso e experiente que compreenderia muito bem as suas observações. Ainda bem que iria haver TGV, em T ou em  $\pi$ , tanto lhe fazia. Os estudos estavam praticamente concluídos; o Governo encontrava-se, assim, em posição de tomar decisões. A solução do itinerário que passava por Badajoz representava uma imposição dos interesses espanhóis; deixar-se-ia o Governo Português dominar pelo de Espanha? Em Setembro teria de ser tomada uma decisão.

O seguinte começou por registar a difícil tarefa com que estávamos confrontados por causa das enormes restrições financeiras que nos condicionavam. Como abordaríamos a questão da abolição das portagens na CREL? (Como eu já disse, noutro lado, todas as circulares às áreas metropolitanas, em meu entender, não deveriam ser portajadas, para facilitar a distribuição do tráfico, em vez do afunilamento para as entradas principais. Ele sabia disso e, portanto, queria comprometer-me com uma declaração solene, quando ainda nada estava decidido). Em relação ao TGV ser o nosso comboio de velocidade elevada ou de alta velocidade, tal dependia muito das opções ibéricas, pois a nossa linha deveria conectar Portugal com Madrid. Havia, depois, a questão das mercadorias e das plataformas logísticas. A mudança dos eixos das composições representava uma solução praticável mesmo em linhas de velocidade elevada. Mas onde é que se encontraria o financiamento para a ligação Sines-Badajoz que seria, naturalmente, orientada para as mercadorias? E qual era a verdadeira vocação do Porto de Sines? Entendia eu como benéfico o estímulo do transporte marítimo de curta distância com conexões de Sines a Algeciras, Valência e Barcelona? Haveria, seguramente, uma boa parte do investimento privado, mas qual era a parcela pública que o complementaria? O diploma legal que aprovava o novo plano rodoviário nacional já deveria estar pronto; ora, ainda faltavam numerosos projectos para lhe dar seguimento; como seria a ligação do IP2 e do IP4 à fronteira com Espanha e à Auto-Via das Rias Baixas?

O sector da Habitação era menos popular do que as grandes empreitadas. No respectivo mercado havia três grandes faixas: i) A do crédito à habitação; todos os países europeus dispunham de uma forma qualquer de apoio à compra de casa

própria, impondo limitações por área e por outros atributos; as casas de luxo não beneficiavam de apoio. Em Portugal havia 60.000 famílias com acesso ao crédito bonificado. O apoio deveria ser dado a habitações a custos controlados. Nas zonas do Interior o impacto desse apoio era muito grande. Por outro lado, o sector tinha uma grande importância para a geração de emprego através das pequenas empresas. Tinha havido uma supressão abrupta do crédito à habitação; isso geraria desemprego; como olhava eu para a situação? ii) O parque público de arrendamento era, historicamente, do Estado, mas havia passado para as Autarquias Locais; era quase negligenciável o seu quantitativo; em Portugal era 4%, o que comparava mal com os 27% no Reino Unido (Council Houses), mas, tanto na Holanda como na Alemanha, a percentagem dessas casas era muito maior do que a nossa; gostaria de que eu confirmasse que o nosso parque público de arrendamento não seria alienado. iii) O parque privado de arrendamento tinha uma importância expressiva, uma vez que era o terceiro maior da União Europeia. Iria haver subsídios às rendas, independentemente dos seus valores ou haveria limites? O subsídio de renda era três vezes mais caro do que o subsídio ao crédito. O que é que eu propunha para a resolução definitiva do problema da habitação?

O seguinte lembrou que o Plano Rodoviário Nacional não havia sido cumprido em 2000. E que, em relação ao aeroporto de Lisboa, já tinha havido um debate no plenário. Que tipo de ligação haveria entre o novo aeroporto e a actual Linha do Norte? Em relação ao Metro do Sul do Tejo, como tinha acabado por ser a distribuição dos encargos entre a Administração Central e a Local? Qual tinha sido a orientação política que eu havia dado à REFER, relativamente à quadruplicação da Linha do Norte? E o que é que se passava, em termos de estabilidade em relação aos terrenos do Terreiro do Paço; como iria reagir o terreno às obras que estavam a ser estudadas?

A acessibilidade à Área Metropolitana de Lisboa acarretava inúmeros problemas a que era preciso atender; que se passava com o IC19 e com o concurso do IC30/IC16? Deveria haver uma ligação franca à zona industrial de Massamá que representava um importante gerador de tráfico. Estava de acordo comigo em relação à conveniência de não portajar as circulares só o fazendo nas radiais. Que tinha eu

a dizer a respeito da criação de novas áreas metropolitanas? Elas não deveriam ser criadas sem fazer uma avaliação do que se passara com as então existentes. No campo da segurança rodoviária que iniciativas tinha eu concebido? Recomendava muito a componente da educação das crianças das escolas nesse domínio, porque era aí que se ganhavam as posturas cívicas convenientes. Queria que fossem criadas áreas metropolitanas em Aveiro, Coimbra e Viseu. Era preciso atender à reabilitação das habitações nos bairros sociais, dado que elas estavam, na generalidade dos casos, muito degradadas. Deveria ser contemplada a recuperação de construções devolutas e degradadas, pondo-as à venda a seguir. Era muito importante elaborar listas dos edifícios de interesse municipal e nacional; eu deveria incentivar essa operação.

As pessoas viviam afogadas no trânsito. Era importante definir uma política de articulação entre os diversos modos de transporte. A CRIL tinha de ser fechada rapidamente, por ter funções estruturantes. Impunha-se a atracção dos viajantes para os transportes públicos. A CP e o Metro não colaboravam entre si e isso era muito mau. Um outro afirmou que em relação aos estudos não havia desacordos; o pior eram as obras!... O porto de Sines era o nosso grande porto de “transhipment”; as suas potencialidades tinham de ser bem aproveitadas, nomeadamente pela construção de acessos rodoviários e ferroviários convenientes. Seguiu-se o enumerado das vias prioritárias: IC 23, IC 27, etc. O processo da pista de Beja não poderia retroceder: era a maior pista da Europa!... Ora, o que estava mencionado no PIDDAC para fazer as obras eram somente 10 milhões de euros; isso não chegava para nada! Só as expropriações necessárias seriam mais de 420 hectares! O respectivo decreto já estava pronto? E como é que eu via as relações entre os militares e os civis naquele espaço?

Eu tinha pela frente uma tarefa difícil, uma vez que as promessas feitas pelo PSD, durante a campanha eleitoral, haviam sido muitas e variadas. As obras rodoviárias localizadas à volta do Parque de Montesinho poderiam afectar a integridade do mesmo. Sabia-se que o IP4 era uma estrada muito perigosa; quando tinha sido construída representara um grande avanço, mas agora não chegava para o tráfego e os condutores eram imprudentes para recuperar o tempo perdido. Os aeródros-

mos de Vila Real, Bragança e Chaves eram indispensáveis e deveriam manter-se operacionais durante as vinte e quatro horas. Haveria seguramente operadores para o eixo Bragança, Bordéus, Paris, pela importância das comunidades transmontanas fixadas naquelas cidades (O irrealismo de todas estas propostas traduzia a enorme falta de preparação de alguns Deputados... Isso deixava-me triste). Eu deveria preocupar-me muito com os pagamentos por causa dos transtornos que a sua falta ou atraso causavam. Não valeria a pena estarmos a analisar de quem tinha sido a iniciativa das obras em curso; todas tinham de ser pagas. As portagens da Ponte 25 de Abril tinham de ser actualizadas; havia a intenção de o fazer? Quais haviam sido as consequências das cativações feitas no âmbito do capítulo 50 (PI-DDAC) do Orçamento? E quais as áreas que acabaram por ser beneficiadas? Uma última recomendação: os investimentos feitos ou a fazer no aeroporto da Portela seriam todos inúteis!...

Respondi a todas as perguntas e fiz comentários às matérias que haviam constituído mais exposição do que interrogação.

\*

As reuniões sobre a TAP sucediam-se. Não havia semana em que o assunto não fosse tratado. No dia 26 de Junho houve uma nova sessão de trabalho, com a sua administração. Dois anos antes, a imagem da TAP havia sido muito complicada; empresa estatal, tinha um excesso brutal de pessoal, em quase todas as secções, sempre muito difícil de gerir. O “benchmarking” que havia sido realizado mostrara excesso de pessoal, uso baixo das aeronaves, venda dos seus serviços abaixo dos níveis praticados pelas outras companhias, peso demasiado dos voos “charter”... Se fosse possível ajustar todos estes factores ela teria capacidade de sobrevivência. Ora, tinha sido com base nesses indicadores que havia sido feito o programa de reestruturação que começara com uma redução imediata do pessoal passando de 9.000 para 8.000 trabalhadores.

Lisboa era uma boa placa giratória para vários continentes. O que os aviões tinham era de voar mais. Por outro lado, deveria haver uma estratégia: para onde voar? Tinha de haver uma focagem no que interessava fazer. O plano de redução de pessoal

fora feito num ano e resultado bem. Tinham mantido contactos com os serviços da Comissão Europeia e ficado com a impressão de que depois da saída da Swissair não haveria hipóteses de recuperação (Em Bruxelas, também havia muitas “ideias feitas”...). Mas, depois disso, tinha sido feita uma análise minuciosa à companhia, tendo os mesmos serviços passado a considerar a TAP como uma companhia viável. Ao fim de um ano de trabalho árduo, os índices da empresa apresentavam-se muito melhores, contudo, 2001 tinha sido uma catástrofe, não só para a TAP, mas para todas as companhias aéreas. Havia mudado de estratégia; só subsistia uma aliança global que resultaria: a que seria estabelecida com a Lufthansa (Ainda hoje – 2018 – ela subsiste, com bons resultados; chama-se Star Alliance e estendeu-se a outras companhias com resultados gerais positivos). Havia, ainda, outras companhias com as quais tinham celebrado acordos parciais; por exemplo, haviam acabado de fechar um acordo de “code sharing” e um outro de “frequent flyer” com a Iberia. Com outras companhias tinham acordos de “lounge” e outras formas de ligação. Mas acordo global só com a Lufthansa. Havia, contudo, vantagens em complementá-lo com alianças parciais com outras companhias.

Não tinham alcançado as metas fixadas para o ano, mas os indicadores mostravam que estavam melhores 30% do que no ano anterior (o tal fatídico 2001). A queda em certos grupos de passageiros era notória; por exemplo o dos executivos em viagens internacionais tinha descido 13,5% num ano e não seria fácil de recuperar. Por outro lado, o “11 de Setembro” havia sido fatal para as grandes empresas; muito embora a TAP tenha beneficiado disso. Tinha conseguido reduzir as despesas e contrair uma operação financeira de 100 milhões de dólares. Tudo isso apontava que a empresa estava no rumo certo e que chegaria ao fim de 2002 com grandes ganhos operacionais. As negociações com os sindicatos prosseguiam. Fazia parte das condições de negociação a concessão de um prémio ligado aos resultados alcançados, além do salário, obviamente. O acordo, para o pessoal de terra, fixar-se-ia em 2,2% do aumento, o que era metade do valor previsto para o impacto (4,4%). Era imperativo conseguir-se uma mudança da cultura da empresa mais ligada às realidades do mercado. Ele acreditava que fosse possível chegar a uma situação de paz social, dentro da empresa; para isso, era indispensável uma grande operação

de informação acerca da situação da empresa. O Governo não iria em auxílio da empresa, com ajudas financeiras, até porque isso não era permitido. A privatização era fundamental. A TAP chegaria a 2005 com bons resultados; mas precisava de ter liquidez, porque o mercado apresentava altos e baixos e era necessário enfrentar os “cavados” da onda. Ora, a privatização daria muito mais agilidade em acções internas. Tratava-se de explorar mais o nicho de mercado que estavam, então, a desenvolver, porque este era interessante. A TAP tinha um nome forte nas comunidades portuguesas e isso deveria ser aproveitado; não era preciso ela ser do Governo para a empresa ser de bandeira. Para assegurar receitas, a TAP já havia funcionado com “charter flights”; mas não era isso que a sua administração queria. Dentro de Portugal havia a concorrência com a Portugália que, entretanto, tinha perdido um pouco a sua focagem e, portanto, o seu interesse; a Portugália, como “feeder” da TAP, havia deixado de ser atraente; se a TAP precisasse de um “feeder”, valia mais começar de novo com três ou quatro aviões para destinos muito escolhidos. Os custos da Portugália eram muitos altos e havia um mau entendimento entre o pessoal das duas companhias que não iria ser fácil de ultrapassar. Mas não descartava a possibilidade de o Banco Espírito Santo entrar para o capital da TAP dando à Portugália mais uma contribuição financeira.

Os valores da TAP mais reconhecidos eram o seu pessoal de voo, a sua filosofia de operação com segurança e a sua manutenção que era considerada como de excelência. No nicho de mercado em que estávamos a operar a TAP era considerada como boa. Os maiores custos respeitavam à manutenção e ao pessoal de voo, mas ambos eram, de facto, uma valia importante da companhia.

Os serviços para terceiros representavam, nessa ocasião (2002), 50% da actividade da TAP. Eram, por isso, muito importantes. No “handling”, também 50% era para terceiros. Não tinha esperanças de que a associação com uma empresa mais importante trouxesse consigo o investimento de que necessitava. Preferia a celebração de acordos estabelecidos separadamente com as empresas que aceitassem colaborar com a TAP. E, tendo em vista a privatização da companhia, já haviam feito a apresentação a vários potenciais investidores. Mas a operação fora interrompida com a mudança do Governo. Havia, antes dessa suspensão, seis interes-

sados. Mas, para poder prosseguir, era indispensável proceder a uma mudança da legislação. Um dos interessados conseguia formar um grupo de investidores que asseguraria a compra de 39% do capital; como 10% seriam para os trabalhadores estavam assegurados os 49% necessários; os 51% restantes seriam do Estado. Ora, no decreto-lei então vigente dizia-se que os 39% teriam de ser por um “parceiro estratégico”; como, na situação proposta, essa parte do capital estaria dispersa não se sabia se, nessas condições, a Comissão Europeia aceitaria a operação.

Uma das dificuldades da TAP era ter no seu seio, 15 sindicatos, alguns deles muito reivindicativos. Isso complicava as negociações.

Estavam em fase de avaliação da situação. Mas era indispensável que o Governo se pronunciasse acerca da privatização. Só depois disso é que eles partiriam para uma nova iniciativa de procura de parceiros.

Quando eu quis saber quanto valia a TAP, a resposta deixou-me perplexo: entre 150 e 250 milhões de euros. Era um intervalo demasiado amplo!... Mas, para efeitos de negociação, haviam fixado o valor em 225 milhões.

\*

Em Portugal acontecem duas coisas muito arreliadoras em relação ao funcionamento do Conselho de Ministros. Uma são as “fugas de informação” e a outra é o hábito de julgar a acção do executivo por meras questões incidentais. Tenho muita dificuldade em entender as primeiras e julgo severamente os meus Colegas que, no quadro de estratégias de poder pessoais, as praticavam ou deixavam praticar. A segunda é mais grave: denuncia uma população pouco preparada, avessa à reflexão e ao julgamento sereno e muito ligeira nas apreciações que faz; infelizmente ouvi, muitas vezes, observações que mostravam que essa é, de facto, a tendência geral.

\*

Em determinada ocasião soubemos que a Associação de Pais que funcionava a nível nacional, tinha à sua frente um senhor que era militante comunista e que jogava em concertação com a FENPROF!... Mas havia sido eleito! A maioria dos restantes pais não era, seguramente, comunista. Não se informavam antes de votar?

\*

Eu entendia que o Governo deveria beneficiar do apoio de um órgão como o Conselho Superior de Obras Públicas e Transporte que lhe desse pareceres competentes sobre as grandes obras que o Estado promovia. Ele era formado por antigos funcionários que, na sua maior parte, haviam sido directores-gerais, por profissionais distintos e por professores universitários. Eu próprio estive duas vezes para tomar posse, não o tendo feito por ter sido, entretanto, chamado para o Governo... Mas havia o hábito de criticar o funcionamento do Conselho, quase sempre pela lentidão do seu funcionamento: os decisores não queriam esperar pelos seus pareceres para actuar. Mas não diziam mal do seu conteúdo... Por isso decidi abordar o seu presidente para ver de que precisava ele para que o Conselho fosse mais lesto na produção de resultados.

Na realidade, ele estava preparado para actuar ao ritmo a que era solicitado antes da nossa adesão à Comunidade Europeia, quando havia relativamente poucas obras grandes que reclamavam o seu parecer. A injeção de novos meios, da forma tão expressiva como foi feita, e a necessidade de obter respostas rápidas havia perturbado o ritmo de trabalho a que ele estava habituado. E não se tinha procedido a nenhuma adaptação orgânica. Uns governos depois do 15<sup>o</sup> resolveram a questão, extinguindo-o... Uma solução de Procusto!...

Eu comecei, todavia, por ter uma conversa franca com o presidente de então, solicitando sugestões para ver o que se deveria fazer para agilizar o trabalho do Conselho. Estava arredado o problema das instalações, porque ir-se-ia aproveitar a comemoração dos 150 anos de Conselho para as inaugurar. Entretanto, eu tinha visitado as obras e verificado que elas iriam ficar muito bem.

Havia a questão dos vogais agregados que tinham seis anos de mandato e deveriam ser substituídos e, eventualmente, alargado o seu número. Alguns deles exerciam a profissão liberal em simultâneo com outras actividades e isso era tido como conflituante com a apreciação de projetos cujos autores eram seus concorrentes no mercado. Na realidade, tinha de se pensar na composição do Conselho e no seu funcionamento em bases completamente novas. Mas não me parecia que a extinção fosse a solução adequada. O Conselho havia prestado ao País serviços da maior relevância, mobilizando a capacidade de muitos dos seus funcionários

e académicos. Sugeri ao Presidente que encomendasse a sua história a um profissional que me fora indicado por um antigo reitor da Universidade de Lisboa. Deveriam nela figurar as obras de maior vulto que se haviam realizado em Portugal ao longo desse século e meio.

\*

Um dos casos mais complicados que tive diante de mim respeitou ao traçado do IC1 na zona de Estarreja. Tinha sido definido um traçado que quase colava a nova auto-estrada à já existente, mas aparentemente, não havia outra possibilidade, porque toda a zona está “entrosada” na Ria de Aveiro que, em termos ambientais é da maior sensibilidade. Mas, por pressão das forças locais, o Primeiro-Ministro, mais o Ministro de Estado e da Defesa Nacional e, ainda, o Ministro dos Assuntos Parlamentares, enquanto candidatos às eleições, haviam prometido que tudo seria revisto e alterado de acordo com a vontade dos Autarcas, porque esse era o entendimento dos partidos que concorriam e que acabariam por ganhar as eleições. Nestas coisas do Ambiente há sempre que ser cauteloso, dado que nada é tão simples quanto parece. Eu não tinha sido avisado nem das promessas dos candidatos nem da paragem das obras que estava a pôr o concessionário nervoso e os construtores da obra também. Foi, assim, algo desprevenido que recebi no dia 1 de Julho uma delegação composta pelos Presidentes das Câmaras Municipais de Estarreja e da Murtosa, do Presidente da Assembleia Municipal da Murtosa e de um antigo Presidente da Câmara de um dos Concelhos a quem os outros dois haviam encarregado de presidir à “Comissão de Luta” por um novo traçado. Acompanhavam-nos um representante do Instituto de Estradas de Portugal que conhecia bem o processo e que por eles havia sido solicitado para vir esclarecer qualquer pergunta que eu fizesse. O mais activo, como lhe competia, era o presidente da “Comissão de Luta”... Fiquei com a impressão de que a energia com que defendia o caso surpreendia mesmo quem o havia designado. O traçado que tinha sido fixado e que é o que lá está hoje passava entre Estarreja e a auto-estrada já existente. Eles pretendiam que ele fosse ripado para poente de Estarreja e articulado com algumas vias existentes ou a construir, particularmente as que da-

vam acesso à Murtosa; para essa acessibilidade acrescida queriam três nós, um central (junto a Estarreja), outro a norte e um terceiro a sul... Estas eram as suas ambições! Mas depararam-se com um parecer desfavorável do Ministério do Ambiente, com o qual não concordavam nada. Por isso tinham induzido os candidatos às eleições a pronunciarem-se também contra aquela exigência. Sabiam bem que a proximidade da Ria de Aveiro impunha condicionamentos, mas tinham também conhecimento de que a chamada Zona de Protecção Especial ainda não havia sido regulamentada. Por isso, queriam a minha intervenção para que ela não abrangesse a zona para oeste da Linha do Norte mesmo que a auto-estrada tivesse de ser construída sob a forma de um longo viaduto colado à linha e que continuasse a existir a zona de sapal por baixo. Mesmo sabendo que tudo tinha sido aprovado em Lisboa e em Bruxelas, eu estive mais de uma hora sobre o mapa a tentar vislumbrar uma outra alternativa. Todas as minhas sugestões haviam sido, obviamente, também feitas por outros que já tinham olhado para a questão. Nenhuma delas satisfazia os Autarcas e, especialmente, o ex-Autarca... Por isso, ele encabeçava a comissão de luta. Eu quis saber por que se opunham tanto à solução a leste de Estarreja. Fui informado de que ela destruiria três aldeias cujos habitantes teriam mesmo de as abandonar, porque a sua vida se tornaria insuportável com a passagem da auto-estrada. Ora, do lado da Murtosa eu compreendia bem a insistência; a nova auto-estrada passaria muito mais perto da sede do Concelho e com as novas ligações que propunham a sua acessibilidade seria muito expressivamente melhorada. Mas estávamos diante de um problema bicudo, porque tudo havia sido aprovado, o concessionário e os empreiteiros protestavam e não existia nenhuma esperança de ver o Ministério do Ambiente e os serviços da Comissão em Bruxelas (que dava alguns dinheiros...) a autorizar a ocupação de uma zona de sapal. Mesmo que houvesse meios inesgotáveis para fazer quilómetros de auto-estrada em viaduto, a “zona húmida” não poderia ser tocada! Esta foi a primeira reunião de uma série delas em que os argumentos foram sempre os mesmos. Como se sabe, a solução foi mesmo a que tinha sido aprovada e que põe as duas auto-estradas quase tangentes. Mas o processo foi infeliz. Ele estava resolvido, mas foi o oportunismo dos locais que forçaram os candidatos a eleições nacio-

nais a exporem-se, comprometendo-se em matérias para as quais não tinham capacidade de decisão. Tem de se ser muito cauteloso naquilo que se promete. Eu próprio participei em muitas campanhas eleitorais nas quais fui uma vez e outra “empurrado” para assumir compromissos sobre os quais eu não teria comando. Sempre me recusei a fazê-lo, não colhendo aplausos imediatos, mas ficando sempre com a certeza de que o que prometia seria cumprido.

\*

Em relação à privatização da TAP havia interessados em fazê-la com base em accionistas portugueses. Em princípio de Julho vieram os membros de um grupo comunicar-me que estavam a procurar formar um núcleo consistente de entidades, por um lado ligadas a transportes e a viagens e, por outro, com disponibilidades financeiras. Pretendiam construir uma operação semelhante ao modelo de privatização da Ibéria, no qual tinha havido como preocupação dominante a redução dos riscos para o investidor. O núcleo de que se partiria seria o da Yes que era a companhia “low-cost” da TAP. Um dos interessados tinha particularmente em vista a carga aérea.

O 11 de Setembro havia afectado profundamente o processo de privatização da TAP, o qual estava em curso. Subitamente, toda a gente ficou alertada para a vulnerabilidade do sector. Por outro lado, no pequeno lapso de tempo decorrido (não chegava a um ano), a indústria tinha-se tornado muito mais competitiva. Ninguém acreditava nas projecções da própria companhia, consideradas como muito optimistas. No mercado achava-se que a TAP tinha demorado a reagir aos efeitos do 11/IX. Por isso, deveria mostrar-se que se havia tomado medidas de racionalidade do negócio determinantes e positivas. Poderia haver parceiros diferentes para as diversas áreas. Seria certo que a operação deveria decorrer em dois tempos: o primeiro de preparação da companhia e o segundo de privatização propriamente dita. Mas era opinião generalizada que a TAP tinha condições para se reestruturar. Parecia-lhes que a divisão da empresa em três partes, consoante o foco do negócio, tinha de ser feita; sucedia, porém, que os trabalhadores não queriam ser divididos. Interrogavam-se sobre o mercado europeu; pois era, para

eles, mais simples e não levantaria problemas junto da Comissão Europeia; os mercados não-europeus poderiam criar-lhes algumas dificuldades. Fizeram, depois, algumas reflexões sobre as companhias europeias com as quais se poderia estabelecer uma relação preferencial; já estava assente que a Portugália não interessava, porque funcionava num outro mercado. Havia um potencial accionista de peso que só se interessava se houvesse uma dominante privada. Em qualquer caso, o ponto de partida seria uma auditoria das contas feitas por uma empresa internacional; afirmaram, perentoriamente, que não acreditavam na avaliação e nas previsões que tinham sido produzidas pela administração em funções. Falou-se, ainda, em empresas que ajudassem a definir a estratégia mais conveniente para a companhia e para aquele momento. Interessavam-se pelo tema, mas avançavam com as maiores cautelas.

\*

Em 2002 ainda existia a ANEOP (Associação Nacional de Empreiteiros de Obras Públicas), a qual reunia as principais empresas portuguesas do sector. Era presidida pelo Eng. Filipe Soares Franco que me veio visitar no dia 3 de Julho. Recebi-o acompanhado do Secretário de Estado da Habitação. Começou por fazer reflexões em torno das ligações entre a Construção e a Sociedade do Conhecimento; falou sobre os perigos, as oportunidades e as tendências para o futuro próximo. Isso foi o enquadramento. Depois entrou na actividade do sector; o sub-sector da habitação tinha estado sobreaquecido nos últimos anos; naquela altura já se encontrava arrefecido ou mesmo parado; o sector da construção civil não habitacional (escritórios, parques de escritórios e semelhantes) também estava quase parado. Restava o sub-sector das obras públicas, mas as suas associadas estavam a ter cada vez menos trabalho. Na rodovia pouco ou nada estava a ser consignado; havia empresas que já tinham tido em Junho problemas sérios para pagar aos trabalhadores. Aliás, as relações entre as empresas de obras públicas e os bancos não estavam a ser fáceis; havia necessidades de fundo de maneio das empresas que não conseguiam ser satisfeitas, disso decorrendo os atrasos nos pagamentos. Os próprios recebimentos por parte dessas empresas estavam

a experimentar atrasos que ultrapassavam tudo o que seria conveniente. Tinha de ser relançada uma forma de diálogo eficaz entre o dono da obra pública e as empresas de construção. Era essa vontade que ele vinha exprimir.

O secretário-geral da associação que o acompanhava sublinhou a importância de se estabelecer uma espécie de contrato social entre os empreiteiros e os donos das obras que contribuísse para diminuir as situações de conflito, favorecesse o cumprimento dos prazos, fizesse aumentar a regularidade da actividade ... ao mesmo tempo que zelasse pela qualidade e pela formação do pessoal. A situação de “stop and go” que se estava a viver na nossa política económica tinha repercussões severas no sector das obras públicas, com rarefacção da carteira de encomendas e reflexos muito negativos nos preços. Havia falências potenciais anunciadas. Lembrou o caso das empresas italianas entre as quais havia um número enorme de falências, todas causadas pelo esmagamento de preços que atingiram valores anormalmente baixos. Temiam que lhes acontecesse uma coisa semelhante. Por isso insistia para que, nos concursos, fossem excluídas as propostas com preços “anormalmente baixos”; mas isso era o que já se fazia... Falámos, ainda, da CRIL, da transferência das vias para os Municípios, dos pagamentos aos empreiteiros, da indisciplina de pagamentos que se verificava no sector da construção (“Ninguém pagava a ninguém”...), o que gerava um clima de tensão insuportável. Saudava o plano intercalar de emergência do Instituto de Estradas de Portugal (IEP), mas temia que houvesse uma dívida oculta que surgisse sem avisar e com consequências desastrosas. Queixou-se em relação à indisciplina orçamental das Câmaras Municipais. Lidar com elas não era fácil... Mas também não se revelava fluída a relação com as empresas do sector. Teria de haver especialização das empresas de obras públicas e construção civil. Em Portugal só existiam empreiteiros gerais e isso era negativo. Deveria haver empresas especializadas em terraplanagens, em fundações, etc. que fossem chamadas a participar no âmbito da sua área de competência. O IMOPPI deveria conceder alvarás diversificados com classes diferentes; poderia ser um alvará único, mas apontando os campos de especialização de cada empresa; e, depois, apostar na fiscalização da actividade.

Como é compreensível, nada do que me estava a dizer era novidade para mim. Eu tinha assistido ao começo do “boom”, quando chegaram os primeiros di-

nheiros comunitários. E, nessa altura, ninguém propunha medidas disciplina-  
doras. Pelo contrário, o que não queriam era ouvir falar de entraves. Mas o que  
me vinham expor era uma das muitas manifestações do chamado financiamen-  
to “en accordéon”... sobre cujos malefícios o Leitor já me ouviu comentários, es-  
pecialmente em relação ao financiamento das instituições de investigação das  
quais eu tive a tutela durante dez anos. Não deve haver oscilações bruscas de  
financiamento, para cima ou para baixo. Os danos colaterais, sejam eles con-  
trações súbitas, sejam expansões para as quais se está mal preparado, não são  
de ignorar. Deve olhar-se, continuamente, para o fluxo de novos meios que se  
injecta na economia. Não é costume fazê-lo, mas deveria ser obrigatório. Pelo  
menos quando há contracções; elas não podem ser súbitas; tem de haver meios  
para as fazer “en douceur”... De outro modo, ouvir-se-á o que eles me vieram  
dizer, todos os dias e de todas as bocas.

\*

Alguns empresários do sector de obras públicas e construção civil falaram comi-  
go para me sugerir que organizasse uma missão à Argélia onde iriam represen-  
tantes das maiores empresas nacionais e das organizações do sector. Constava-  
-lhes que havia muitas obras em plano, o petróleo e o gás forneciam meios de  
pagamento abundantes e não estava muito longe de casa. A experiência mostrou  
que não estava assim tão perto, porque eu tive de ir a Paris para voar para Argel...  
Falei ao meu Colega dos Negócios Estrangeiros que viu com o maior interesse a  
realização da dita missão. Os preparativos começaram a ter lugar em Julho, mas  
ela acabou por ter lugar somente em Janeiro de 2003. Realmente foi comigo a nata  
dos empreiteiros portugueses. Desde as vias de comunicação até aos portos, desde  
a habitação até às barragens, a experiência acumulada e a patente competência  
dos representantes não deixava dúvidas de que todos tomávamos a missão muito  
a sério. Efectivamente, comigo só foi uma meia dúzia; os restantes ou viajaram por  
meios próprios ou preferiram ir por Barcelona num voo que chegava tarde.  
O meu Colega argelino era um político com larga experiência que já havia passado  
pelos sectores da agricultura, das pescas e outros. Era, manifestamente, um  
homem que merecia uma grande confiança por parte do Presidente da República

que o destacava para missões consideradas importantes e difíceis. Estava à minha espera no aeroporto acompanhado pelos seus directores-gerais com quem eu haveria de me reunir nos dias seguintes. Argel é uma cidade branca e luminosa, mas quando cheguei caía uma chuvinha fina que tornava tudo cinzento. Para se proteger, o meu Colega usava uma capa castanha tradicional que eu elogiei devidamente. No dia seguinte, foi-me enviada ao quarto uma igual que eu passei, naturalmente, a usar para gáudio dos Portugueses que me acompanhavam e com visível satisfação dos Argelinos. O hotel em que fiquei alojado era um imóvel enorme localizado no topo de uma colina com uma vista extraordinária sobre o porto, mas o material de revestimento da rampa de acesso ao pórtico de entrada era constituído por umas placas de mármore muito polido que, com a chuva, fez deslizar os dois “motards” que precediam o carro em que eu seguia. A velocidade a que íamos era baixíssima de maneira que os dois caíram a compasso e “au ralenti”. Mas, de qualquer forma, poderiam ter ficado magoados. A primeira coisa que fiz quando me apeei foi ir falar com eles para ver se o acidente tinha tido alguma consequência. Não esperavam que eu o fizesse. Como me acompanharam nos dias seguintes eu era sempre saudado de manhã com continência e um largo sorriso que, seguramente, não fazia parte do regulamento...

Os trabalhos começaram no dia seguinte de manhã com uma formalíssima sessão no Ministério das Obras Públicas, para apresentação das delegações e para informação acerca do que iríamos ver. Foram três dias intensíssimos. Vimos estaleiros de auto-estradas, de construção de habitação social, do metro de Argel cuja construção havia sido interrompida, de reabilitação de uma zona antiga da capital, de portos, de uma encosta de uma albufeira que havia sofrido um deslizamento, etc. Não irei referir com pormenor cada uma das visitas, mas referirei as que me ficaram na memória.

Fomos ver dois estaleiros de habitação social em construção por empresas chinesas. Ao fim de meia hora os empreiteiros portugueses vieram dizer-me que já sabiam os preços, já tinham visto a qualidade, lhes haviam dito que grande parte da mão-de-obra era constituída por prisioneiros chineses, que o trabalho era contínuo em três turnos de oito horas e que a produtividade era inacredita-

velmente baixa. Assim não poderiam concorrer!... Registei tudo para abordar em ambiente mais recatado. Acrescentaram que as casas não durariam dois anos!... (O que parece que aconteceu...).

Fomos visitar o estaleiro em fase terminal do novo Ministério das Finanças. Nunca vi tantos trabalhadores numa só obra! Fiquei com a impressão de que se atrapalhavam uns aos outros. Havia, manifestamente, uma grande falta de coordenação das diversas especialidades.

Visitámos obras fora de Argel. Uma parte da missão foi a Bougie, a um porto das cercanias, à escarpa em deslizamento que estava a ser recuperada sob a orientação de um gabinete de consultores portugueses, a Constantine (lindíssima cidade) e a algumas obras de estradas.

O nosso problema, em face dos nossos concorrentes franceses e espanhóis e mesmo chineses, era que estes apareciam com a solução financeira associada. Não estava em causa nem a nossa competência técnica nem a qualidade das obras que fazíamos. Era a “muleta” financeira que nos faltava.

Durante uma das tardes deixou-se tempo para encontros bilaterais entre os empresários portugueses e todos os Argelinos que o meu Colega convocou. Ele e eu abrimos e fechámos o dito encontro. E eu fiquei com grandes esperanças, porque tanto o seminário como, aliás, toda a visita não poderiam ter corrido melhor. O pior era quando se chegava à parte financeira; todos os outros levavam associada uma proposta e explicitado o apoio que os respectivos governos concediam. Ora, o nosso não tinha meios para dar quaisquer subsídios e os nossos bancos não estavam acostumados a fazer parcerias com os construtores. Prosseguiram os contactos e estive quase a ser entregue uma grande obra de auto-estrada, mas não houve, de facto, a grande abertura de mercado que eu tinha acalentado. Mais sorte tiveram os consultores; esses já lá estavam e eram muito respeitados e continuaram a sê-lo. Em Argel fui sempre acompanhado pelo Embaixador Filipe de Albuquerque que era o nosso representante. A situação na Argélia não era fácil, naquela ocasião, em termos de segurança. Porém, apesar de viver com pouca mobilidade, na grande cidade, ele conhecia bem tanto as pessoas como os problemas, permanecendo uma grande parte do tempo entre as instalações da embaixada e a residência, com

membros do GOE (Grupo de Operações Especiais) a velar pela sua segurança. Todavia, apesar dessa pressão, estava informado acerca de tudo e de todos.

Uns anos depois, como representante da Associação Empresarial de Portugal e integrado na comitiva do Presidente Jorge Sampaio, voltei à Argélia. O meu antigo Colega ainda estava no mesmo posto, pelo que pedi para que, num intervalo à margem das reuniões, pudesse visitá-lo. Não pode o Leitor imaginar a deferência e mesmo a alegria com que fui recebido. Os Argelinos são generosos e têm-nos em grande conta. É pena que também tenham tantos e tão complicados problemas a resolver...

Eu sempre fui um Leitor muito devotado de Alberto Camus. Referi-o uma vez, durante a minha primeira visita. Logo me disseram para evitar falar nele, pois sabendo todos a grande figura das letras e do pensamento franceses que ele era, tinham reservas em relação ao escritor, aliás filho de uma Argelina, por ele ser um alto expoente da cultura francesa. Mesmo assim, se puder, um dia irei a Oran e aproveitarei para deambular nas ruas brancas de Argel e nadar na praia onde Camus costumava fazê-lo...

\*

Há hoje a moda de desmerecer na política de Obras Públicas, referindo-se ao tema como “mais betão”!... É evidente que a acção do Governo não pode limitar-se à realização de obras. As políticas de Educação e de Saúde são grandes absorvedoras de fundos e muito importantes quer para preparar o futuro quer para assegurar qualidade de vida dos Cidadãos. E há outras políticas determinantes quer dessa qualidade quer da capacidade de melhorarmos o nosso nível de vida – a Ciência, o Ambiente, a Cultura, embora representem sempre pequenas fatias dos orçamentos são essenciais ao nosso bem-estar e progresso. Num outro grupo estão as funções de soberania: a Defesa, a Justiça, a Segurança e as Relações Externas, sendo que a todas se tem de dar atenção. A verdade, porém, é que as pessoas olham sempre para as infra-estruturas como sendo os indicadores de progresso: as estradas, as pontes, os túneis, as barragens, os caminhos-de-ferro, os aeroportos e os portos, os reservatórios de água e muitos outros tipos de obras cujos efeitos se vejam à vista desarmada. As “obras enterradas” já têm menos atractivos; embora

sejam muito importantes as redes de esgotos, as ETAR e as estações de tratamento de resíduos sólidos são, debaixo do ponto de vista da imagem, menos capazes de fundamentar grandes manifestações de apoio. Por isso, de vez em quando, os Governos produzem extensas listas das obras que tencionam fazer. Em épocas de aperto não há mesmo construções a realizar e as pessoas sentem-no duplamente, porque não há investimentos a criar emprego e porque não há novas contribuições para melhorar as condições de vida de cada um. Mesmo em tempos de austeridade, os governantes procuram valorizar o que se constrói. A Primeira República foi muito penalizada na sua imagem, porque não construiu quase nada (só um liceu ou outro) e o Estado-Novo sempre soube valorizar as “excelentes” redes de estradas, os bairros sociais e as escolas que construiu... Ora, apesar das críticas, de tempos a tempos lá tinha eu de produzir uma dessas listas de obras que eram usadas para mostrar como éramos eficazes, como preparávamos um futuro brilhante para os Portugueses e como entendíamos o “sonho” que os estimulava. Essas listas não eram importantes para ganhar eleições, porque estas só teriam lugar, de novo, daí a quase quatro anos. Mas tornavam-se instrumentais para mostrar que se estava a governar e para alimentar o “sonho”. As pessoas gostavam de firmeza na acção e da confiança com que se falava do futuro.

Estávamos a chegar às férias e praticamente só havíamos corrigido alguns erros dos governos anteriores. Mas beneficiávamos de uma imagem positiva, porque falávamos do futuro com convicção e mostrávamos um dinamismo que era estimado e quase contagioso. O combate à evasão fiscal merecia aprovação generalizada; os boletins do Banco de Portugal indicavam uma inversão do desequilíbrio externo; as exportações cresciam e as importações desciam... Enfim, os empresários olhavam-nos com confiança. Contudo, a imprensa era-nos manifestamente hostil. Por isso não poderíamos descurar a comunicação. Ela teria de ser feita por cima das notícias correntes e dos comentários que eram, sistematicamente, negativos. No que me dizia respeito era quase monótona a crítica ao “betão”... Mas a verdade é que as populações e os Autarcas apreciavam as tais listas de obras que se produziam. Eram a prova concreta de que o País não parava...

A questão da Administração Pública era complexa e nela poderíamos “embrulhar-nos” de modo negativo. Tínhamos de estar atentos a todos os sinais: professores,

médicos, enfermeiros, ferroviários, pilotos, pessoal de cabine, etc. A agitação potencial viria pela mão dos sindicatos que não deixavam de dar frequentemente um ar da sua graça... Todavia, em grau menor do que eu já tinha experimentado em outros Governos. A verdade é que o estado em que se encontrava a Administração não era famoso; desorganizada e desmotivada, ela respondia mal aos estímulos do Governo. Os Governos anteriores haviam sido manifestamente demagógicos, prometendo mundos e fundos, exigindo pouco e não curando a sério de responder aos problemas do dia-a-dia. A generalização de um clima de facilitismo havia gerado um amorfismo enorme na acção da Administração. E, todavia, ela já havia sido razoável... Tinha, objectivamente, sido estragada...

Apesar de se ter passado a imagem de Governo dinâmico, subsistia, porém, um manifesto problema de comunicação. A imprensa havia sido mal-habituada e era, na sua globalidade, manifestamente contra o Governo. Isso não era fácil de ultrapassar.

\*

Os terrenos dos antigos estaleiros da Margueira, em frente ao Terreiro do Paço eram muito apetecidos. Até houve um promotor imobiliário que se atreveu a projectar para lá uma “agulha” com mais de uma centena de metros que alguém liquidou publicamente com uma fotomontagem enquadrada pelo Rua do Alecrim. Faltas de senso há muitas, mas, porque os estaleiros tinham acabado, seria bom começar a pensar no destino a dar a um terraplano de eleição. Para isso havia sido criada uma Sociedade Gestora de Fundos de Investimento Imobiliário exactamente chamada “Margueira”. Já tinham sido feitos estudos variados sobre o destino a dar a tão apetecível naco de terra. O meu amigo Ernâni Lopes, na sua empresa, tinha-se interessado muito pelo tema e ofereceu alternativas curiosas para a sua mobilização. Eu próprio, uns anos depois, também contribuí para a reflexão com recomendações que foram julgadas demasiadamente prudentes; mas eu não sei produzir soluções “bombásticas”! Está fora da minha maneira de ser... Em princípios de Julho de 2002 vieram informar-me relativamente a uma reunião que tinha havido sobre o estuário do Tejo e a importância para localizar naquele ponto uma plataforma intermodal que articulasse o transporte fluvial com o ro-

doviário e com o metro do sul do Tejo. Era preciso também tratar da reabilitação de uma extensa mancha envolvente e degradada.

A Câmara Municipal de Almada tinha lançado um concurso internacional para o aproveitamento de uma área de 50 hectares sem os aterros, uma vez que, alegadamente, não dispunha de tutela sobre esta parte do terreno. Mas já havia muita reflexão sobre a área: (a) o PROTAML (Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa) tinha analisado o problema; (b) havia um estudo prévio de ocupação do solo feito por um conhecido arquitecto; (c) havia um outro trabalho sobre o ambiente, etc. Mas existiam propostas para subtrair toda a área à jurisdição do Plano Director Municipal. Eu não achava que isso fosse conveniente. Pelo contrário, eu era a favor de uma articulação com todos os actores potenciais: Margueira, Siderurgia, Quimiparque, Câmaras de Almada, Seixal e Barreiro, etc. Aliás, no âmbito do PROTAML, estava prevista a constituição de uma associação para o Arco Ribeirinho Sul, o que me parecia uma fórmula muito ajustada para definir um caminho e tomar decisões.

Absolutamente urgente era a construção de uma estação fluvial, porque as instalações existentes ao tempo eram muito insuficientes.

Voltava-se a falar do túnel Algés/Trafaria em relação ao qual eu era totalmente desfavorável; a inserção do túnel e da sua saída na margem sul iriam interferir com a arriba fóssil da Caparica e isso representaria uma agressão ambiental intolerável ou, então, reclamaria um prolongamento exagerado do túnel para ultrapassar toda a zona sensível, o que o tornaria muito dispendioso.

\*

Eu não podia deixar de receber os empreiteiros e os concessionários, embora soubesse que eles me iriam fazer queixas da Administração ou mesmo de alguém situado mais alto. Foi o que aconteceu no dia 10 de Julho. Os prazos para produzir uma série de documentos relativos a uma determinada obra estavam todos a ser “queimados”. Era importante em relação às passagens superiores de uma dada auto-estrada normalizar os projectos; verificava-se ser comum haver vários projectistas que, naturalmente, propunham soluções diversas, mas acon-

tecia que o mesmo projectista também o fazia... Poucos pensavam na hipótese de ter de alargar a auto-estrada de quatro para seis faixas e, em vez de pensar naquelas passagens só com um pilar a meio e dois vãos folgados, preferiam usar apoios inclinados, o que fazia ter de demolir, totalmente, a estrutura, para conseguir encaixar as novas faixas; não teriam feito isso a pensar num novo projecto; seguramente procuraram a solução mais económica mas sem pensar num eventual alargamento. Era a Administração que deveria ter estabelecido termos de referência, pensando no futuro.

A Administração demorava três a quatro meses para escolher a empresa que iria fazer as expropriações para uma dada auto-estrada. Mas o prazo fixado para a realizar estava estabelecido em seis meses. O resultado é que havia, só para três obras em construção, mais de 20.000 parcelas a expropriar! Não iria ser possível ter tudo pronto a tempo. Por outro lado, a entidade financiadora dessas expropriações não dispunha de meios, no seu orçamento, para pagar aos expropriados. Eu iria ter de fazer face a grandes protestos!...

Havia um lanço no Minho que pertencia a duas concessões. Iria haver confusão por não poder nenhuma delas ser aberta ao tráfego nessas condições. Como é que se tinha chegado a uma situação dessas? Apesar de tudo, estava-se a falar de um trecho de 4,5 quilómetros! Já havia um recurso no Supremo Tribunal Administrativo, mas a mim parecia-me que tinha havido grande precipitação na adjudicação das obras. A Justiça seria sempre lenta... O que é que diria a opinião pública? Eu não havia sido responsável por nada, mas ocupava, nessa altura, o lugar do decisor.

Em relação a um outro lanço que estava embargado por razões ligadas ao Ambiente, o consórcio constituído para fazer o seu financiamento era constituído por quinze bancos. Se tivesse de haver mudança de traçado, as instituições de crédito cessariam imediatamente o contrato, pedindo indemnizações. Teria de haver reformulação dos contratos, uma alteração dos traçados, novos estudos de impacto ambiental e começar tudo de novo... Um dos bancos era o BEI (Banco Europeu de Investimento) de quem nós dependíamos para muitas outras obras... Eu nem queria pensar no que seria a retoma do processo, com grandes explicações a dar a todos os intervenientes.

Em relação a um outro projecto, havia um grupo de notáveis locais que insistia numa solução que custaria o dobro do que estava previsto. Mas para eles isso não interessava. O pior é que eram politicamente muito influentes.

Devo dizer que, ao fim de certas tardes, eu pensava estar mergulhado num ambiente surrealista!... As pessoas haviam-se habituado a protestar sem fundamento e os responsáveis políticos queriam agradar a todos e tinham tomado decisões sem apoio técnico nem financeiro. É, por isso, que eu sou “fanático” de planos longamente discutidos antes de serem aprovados e de execuções rigorosamente estabelecidas ao longo do tempo, no quadro daqueles planos.

\*

Um Governo anterior havia decidido lançar a Terceira Travessia do Tejo que seria localizada no corredor onde, anos antes, eu tinha proposto que fosse construída a Segunda; para isso, tinha designado uma equipa de missão. Recebi a sua responsável para fazer o ponto da situação. Estavam lançados todos os estudos preparatórios que uma ligação daquela importância reclamava. Mas havia, ainda, no seu grupo, falta de representantes de alguns ministérios. Queria que eu diligenciasse para que fossem nomeados rapidamente. Havia um grande edifício em construção no dito corredor, mas estava licenciado pela Câmara Municipal, com a qual, aliás, ela tinha relações excelentes. As ligações rodoviárias da nova ponte estavam a ser objecto de um estudo por parte do Instituto de Estradas de Portugal, mas em colaboração com a Câmara. Soube, nessa ocasião, que as relações com a Administração do Porto de Lisboa tinham atravessado um período difícil, mas que isso havia sido ultrapassado. Tinha sido alertado para o perigo de potenciais explosões nos depósitos de amoníaco e de outros produtos químicos localizados no Barreiro. A solução que o grupo de missão preconizava era a de uma ponte mista. Os consultores projectistas de pontes aconselhavam uma ponte atirantada que chegaria ao Barreiro a vinte metros de altura. Pareceu-me cedo para começar a analisar esses aspectos, porque os estudos geológicos ainda não tinham sido apresentados. Falou-me em dificuldades ligadas ao cone de aproximação da pista do Montijo e insistiu no tal problema que havia no corredor situado na margem direita; dez anos antes não existia nenhum.

Nessa ocasião tudo estava previsto que fosse feito em regime de “project finance”. A decisão não tinha sido minha; vinha de um governo anterior. É evidente que as dificuldades surgidas pouco depois fizeram congelar tudo.

\*

No dia 16 de Julho fui ao Parlamento para ter uma reunião com os Deputados da Comissão Parlamentar de Obras Públicas e Transportes. O seu presidente era o Deputado José Miguel Anacoreta Correia. Ao contrário do que costumava acontecer e como devia ser sempre, ele começou por endereçar as boas-vindas da Comissão e enunciar os pontos que gostariam que eu focasse na minha exposição. Segui as suas recomendações e fiz uma intervenção inicial referindo o estado dos principais projectos em curso e das dificuldades que, eventualmente, pudessem estar a atravessar. Seguiu-se a discussão. Intervieram os Deputados Vieira da Silva, Ribeiro dos Santos, Isabel Gonçalves, Marco António Costa, Edite Estrela, Manuel Cambra, Pedro Moutinho e Bruno Dias, encerrando a sessão o presidente da Comissão. Resumirei o que disseram:

O primeiro Deputado a falar disse que gostariam de dispor de uma lista mais pormenorizada relativamente às intenções do Governo. Queria saber acerca dos problemas ambientais do eixo Norte/Sul; tinha dúvidas sobre a solução que eu havia apresentado porque temia que ela fosse um regresso ao Plano Rodoviário Nacional. Os custos de manutenção daquele eixo deveriam correr por conta da Autarquia (o Presidente era do PSD...), porque as vantagens decorrentes da sua construção seriam largamente percebidas pelo Município de Lisboa. Não lhe parecia, relativamente à CRIL (Circular Regional Interior de Lisboa) que o principal problema fosse o realojamento dos moradores das barracas, como eu havia dito, mas sim a solução técnica para o seu traçado e as expropriações. Não haveria conflitos em relação aos processos que deveriam ser acelerados. A ponte da Portela representava um problema maior, pelo que se justificava uma aceleração dos estudos para uma nova ponte; a questão principal respeitava à insegurança. Nós deveríamos estar a braços com a difícil elaboração do PIDDAC (Era verdade, mas as dificuldades decorriam das decisões “superabundantes” que o anterior Governo – a que o orador havia pertencido – tomara!...). Quais eram as perspectivas para a execução do PIDDAC rodo-

viário? Entrando em linha de conta com o orçamento rectificativo? A contracção proposta teria efeitos inevitáveis no plano traçado; quais eram eles? Seria possível assegurar que todas as ajudas comunitárias previstas fossem absorvidas? Havia no PIDDAC um conjunto de obras sobre as quais ele gostaria de possuir mais informação: as variantes de S. Brás de Alportel, Alcanena e Vila Viçosa e um grande número de beneficiações nas estradas de Trás-os-Montes. Haveria alterações nos prazos de pagamento aos operadores? Em relação ao plano ferroviário, parecia não nos termos afastado muito das opções que tinham sido tomadas anteriormente (Leia-se pelo Governo que ele havia integrado). O Metro do Porto estava a ver executada a sua primeira fase; o que se seguiria? O empreendimento representava a maior obra isolada em curso na União Europeia: queria saber qual o grau de prioridade que atribuíamos à ligação a Gondomar; e se os trabalhos de preparação respectivos já estavam concluídos; queria referir-se aos estudos de procura, financeiros, ambientais, de eficácia operacional e outros. Qual era o grau de envolvimento dos vários parceiros? Se a solução de “project finance” fosse mantida (Aliás decidida pelo anterior Governo), quais seriam os custos que se reflectiriam sobre os contribuintes? Eu deveria manter a coragem para concretizar a CRIL, porque ela representava um anel rodoviário fundamental. O eixo Norte/Sul era essencial para resolver o problema da acessibilidade dentro de Lisboa. O nó da avenida que daria acesso à Calçada de Carriche constituía um estrangulamento de grande dificuldade de resolução. Também o IC 19 (Queluz-Tercena-Massamá) era urgente. Não se poderia comprometer o futuro. A questão dos prazos de pagamento já referidos era importantíssima. Não tinha havido, até àquela data, nenhum exercício de planeamento estratégico que se reflectisse sobre o planeamento das infra-estruturas. Estas deveriam estar ligadas à resolução dos problemas de transportes detectados. Em relação ao III Quadro Comunitário de Apoio, havia estudos-prévios que ainda não estavam concluídos; quando se admitia que estivessem? Porque o fundamental era não perder nenhum apoio comunitário a que tivéssemos direito. O corte de 17,5 milhões de contos no sector rodoviário preocupava muito um outro Deputado. Sabia que eu estava a fazer todos os esforços para não cortar nos projectos apoiados por fundos comunitários; desejou-me felicidades!... A ligação ao MARL (Mercado Abastecedor da Região de Lisboa) só estava dotada com 25.000

contos e isso era insuficiente; queria dizer que o resto viria no ano seguinte? Gostariam de acompanhar todas as obras em curso, especialmente o Metro do Porto e o projecto do metro ligeiro de Lisboa; queriam fazê-lo ao pormenor. Queriam conhecer os impactos a médio e a longo prazos da rede do Metro do Porto.

Em relação a uma ligação à volta de Leiria, que tinha levado imenso tempo a dilucidar, já haviam sido abertas as propostas apresentadas? E o que se passava com o IC 36 e com o alargamento do IC 2?

Prestar informações à Assembleia da República era um acto da maior importância. O Parlamento precisava delas para desempenhar convenientemente as suas funções. Mas, com a minha ida, verificava que “a montanha tinha parido uma raposa... ou um lince...” Eu deveria definir calendários precisos para todas as obras em curso. Numa minha ida anterior ao plenário, eu não me tinha referido ao caso do Metro de Lisboa, quando a sua rede era muito importante para todos os habitantes da capital. O caso do Metro do Sul do Tejo já estava resolvido? (O Deputado era de Almada). E as ligações Barreiro/Setúbal experimentariam melhorias? Eu tinha de promover a aceleração de todos os empreendimentos, porque persistiam grandes assimetrias em termos de mobilidade, nomeadamente no espaço da Área Metropolitana de Lisboa. Eu deveria promover, na margem sul, a construção de um espelho da “CRIL”, devidamente integrado com outros modos de transporte, incluindo o fluvial. Manifestou os maiores receios em relação aos cortes do PIDDAC.

Em relação ao transporte ferroviário suburbano, quando estimava eu que começasse a entrar ao serviço o novo material circulante? E quais seriam os serviços que iriam ser prestados nas estações ferroviárias? Em relação ao Metro do Porto, apoiava todos os investimentos nele feitos, porque eles iriam permitir vencer um atraso estrutural. Era preciso dar um sinal claro aos empresários do sector das obras públicas que iria haver trabalho para eles. Para isso revelava-se necessário definir prioridades claras. Apoiava, sem reservas, a construção da SCUT do Grande Porto; ela constituía uma obra da maior importância para o “desencravamento” do Interior.

Uma outra Deputada começou por me felicitar pela prontidão dos esclarecimentos dados e pela minha boa memória que não falhara nenhum ponto levantado (Ela era do PS), mas queria ver resultados concretos. Reiterou preocupações conheci-

das, como o alargamento do IC 19; para quando o acto de consignação? Eu deveria ter-me referido ao IC 30 e ao IC 16. A prioridade deveria ir para os locais onde havia problemas e onde estavam fixadas as pessoas. Existia grande défice de infra-estruturas na Área Metropolitana de Lisboa; eu deveria promover o fecho das várias redes que a serviam, optimizando, dessa forma, os investimentos já feitos. Eu tinha-me referido ao projecto de um metro ligeiro para servir a zona oeste da AML; qual era a estação de interface com a Linha do Estoril? E com a Linha de Sintra? Dever-se-ia investir na modernização da Linha do Oeste, nomeadamente no sector das mercadorias, construindo uma estação de interface modal na Pedra Furada. Confirmava eu a ligação do Metro de Lisboa ao aeroporto da Portela?

Outro Deputado relembrou o facto de ser eu o Ministro que mais vezes tinha ido ao Parlamento para responder aos Deputados. Depois quis saber o estado de numerosos empreendimentos localizados no norte do Distrito de Aveiro. Fez também perguntas relacionadas com o sector da Habitação. O retrocesso do investimento público iria ter repercussões em algumas grandes obras?

Eu não deveria permitir que um outro Deputado imputasse ao Governo Socialista anterior as dificuldades experimentadas em relação à SCUT do Grande Porto. Haviam sido desentendimentos que nada tinham a ver com aquele Governo. O Deputado visado esclareceu que se tinha tratado de uma “embrulhada jurídica”... O Presidente da Comissão Parlamentar agradeceu a minha ida à Comissão e anunciou a visita que os Deputados iriam fazer ao IP3. Referiu-se ao interesse que tinha tido uma deslocação às obras da A2. Afinal, a ocorrência de “picos” na realização de obras públicas não se verificava ser tão aguda como muitos gostavam de dizer. Recomendou que houvesse uma atenção especial em relação às saídas de emergência nas auto-estradas, o que reclamava a definição de regras gerais.

\*

Em 16 de Julho recebi o presidente da Lusoponte a quem eu havia solicitado uma exposição sobre o que se estava a passar. Ele era um jurista muito distinto que eu conhecia, há anos.

O tráfego nas duas pontes de Lisboa estava a experimentar uma redução global, seguramente fruto do impasse económico em que se vivia. Do tráfego total, um

terço usava a ponte Vasco da Gama e dois terços a ponte 25 de Abril; todavia, 50% dos veículos pesados preferiam a primeira. Em relação à ponte 25 de Abril solicitou o meu interesse pela conclusão pronta das obras respeitantes às juntas de dilatação. Referirei, noutro lado, a visita que efectuei ao local; como previsão da sua conclusão era o final de Outubro manifestou-me a sua preocupação em relação ao que se passaria durante o mês de Agosto; é que se estava a tratar de um fluxo da ordem dos 5.000 veículos por dia. Em relação à Ponte Vasco da Gama estavam por concluir uns acessos a Sacavém; avisou-me de que se tratava de um assunto sensível porque envolvia o Instituto de Estradas de Portugal e a Câmara Municipal de Loures e se sabia que as relações entre as duas instituições não eram as mais cordiais; tratava-se, mesmo, de uma questão delicada.

Na ligação ao nó de Coina era urgente passar para duas faixas, porque o tráfego havia crescido enormemente; isso seria realizado pelo concessionário; da minha parte só precisavam da autorização; o papel deveria estar perdido em algum lado porque eu não tinha conhecimento da questão. Mas as filas de espera eram muito arreliaadoras...

A Via Verde, que era e é um excelente sistema, estava a funcionar nas pontes com avarias frequentes; era preciso assegurar-lhe uma operação fluída. Criticou a posição de monopólio em que ela estava no sector. Tinha que se resolver o problema porque, inacreditavelmente, a portagem automática estava a custar mais do que a manual!... Em relação à 3ª Travessia, de que se falava muito naquela ocasião, estava entendido que não haveria nenhum aumento das portagens. Isso resultava de um acordo estabelecido num governo anterior.

\*

As instituições financeiras solicitavam audiências para exporem os muitos serviços de apoio que estavam em posição de prestar. No dia 16 de Julho recebi mais uma. Ela já havia realizado trabalhos de assessoria financeira tanto em relação ao nó ferroviário de Lisboa como à Fertagus. Também se poderia encarregar da montagem de operações de crédito, das quais referiu numerosos exemplos. Era, naturalmente, especialista em “Project finance”, sector de que enumerou muitos exemplos da sua intervenção. Havia participado na constituição de numerosos

sindicatos bancários para poder responder às necessidades de financiamento de obras muito grandes como eram algumas das que estavam em curso. Conhecia bem o domínio das infra-estruturas sujeitas ao regime do “utilizador-pagador”, como pressentia que iria ser cada vez mais corrente. Em relação ao sector da Habitação, estava em posição de poder ajudar na constituição de um fundo especial e da legislação conexa: tinha-me ouvido tocar no assunto numa intervenção pública e queria que eu soubesse das capacidades que tinha nessa área. Havia desenvolvido um programa de crédito à promoção imobiliária, mas não poderia constituir nenhum fundo de investimento para fomentar a construção.

\*

Para Portugal, os temas comunitários tinham um interesse patente, não estando nós, naturalmente, limitados ao sector dos fundos estruturais. Importava seguir todas as políticas da União, para poder apreciar quais seriam os efeitos delas sobre a nossa situação. Continuávamos a seguir o que se passava em matéria de política regional, porque os apoios concedidos no seu ambiente eram fundamentais para a redução das nossas assimetrias e para o desenvolvimento. Com preocupações semelhantes seguíamos o caminho que levava a Política Agrícola Comum (PAC) e a Política das Pescas, sempre muito discutida. Haveria a celebração de uma convenção em 2003 e de uma conferência em 2004, ano em que também teriam lugar as eleições europeias. O IV Quadro Comunitário Europeu seria negociado ao longo dos anos de 2005 e 2006; teríamos tempo para nos prepararmos, mas eu sabia bem quanto tempo levava a afinar o Plano de Desenvolvimento Regional que estaria na base dessa negociação. Até porque esta seria dura, por haver novos países e eles precisarem de muitos auxílios. A divisão espacial na Europa, em 2002, já não assentava em alianças políticas, mas estabelecia-se em função dos níveis de desenvolvimento dos países e, sobretudo, das regiões. Também como instrumento de coesão, dava-se muita atenção à concretização da rede transeuropeia de transportes, nos seus três modos mais importantes (ferro, rodo e marítimo), mas não se negligenciavam nem os transportes aéreos nem os fluviais onde estes apresentavam alguma potencialidade.

Era estranho não haver muitos Portugueses a prestar serviço nas instituições comunitárias. Nessa ocasião, havia 30% de Belgas a guarnece-las; isso não carecia de grandes explicações; estavam lá e concorriam, sem nenhuma perturbação da sua organização familiar. Mas, em relação às outras nacionalidades, nós não figurávamos em boa posição. Havia muito pessoal de limpeza e da cozinha que era português. Mas não era esse que nos interessava; todavia permaneciam os problemas em relação ao topo e à entrada; tínhamos poucos directores-gerais, directores de serviços e chefes de divisão e, no outro extremo, não víamos candidatar-se ao ingresso muitos jovens Portugueses. Era preciso actuar nesses dois sentidos. Internamente, conviria dar um novo impulso à Comissão Intermínisterial dos Assuntos Comunitários. Já o disse algumas vezes, ao longo destas Memórias: a coordenação nunca é demais; a dispersão de esforços representa a nossa tendência natural e, com isso, perdemos muito.

\*

Eu continuava preocupado com a reabilitação da Escola Náutica Infante D. Henrique. Não tinha delegado o seu acompanhamento em nenhum Secretário de Estado, de modo que era eu que contactava directamente com o presidente do seu conselho directivo e fazia algumas diligências junto de outros departamentos. Pedi autorização ao meu Colega da Ciência e do Ensino Superior para conversar com o Dr. Afonso Costa, da Direcção-geral do Ensino Superior, que já lá estava quando eu passara pelo Ministério da Educação e de cujo saber e profissionalismo eu tinha ficado com boas recordações. Os estatutos que haviam sido preparados e que, pelos vistos, tanta discussão e celeuma tinham causado no seio da Escola, ainda não estavam homologados pelos dois ministros. Pedi-lhe para que o processo fosse acelerado mesmo que, posteriormente, tivéssemos de introduzir quaisquer ajustamentos. Permanecer a Escola com uma gestão apoiada em regras muito antigas quando já havia outras novas é que me parecia inconveniente. Mas falámos de outras coisas sobre a Escola. Ela já era uma Escola Superior desde 1972. Após a aprovação da Lei de Bases do Sistema Educativo foi integrada no âmbito do Ensino Politécnico. E, por via da Lei da Autonomia dos Politécnicos (LAP), fora preparado um diploma próprio para a Escola. Esta era muito especial porque

se dirigia a um corpo discente com características e objectivos muito específicos. Havia uma perturbação inconveniente no seio do corpo docente; muitos professores vinham de baixo com pouca ou nenhuma preparação para desempenharem as funções que deles se esperavam, mas insistiam muito em chegar ao topo. Já referi, noutro lado, que isto era acompanhado por pressões de natureza partidária. A mediocridade e a política misturadas não conduziam a nada de consistente. Em meu entender isso foi a causa do grande rebuliço e da decadência manifesta da instituição. Efectivamente, ela tinha quatro ramos de preparação distintos: a mecânica, a electrotécnica, a pilotagem e os portos e logística; a quarta era a mais recente. Tratava-se de uma escola cara; bastava visitá-la e ver o equipamento com que estava dotada para nos darmos conta disso; situava-se muito acima dos padrões de custo comuns no Ministério do Ensino Superior. Todavia, a procura estava a cair de forma preocupante. O corpo discente andava à volta dos 600 alunos, mas só saíam formados à volta de 50, por ano. Especialmente o curso de pilotagem não tinha procura (Dei indicações para fazerem uma campanha de “marketing” junto de potenciais candidatos; porque até havia colocações em numerosas companhias internacionais; a profissão é que deixou de ser atraente como sucede em muitos outros países europeus em que os jovens não gostam de carreiras que os ponham muito tempo fora de casa; pior do que nós, a este respeito, é, por exemplo, o caso da Suécia...). Ele falou-me dos numerosos conflitos entre os órgãos da Escola e entre os diversos profissionais. Era conhecida a disputa entre pilotos e engenheiros!... Ele achava que a fractura não tinha solução, porque além das diferentes origens e atributos profissionais dos dois grupos, havia, de facto, um conflito de projectos que deveria ser arbitrado por alguém de fora. Para complicar as coisas, o movimento sindical estava activíssimo na Escola, que constituía um palco muito estimado para a acção da FENPROF e do Sindicato Nacional do Ensino Superior (SNSUP). Está-se a ver por que era tudo tão complicado... Comecei a pensar em encontrar uma figura de moderador com bom-senso que tivesse a capacidade de colar todos os cacos em que a Escola se havia partido... Não era fácil!...

\*

A “divisão das águas”, em termos profissionais, entre engenheiros, engenheiros-técnicos e arquitectos é uma questão que se arrasta há décadas. A solução de 1973 fez pender a balança mais para o lado dos engenheiros, os outros dois grupos tendo protestado sempre, depois disso. É o famoso Dec. Lei 73/73, que se tornou conhecido como o diploma “da luta de classes”... No dia 18 de Julho recebi os representantes da ANET (Associação Nacional dos Engenheiros Técnicos), posteriormente transformada em Ordem. Vieram dizer-me que já tinham um acordo com a Ordem dos Engenheiros e outro com a dos Arquitectos. Não eram claros nem firmes, porque ainda hoje (2018) se discute a questão. No protocolo celebrado com a Ordem dos Arquitectos havia uma arreliadora indefinição: o documento tinha um importante capítulo sobre as disposições transitórias, mas não se havia fixado nem uma data nem um período para as fazer. Os meus visitantes sentiam-se desconfortáveis, tendo em conta que não se avançava em nenhuma delas e não se podia invocar o protocolo para fazer avançar o processo, porque, na realidade, ele estava a ser cumprido...

Queixavam-se pelo facto de terem saído diplomas que afectavam a sua acção sem que tivesse havido uma audição prévia da sua Associação. Pelo contrário, tanto a Ordem dos Engenheiros como a Ordem dos Arquitectos eram sistematicamente ouvidas. Esta era uma questão fácil de resolver. Não tinha havido auscultação prévia, porque não estava ainda instalado o hábito de o fazer. Mas eu acho que eles fizeram bem em protestar; se não o fizessem, continuariam a ser esquecidos... Pedi-lhes para dirigirem uma carta, nesse sentido, ao Ministro da Presidência (responsável pela produção legislativa do Governo), tendo-me comprometido eu a falar com o meu Colega para apoiar a pretensão. Informei-me acerca da ANET com a qual aquele era o meu primeiro contacto. Ela era, de facto, recente e havia demorado dez anos a constituir-se. Referiram que haviam contado com o patrocínio do Ministro da Educação de então, o meu Colega Roberto Carneiro. Ofereceram a sua colaboração para aquilo que eu entendesse necessário.

\*

No dia 23 de Julho fui visitar o meu Colega espanhol, Francisco Alvarez-Casos que eu já tinha conhecido em Gijón, no Conselho Informal dos Ministros de Transportes. O gabinete do Ministro do Fomento era um edifício dos Nuevos Ministerios, uma construção franquista, sólida, com corredores avantajados e salas a condizer. Eu já lá havia estado no tempo de um Ministro do Ambiente que era meu homólogo e, nessa altura, ele tinha no gabinete uma colecção inacreditável de lanternas e faróis! Eu nunca vira coisa tão surpreendente. Entretanto, houvera uma renovação da decoração e elas já não estavam onde eu as tinha visto.

A conversa foi muito cordial. Passámos em revista os assuntos pendentes entre os quais estava, naturalmente, o TGV. O Presidente do Governo havia prometido em Badajoz que ele passaria por lá e por Mérida; não era esse o traçado que mais convinha a Portugal, no seu todo. Eu não acreditava que houvesse meios para construir duas ligações paralelas e tinha a certeza de que a que passasse por Salamanca não teria prioridade para os Espanhóis, porque a região envolvente é pobre e não gera tráfego. Hoje (2018) com a construção da linha para a Galiza que passa próximo a Bragança ainda me parece mais remota a hipótese de a construir. Eu defendia a ligação de Madrid ao litoral atlântico, portanto em T, que servisse, simultaneamente, Lisboa e Porto. Disse-lhe das minhas razões. Ele ouviu com atenção, não escondendo que os compromissos políticos assumidos em relação à Extremadura, não lhe deixavam grande margem. Eu não comentei, mas não deixei de pensar que eles eram, seguramente, respeitáveis, mas que não poderiam ser pagos pelos Portugueses nem eu poderia aceitar uma infra-estrutura que não fosse otimizada em relação aos fluxos de tráfego que iria servir.

Foi nessa ocasião que começaram a surgir obstáculos de natureza ambiental ao traçado por Cáceres, sublinhando que ele iria atravessar numerosas áreas naturais protegidas. Era evidente que os projectistas teriam de minimizar o impacto desse traçado. Também falámos muito do novo aeroporto de Madrid, a que foi dado o nome de Adolfo Suárez. Era obra sua e ele descreveu-o com um entusiasmo contagiante. A obra, aliás, merecia-o. O Rei tinha-a visitado uns dias antes e tudo apontava para que o prazo de construção fosse cumprido. Depois disso, tenho lá passado muitas vezes; é realmente um equipamento de excepção.

O meu Colega era conhecido pela forma ríspida com que tratava os seus directores-gerais e assessores. Tive ocasião de comprovar a fama, mas comigo havia simpatizado e só posso invocar a boa recordação que me deixou. Contudo, não se avançou nada em matéria de compromissos entre os dois países. Voltarei ao assunto, porque ele teve continuação.

\*

Antes do fim de Julho tem de se definir as linhas gerais do Orçamento de Estado para o ano seguinte. Tudo começa, naturalmente, pela definição do cenário macro-económico previsto. Mas, em 2002, havia grandes indefinições a respeito de algumas variáveis fundamentais, em relação a 2003. Uma delas respeitava ao PIB, que oscilava num grande intervalo. Sabia-se que se deveria apostar na procura externa que se mostrava favorável. Era fácil fazer uma estimativa da receita, mas teríamos de ser mais moderados do que o Governo anterior que tinha cobrado em demasia; não havia, por isso, margem para aumentar os impostos, tendo de se repousar somente na maior eficácia do combate à evasão fiscal. O que era curto. Em relação ao PIDDAC não se poderia aumentar o seu montante global em relação ao consignado no Orçamento Rectificativo; aliás, deveríamos tomar como referência 85% desse valor, a afectar aos projectos em curso e àqueles que tivessem comparticipação comunitária; os 15% restantes deveriam ser seleccionados muito criteriosamente, porque, afinal, representariam as nossas verdadeiras opções políticas; o resto estava já decidido. Para isso ser praticável, era imperioso reduzir cerca de 10% nas despesas de funcionamento; quando isso é proposto, toda a gente geme, mas acaba por cumprir... O défice previsto nessas condições seria de 2,4%, um pouco abaixo do famoso limiar dos 3,0%. Se o produto e a receita estivessem a crescer, talvez se pudesse pensar em soluções alternativas; naquelas circunstâncias, a dieta impunha-se: só poderíamos cortar na despesa. Nessas circunstâncias deveria prever-se alienar tudo o que não interessasse integrar no sector público. Havia alguns casos em que isso não poria dificuldades inultrapassáveis; noutros teria de se enfrentar uma resistência tenaz.

No caso do Ministério das Obras Públicas, eu tinha de enfrentar um compromisso de afectação de meios da ordem dos 50 milhões de contos. Era muito frustrante

ter de satisfazer decisões de outros com a maioria das quais não se concordava. Em relação às empresas públicas não poderia haver indemnizações compensatórias disfarçadas de aumentos de capital. O caso mais bicudo, para mim, era a CP que “só” tinha 2.000 trabalhadores a mais!... Alguns sugeriam que fizéssemos uma grande operação de venda de património imobiliário do Estado; mas ela não poderia ser súbita e expressiva, porque isso teria como consequência um “arrefecimento” inconveniente dos respectivos valores.

\*

O meu interesse pela reabilitação da Escola Náutica Infante D. Henrique já foi mencionado nestas memórias. Por isso recebi, no dia 31 de Julho os representantes da respectiva Associação de Alunos, que havia solicitado uma audiência. Eu queria saber como a Escola era vista pelos seus discentes. Disseram-me que o *curriculum* dos três anos deveria conter um período de estágio a bordo de navios de qualquer tipo (graneleiros, porta-contentores ou outros). A Associação de Alunos já tinha celebrado protocolos tanto com armadores, como também com a Associação de Armadores, no sentido de eles serem realizados. Isso seria bom para a sua formação.

Exprimiram, ainda, a sua opinião em relação ao financiamento da Escola. Achavam que ela não estava suficientemente dotada, mas também eram críticos em relação à sua gestão.

Havia estágios extra-curriculares, financiados pelo MOPTH que eram realizados no Creola, mas duravam somente uma semana, o que se revelava ser muito curto. Além do mais, tratava-se de um programa coordenado pelo Ministério da Defesa que dava prioridade a outras acções. Por que é que era no Creola e não na Sagres? Por que não havia um navio-escola da própria Escola Náutica? A Reserva Naval tinha precedência no acesso à Sagres... Queriam mais estágios com armadores nacionais (Já não havia muitos...). Existia um projecto de reestruturação do curso de pilotos com alteração do regime de estágios. Era importante vê-lo concretizado. Queriam ver os oficiais praticantes e os de máquinas a estagiar em navios de passageiros, naturalmente com subsídios para assegurar a sua frequência. Admitiam que não abrisse o curso de pilotagem no ano seguinte, por falta de

condições. Achavam que todos os cortes orçamentais se tinham concentrado no curso de pilotagem. Eu sabia que a Escola Náutica dispunha de alojamentos para os alunos, mas eles achavam que a divisão de acção social não tinha ninguém responsável à sua frente. Terminaram dizendo que a forma como os alunos estavam a ser tratados era inaceitável.

Fiquei desapontado com o encontro. Não foram capazes de formular uma resposta construtiva aos problemas que a Escola enfrentava. Eu já lá tinha ido e conversara longamente com quem conhecia bem a sua situação. A audiência com os Alunos demonstrou que a reabilitação iria ser ainda mais difícil do que eu pensava. Da parte deles havia muitas queixas e nenhuma proposta. Suponho que a degradação de um estabelecimento de ensino que foi palco de acesas disputas partidárias é inevitável. A Escola havia sido muito protegida no regime anterior; daí o calor daquelas disputas. A envolvente no sector dos transportes marítimos, também não ajudava. Mas era difícil reformular quem não queria sê-lo.

\*

Em 2 de Agosto recebi o Prof. Mário Ruivo que presidia a uma equipa de missão constituída para apoiar a candidatura para localização em Portugal da Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA – European Maritime Safety Agency). Seguramente fez um bom “lobby”, ao lado dos sucessivos Governos que sempre a defenderam, porque ela acabou por, efectivamente, vir para Portugal, tendo-se instalado num belíssimo edifício desenhado pelo Arquitecto Taíña, nas proximidades dos Cais do Sodré. Ela tem desenvolvido uma acção excelente em inovação e uma generalização de boas práticas, impondo a qualidade do que faz a todo o sector.

Tinha havido uma Resolução do Conselho de Ministros, em 1998, na qual se vettera a nossa estratégia para os oceanos. Como resultado disso generalizara-se a imagem de que os Portugueses estavam, de facto, empenhados na defesa dos oceanos, nas muitas dimensões que ela apresenta. Dispúnhamos de um centro de documentação, com o nome de Eurocean, instalado na Fundação para a Ciência e Tecnologia, que estava a realizar uma excelente tarefa de apoio a todo o sector. Os nossos concorrentes, nessa ocasião, eram: a França, em local não definido ainda;

a Itália, com Génova; a Espanha, com Cádiz ou Vigo; e mais o Reino Unido, a Finlândia e a Grécia. Parecia, nessa ocasião, que a situação se inclinava a nosso favor, mas era preciso não descurar as negociações. A equipa de missão havia funcionado como um “think tank”, mas cabia agora ao Governo dar o impulso final. Fiquei muito confiante quando me disse que era ao Dr. João Valera que, no Ministro dos Negócios Estrangeiros, estava encarregado de dar seguimento ao assunto. Queria saber se eu confirmava os nomes dos representantes do Ministério das Obras Públicas na referida equipa. Felicitei-o, naturalmente, pelo trabalho desenvolvido e assegurei-lhe o meu empenhamento na negociação. Correu tudo bem.

\*

O período de férias é sempre atreito a disparates na comunicação social. Como não há, correntemente, grandes notícias, os “fait-divers” assumem o seu lugar e são explorados até à exaustão, juntando-lhes sempre algum elemento susceptível de chamar a atenção dos Leitores. Por alguma razão os ingleses lhe chamavam a “silly season”... Por isso, é preciso redobrar de cautelas no que se diz em público e nos assuntos que são abordados em entrevistas ou declarações. Não convém introduzir temas importantes ou que precisem de um desenvolvimento explicativo longo. Em Agosto de 2002, os jornalistas queriam muito saber que fusões ou extinções de instituições iriam ocorrer. Era evidente que atrás de algumas certas seriam anunciadas outras sobre as quais nem se pensava. O que se tornava palpitante era semear a confusão... De maneira que o mais seguro tinha de ser não nos referirmos a coisa nenhuma. Tudo o que fossem iniciativas políticas com relevo deviam ficar para Setembro ou Outubro.

\*

Em 2002 a ANEOP mantinha actividade e reunia com os grandes construtores do País. Tinham, manifestamente, problemas de uma natureza diferente dos médios e pequenos empreiteiros. Recebi o seu presidente em 12 de Agosto. Era necessário proceder a uma revisão da legislação relacionada com a realização de concursos. Começava a haver uma grande “turbulência” no mercado, com uma degradação

apreciável dos preços (mais de 25%!...). Era, obviamente, consequência do arrefecimento da procura. Ninguém aparece a reclamar quando esta está em expansão, todos se adaptando à mesma. No sentido contrário, a adaptação é sempre dolorosa. Era preciso arranjar formas de contrariar os preços demasiadamente baixos, muito inferiores à base de licitação porque isso iria, seguramente, ter consequências nefastas. Uma sugestão que conviria às maiores empresas era a reformulação dos alvarás, criando o que chamavam o “super-alvará” que seria exigido nos concursos para as muito grandes obras.

Estavam a aparecer oportunidades muito interessantes em Angola, correspondendo a investimentos prioritários para o seu governo. Era imperioso que pudessemos estar presentes, porque o prestígio do que chamou a “escola portuguesa” de obras públicas era muito grande naquele país e nós não podíamos desperdiçar esse facto, porque o mercado nacional não estava estimulante. Eu concordava, naturalmente, mas já sabia no que iríamos desembocar: o Governo Português deveria montar mecanismos de financiamento que as empresas portuguesas pudessem mobilizar para acompanhar as suas propostas. Ora isso não era possível, por ausência absoluta de recursos.

\*

No dia 15 de Agosto parti para duas semanas de férias. Eu já tinha estado na Croácia e conhecia a costa desde Dubrovnik até Split; decidi fazer o trajecto desde esta cidade até Trieste, parando aqui e ali e fazendo algumas visitas às ilhas. Era meu hábito telefonar de dois em dois dias para um dos Secretários de Estado para saber se havia alguma coisa em relação à qual eu devesse estar a par. Logo no segundo telefonema fui alertado para uma complicada situação que ocorrera no fim-de-semana do meio do mês em que regressavam de férias do Algarve numerosos veraneantes que tinham ficado bloqueados na portagem da Ponte 25 de Abril. Isso havia gerado uma grande confusão que não fora atalhada a tempo. No primeiro telefonema foi-me dito que tudo se resolveria; no segundo isso foi repetido com menos convicção; no terceiro eu decidi regressar a Lisboa o mais rapidamente possível. Tinha havido, efectivamente, alguma desatenção em relação à gravidade do caso, o que levou à dispensa de um ou outro responsável, algo que me molestou muito, porque eram

tecnicamente competentes, mas tornara-se politicamente inviável mantê-los nos seus cargos. A população não entenderia que nada acontecesse.

Fiquei, na altura, com pena de não explorar mais Trieste. Fi-lo mais tarde com grande aprazimento. Foi então que descobri Claudio Magris de quem me tornei quase fanático. Tive a sorte de o conhecer pessoalmente, mais tarde, no Porto, onde conversei com ele, sentindo-me, com isso, um privilegiado!...

\*

Em fins de Agosto estava o PIDDAC 2003 praticamente fechado. Mas herdámos promessas numerosíssimas do Governo anterior a que não seria possível responder na totalidade. Decidi, então, classificar as obras em quatro grupos: as consignadas, as adjudicadas, as concursadas e as que iriam ser lançadas. Às duas primeiras seria conferida prioridade; as outras teriam de esperar. Mesmo assim, esgotavam-se os meios disponíveis. Tal tinha sido a profusão dos compromissos!... Havia, ainda, os contratos de conservação das vias de comunicação que estavam em vigor e que era preciso pagar; também saíam do PIDDAC.

O FMI tinha revisto em baixa o nosso cenário económico para 2003. À nossa volta, tudo estava em reboiço: a situação do Iraque era caótica e o preço do petróleo não parava de crescer; havia escândalos financeiros um pouco por todo o lado; a situação nos Estados-Unidos fazia aumentar a instabilidade e o risco... Estava fora de causa elaborar um orçamento com optimismo nas receitas, porque isso não viria a verificar-se e perderíamos crédito junto da população e externamente. Por isso, a redução do défice teria de ser conseguida sobretudo através da contracção da despesa. Nestas condições, todos gemíamos!... Não poderíamos ultrapassar os limites fixados no orçamento rectificativo que havíamos elaborado a seguir à nossa posse. Mesmo assim, foi fixado que o limite geral seria de 85% desse valor, ficando a margem de 15% destinada a cobrir os empreendimentos que fossem considerados como prioritários, pelo Conselho de Ministros. Os Ministérios das Obras Públicas e da Justiça escaparam ao corte dos 15%, dados os compromissos já assumidos. Mas os outros não se conformavam facilmente.

Todos nós sabíamos que o PIDDAC iria estar na mira da Oposição, do Banco de Portugal e da Comissão Europeia. Não seria possível contrair dívidas, nem adiar

pagamentos; estes últimos eram correntes, mas perturbavam muito o funcionamento das empresas, particularmente as de construção. E, tremendo estas, a instabilidade generalizar-se-ia...

Como se sabe, nestas ocasiões era sempre mais fácil acompanhar e controlar a execução orçamental na Administração Pública do que em relação aos fundos e serviços autónomos; estes precisavam de um acompanhamento mais frequente para prevenir quaisquer fantasias ou derivas... Mesmo dentro do Ministério das Obras Públicas não eram só aqueles projectos atrás referidos que teriam prioridade. Tudo quanto tivesse apoio comunitário, que usualmente era elevado, teria de estar assegurado. Ninguém entenderia que nós não aproveitássemos.

Era, todavia, o cumprimento do défice que se sobrepunha a tudo.

Uma das coisas que nos espantava a todos era o alto consumo de medicamentos dos Portugueses e a sua tendência crescente. Muitos se queixavam relativamente ao seu preço, mas adquiriam grande quantidade; sabia-se que havia um desperdício generalizado. Quando eu era estudante em Londres, se tinha qualquer mazela, o médico receitava três ou cinco comprimidos de um medicamento genérico que eu deveria tomar até ao fim. Em Portugal, o Serviço Nacional de Saúde apoiava a compra de caixas inteiras que ficavam em grande parte por consumir. Tratava-se de quebrar o funcionamento de um anel de intervenientes, todos com responsabilidade nesse consumo: o Estado, a indústria farmacêutica (nacional e multi-nacional), as farmácias federadas na toda poderosa Associação Nacional de Farmácias e médicos (e o seu poder de prescrição) e, naturalmente, o doente. Qualquer acção, para ser consequente, teria de contemplar estes cinco grupos de actores com interesses diversos no sistema. Para começar a discipliná-los tomou-se a decisão de, a partir de 2004, as prescrições serem feitas pelo nome do princípio activo (DCI - Denominação Comum Internacional), não mencionando o nome do laboratório; havia uma tendência inexplicável para optar pelos laboratórios mais caros...

\*

Em 29 de Agosto recebi dois responsáveis pela organização do Euro 2004. Havia mesmo uma empresa Euro 2004 de que eles eram responsáveis. Estes vinham

alertar-me para o facto de no dossier das respectivas candidaturas não se apresentarem somente os estádios pelos quais, felizmente, o Ministro das Obras Públicas não era responsável. Mas era-o pelas rodovias, ferrovias e acessibilidade aos estádios a construir. Pretendiam que eu decidisse uma antecipação parcial do Plano Rodoviário 2010 naqueles eixos que importassem aos estádios. Em relação aos aeroportos, a situação mais crítica respeitava ao da Portela: áreas de estacionamento e terminal. Com a CP tratava-se da celebração de um protocolo e com a ANA de uma adaptação dos serviços. A TAP era a transportadora oficial do campeonato. As decisões pletóricas acerca do número de estádios a construir já haviam sido tomadas antes.

\*

Fica-se muitas vezes admirado com a falta de senso de certos administradores de empresas públicas ou de serviços autónomos que não resistem ao fascínio de conduzirem ou se fazerem conduzir em automóveis “topo de gama”. Um dia vieram dizer-me que, numa delas e apesar das dificuldades que já atravessávamos, tinha havido a compra de cinco Mercedes dos mais caros para os membros do conselho de administração. Tudo tinha a ver com a classificação da empresa e com as prerrogativas que lhes estavam reservadas. A encomenda havia sido feita no tempo do Governo anterior e as viaturas já tinham entrado ao serviço. Não era possível devolvê-las. Chamado a explicar-se, o presidente meteu os pés pelas mãos, naturalmente... O bom-senso é, realmente, a coisa mais mal distribuída neste mundo...

\*

Um dia vieram dizer-me que um antigo chefe operacional da Acção Revolucionária Armada (ARA) era membro de uma empresa de transportes tutelada pelo Ministério. Como tinha sido isso possível? É certo que pode haver sempre arrependimento e reconversão. Mexer no assunto seria pior do que o soneto... Limitei-me a recomendar uma atenção especial... Que me conste não houve nenhum atentado... Só em Portugal!...

\*

Certa vez vieram expor-me as dificuldades que tinha a Siderurgia Nacional (SN) para escoar os seus produtos. A SN havia recentemente investido mais de vinte milhões de contos confiada na promessa feita de que a questão dos transportes seria ultrapassada. Nessa ocasião, a Siderurgia dispunha de instalações produtivas no Seixal, na Maia e na Corunha, produzindo no conjunto mais de dois milhões de toneladas de produtos diversos. Metade da produção portuguesa ia para Espanha, particularmente para Madrid, onde a via férrea era fundamental.

A indústria do aço estava a atravessar uma fase de reorganização enorme. Dez anos antes havia trinta unidades siderúrgicas na Europa com uma produção mínima de um milhão de toneladas; nessa ocasião (2002) a dimensão média era já de quatro a cinco milhões. A operação de concentração havia sido imensa; já só havia uma dúzia de grupos siderúrgicos. Com produtos tão pesados, a logística era determinante para a sua sobrevivência. Por outro lado, Portugal era também um importador grande de varão de aço. Subsistia uma disputa entre a SN e o LNEC acerca da norma portuguesa que regulamentava o varão para betão; isso tinha a ver com as regras estabelecidas para o chamado “varão sísmico”, com elasticidade maior, sem perda de ductilidade e com resistência também maior; tudo isso ao mesmo preço, o que era contestado.

A fábrica do Seixal não estava ligada à via férrea. Mas nas prioridades da REFER não estava incluída essa ligação; o pior era que todos os produtos “longos”, com mais de 12 metros tinham de ser objecto de transporte especial e isso encarecia enormemente o seu escoamento. Só para Madrid iam mais de 400.000 toneladas de produto!

O porto do Seixal não estava apto para receber embarcações com mais de 5.000 toneladas, o que limitava a sua operacionalidade à movimentação de sucata que a SN consumia como matéria-prima. Ampliá-lo implicava a realização de dragagens, mas punha-se o problema do depósito de lamas altamente contaminadas na zona. Onde fazê-lo? Se estivessem muito contaminadas teria de ser em terra; se fosse uma contaminação média seria no mar e se fosse pouca poderia ser no meio do rio. Estimavam que não houvesse detritos de metais pesados nem de hidrocarbonetos; eu não estava assim tão seguro a esse respeito... É por isso que, ainda

hoje, não sou nada favorável a ampliações do porto de Lisboa para as vizinhanças do Barreiro; por causa da poluição e por causa dos fundos baixos que reclamam uma dragagem enorme e, portanto, muito cara.

\*

As críticas da Comissão Europeia em relação aos nossos níveis de despesa mostravam-se fortíssimas. Em relação ao PIDDAC era aparentemente mais fácil cortar nos empreendimentos ainda não lançados, mas isso teria repercussões enormes sobre o sector da construção que representava um grande empregador e constituía um excelente instrumento de distribuição. Mas o pior era nas despesas correntes! Era muito difícil proceder a reduções rápidas. Havíamos herdado uma situação resultante de um período de expansão em que se tinha criado emprego público a mais e aumentado os salários. Estávamos em grande dificuldade para responder ao equilíbrio macro-económico que nos era reclamado. Para complicar as coisas, não está instalada nos serviços uma cultura de poupança. A maior parte pensa que a “Ordem é rica e os frades são poucos”... Mas estes multiplicaram-se e aquela empobreceu. Dos países e das administrações que eu conheço só os ricos é que poupam! Na Suécia tudo é muito digno, mas também muito frugal. Ninguém desperdiça!... Mas, para isso, é preciso possuir uma cultura cívica que nós não temos.

\*

Em 9 de Setembro recebi o Presidente da Câmara de Vila Nova de Gaia, que vinha tratar de problemas do seu Concelho. Era uma grande injustiça que o Porto tivesse uma Via de Cintura Interna (VCI) e Gaia não dispusesse de uma ligação com funções semelhantes. Ela deveria partir da ponte da Arrábida até à do Freixo, dividida em diversos trechos que uma Câmara anterior tinha negociado com participações diversas. Sublinhou a grande dificuldade que haviam tido para encontrar um “canal” onde a encaixassem. Mas o anel tinha de ser fechado. Ele articulava-se, aliás, com outras vias circulares que permitiam a integração de numerosas freguesias de Gaia. A conclusão do ICI era urgentíssima; e mais outros eixos radiais e circulares. Como de costume, nas minhas conversas com os

Autarcas, o que mais interessava eram as auto-estradas e as estradas. É por isso que eu não posso deixar de sorrir quando alguns “bem-pensantes” de hoje dizem que as opções deveriam ter sido outras. É certo que nos Governos do Eng. José Sócrates se exagerou muito quanto à extensão da rede, mas, ainda em 2002, o que importava à maior parte dos Autarcas – que representavam as populações – era a acessibilidade. Estava encontrado o “canal”, mas era preciso elaborar o projecto. Eles não tinham meios para o fazer. Teria de ser o IEP (Instituto de Estradas de Portugal) a encarregar-se disso. O fecho do anel era curto (cerca de um quilómetro) mas 400 metros teriam de ser em túnel; por isso era caro. A pressa tinha a ver com o Euro 2004 e a mobilidade em toda a Área Metropolitana, uma vez que já estava decidido que ele iria arrancar no novo estádio do Futebol Clube do Porto que se chamaria Estádio do Dragão. A conversa continuou sobre estradas: o concurso da SCUT da Costa de Prata deveria ser acelerado desde a Avenida de Francelos até ao IPI. Nem a Câmara nem duas grandes empresas localizadas no trajecto punham quaisquer dificuldades. Ele teria de prosseguir, mas a urgência era até ao IPI. A VL3 que ligava o nó de Vilar do Paraíso até Santo Ovídio deveria ser acelerada. O nó tinha tido trabalhos a menos; os meios correspondentes tinham de ser aplicados no prolongamento da via; isso custaria um milhão de contos, mas as expropriações, a cargo da Câmara, montavam a mais de 1,5 milhões, porque respeitavam a um trecho de cerca de dois quilómetros. A estação das Devesas tinha de ser modernizada. Não queriam ficar à espera do TGV e da nova ponte (Ainda não teve obras até hoje – 2018...). Também queria retirar todo o tráfego de pesados sobre a ponte da Arrábida removendo-o para uma nova ponte. Sugeria que a nova ponte para o TGV tivesse dois tabuleiros, um para o comboio e outro reservado ao tráfego pesado. Depois, falou na localização de parques industriais. Queria criar emprego em Gaia. Ele estava a ocorrer especialmente na margem norte (Maia, Matosinhos, Trofa...) e isso era muito penalizador para os que habitavam a outra margem. O congestionamento na ponte da Arrábida tinha muito a ver com as deslocações casa-trabalho dessa gente que morava na margem sul e trabalhava na margem norte do Douro. Ainda havia passagens de nível com guarda. Era urgente substituí-las por viadutos. As regras estabelecidas impunham uma participação da Câmara, mas a de Gaia não dispunha de recursos para isso.

A concessão feita há anos atrás dos transportes colectivos rodoviários sub-urbanos de Gaia havia sido um grande erro. A qualidade do serviço era muito duvidosa e a racionalidade dos trajectos absurda. Na Avenida da República, em Gaia, passavam 1.500 autocarros por dia em cada sentido, a maior parte deles com menos de 10 passageiros. Seria suficiente 1/5 dos autocarros, mas as condições de concessão levaram a recorrer àquele grande número, porque era isso que se pagava. Recomendei que a Direcção-geral dos Transportes Terrestres analisasse com urgência o que se estava a passar. Para ter tantos autocarros em circulação, era evidente que a concessionária recorria a veículos velhíssimos, com trinta anos e mais!... Os passageiros protestavam e criticavam com razão quem havia definido os termos de referência da concessão.

A reabilitação do Centro Histórico de Gaia preocupava-o. Esbarravam com problemas de ordem legal para os quais solicitavam a minha cooperação. O RE-CRIA, tal como estava, não se aplicava às condições vigentes na zona. Queria mais facilidades para realizar expropriações e venda em relação a fogos localizados naquele Centro.

As audiências com os Presidentes das Câmaras, mostravam, sistematicamente, um grande conhecimento dos problemas dos seus Concelhos, mas implicavam sempre muito dinheiro para os resolver. E eles queriam tudo ao mesmo tempo! Eu pedia-lhes, invariavelmente, para definirem prioridades...

\*

Nos Governos do Eng. António Guterres, generalizou-se o hábito de recorrer às grandes firmas multi-nacionais de consultoria para montar projectos de natureza diversa: auto-estradas, transportes urbanos, aeroportos, portos e outras grandes infra-estruturas. Eram, para mim, interlocutores novos. Mas tive que me habituar a recebê-los em audiências onde eles me expunham as suas capacidades e especialidades na esperança de virem a participar em concursos futuros ou mesmo na de serem consultados para dar apoio pontual nas áreas em que se tinham tornado mais conhecidos. Os profissionais que eles recrutavam eram, habitualmente, muito bem preparados; evidentemente que usufruíam de vencimentos iguais a algumas vezes o que os seus colegas que enveredaram pela função pública rece-

biam. Por isso, as exposições que faziam deixavam, correntemente, boa impressão. Mas eu era da velha guarda e achava que a Administração deveria estar bem garantida e ser capaz de apoiar com alto profissionalismo a acção do Governo. Então quando se chegava ao domínio da preparação de legislação eu cedia sempre com relutância à sua elaboração pelos grandes escritórios de advogados. Entendia e entendo que isso deve constituir uma prerrogativa da Administração que se deve rodear de juristas e de técnicos competentes para que o Governo seja autónomo em relação à legislação que produz. Mas lá fui ouvindo os grandes consultores a respeito de trabalhos que tinham em curso ou de domínios em que consideravam que podiam ser mobilizados.

Em 9 de Setembro recebi o presidente e mais dois técnicos de uma dessas grandes consultoras multi-nacionais. Eram especialistas na área das obras públicas e dos transportes. Já tinham sido envolvidos em trabalhos destinados a quase todas as empresas de transportes nacionais. Quando se lhes punha um desafio novo, mobilizavam o saber da sua empresa internacional ou iam ver o que se passava em empresas de outros países que tinham experiência no campo em que eram consultados. Isso incluía, naturalmente, a fase de preparação da legislação necessária para concretizar o projecto de que forneciam a solução e o acompanhamento da sua própria montagem. Eu perguntava-me, a mim próprio, o que faziam as Direcções-gerais, no meio disto tudo!... A verdade é que eles prestavam os mesmos serviços noutros países europeus, tidos como garantidos com administrações públicas muito competentes!... Mas continuo a pensar que a Administração deve ser muito profissionalizada, assegurando ao Governo um apoio autónomo!

\*

O acidente de Camarate na qual encontrou a morte o Primeiro-Ministro Sá Carneiro e os seus acompanhantes tinha sido objecto de sucessivos inquéritos inconclusivos. Por isso haviam sido vários. Também me coube a mim ter de promover um deles. Como, depois de estarem concluídos, havia sempre quem pusesse em causa a independência dos auditores, eu recomendei que antes de se iniciar um novo inquérito se assegurasse junto dos principais impulsionadores da averiguação que eles aceitariam como competentes e isentos os novos

investigadores do caso. Fui previdente, porque, quando o inquérito acabou e como não foi apontado um autor para o crime, voltaram a surgir as costumadas dúvidas acerca das causas do acidente e as suspeitas habituais sobre a falta de isenção de quem tinha conduzido o inquérito.

Antes de começar a averiguação, houve acordo não só em relação à alta competência profissional como também a respeito da imparcialidade e da honorabilidade dos investigadores. Assim se avançou. Foi fixada a duração da investigação em quatro meses e a remuneração que iria perceber cada um dos três membros da equipa. O seu presidente não aceitou que houvesse distinção entre eles; a responsabilidade seria igual e, portanto, o pagamento seria o mesmo para cada um deles.

\*

O Presidente da Área Metropolitana de Lisboa era o Autarca de Vila Franca de Xira, Daniel Branco, um negociador duro, mas frontal, que eu conhecia desde há muitos anos e com quem estimava trabalhar. Veio ver-me no dia 10 de Setembro para falarmos sobre a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa. Não queria envolver no mesmo Conselho, Autarquias e operadores de transporte, com o que eu estava de acordo. Propunha-me que se avançasse numa perspectiva de “learning system”, porque ninguém tinha experiência do assunto e conviria avançar com cautela. Importava começar por definir uma estratégia, com incidência particular no tarifário. Se eu estivesse de acordo, convocaria uma reunião da AML para darmos o passo seguinte. Assim se fez.

Alertou-me para o facto de ainda não haver um decreto a definir a servidão aeronáutica do novo aeroporto (Ota). Respondi-lhe que ainda não se sabia se ele seria ali localizado. Parecia que adivinhava o que vinha a seguir. Depois pôs o seu chapéu de Presidente de Vila Franca para me falar das estradas, como era costume. O seu Concelho tinha sido muito prejudicado pela sua localização que determinou tantos atravessamentos (Respondi-lhe: Olhe que não! Olhe que não!... como o Dr. Álvaro Cunhal havia retorquido ao Dr. Mário Soares...). O trecho Sacavém-Alverca ia ser desclassificado; a EN248 não tinha ponta por onde lhe pegássemos; a Autarquia já estava a assegurar a manutenção de numerosos lanços... O seu Município era um corredor de serviços prestados aos outros. Tinha a pesar sobre o seu

território 18 servidões! Precisava que eu arranjasse meios para melhorar o nó de Vila Franca, fazer o de Sobralinho, prolongar a A10 até ao eixo norte-sul, construir uma variante à EN10 estendendo-a até Alverca, melhorar a segurança da Recta do Cabo e implantar uma plataforma logística no Sobralinho...

Ainda há quem diga que os Governos só pensavam em estradas! Era todo o País que o fazia! Por isso fico enervado quando me acusam de “fontista”! Acrescentou logo que eu deveria começar a pensar num outro canal para alojar a duplicação da via férrea porque, no seu Concelho, ela não poderia passar. Isso sabia eu, desde há muito!...

\*

Sucediam-se as conversas com Autarcas, Deputados e mesmo Ministros. Todos vinham advogar casos de estradas, variantes, pontes e outras coisas semelhantes. Houve, mesmo, um Deputado mais franco (ou mais ingénuo...) que só pediu para que uma dada variante não saísse do PIDDAC... É que isso bastava-lhe para fazer campanha...

\*

Eu atribuí e atribuo ainda, muita importância ao sector da logística. Temos de olhar para ele com o maior profissionalismo, porque as margens que se praticam em tudo o que exportamos são tão esmagadas e os tempos de viagem tão controlados que, se não formos bons no que fazemos, neste domínio, perderemos oportunidades de colocação dos nossos produtos. Por isso pedi ao Eng. António Pinto, que havia sido meu Director-geral do Gabinete de Estudos e Planeamento no Ministério do Planeamento e Administração do Território, para analisar o que se estava a fazer (ou a não fazer...) no sector e preparar uma conversa comigo e com os Secretários de Estado envolvidos na matéria para vermos por onde deveríamos começar a actuar. Ele tinha lido os papéis que havíamos pedido aos Directores-gerais e a outras entidades que sabíamos estarem interessadas no sector. A conversa teve lugar no dia 13 de Setembro.

Havia um Programa Operacional de Acessibilidade e Transportes que contemplava, numa rubrica, a área da logística; mas não tinha sido utilizada nenhuma verba dis-

ponível. Havia manifestas sobreposições de responsabilidades entre o Gablogis e a Direcção-geral dos Transportes Terrestres, mas estas nunca tinham conversado entre si sobre o assunto e era mais preocupante o vazio existente do que a duplicação das acções. Havia plataformas logísticas de natureza privada, nascidas um tanto espontaneamente em terrenos baratos situados na proximidade de alguns nós das auto-estradas, especialmente na Área Metropolitana de Lisboa. Mas não estavam regulamentadas. Havia também alguns casos de reordenamento urbano no interior das cidades mas, nada estava submetido a regras de exploração comuns; tinham surgido onde dera jeito!... Chamavam-lhes espaços de micro-logística...

Tinha surgido a ideia de, no âmbito do POAT, racionalizar alguns equipamentos para generalizar regras de operação comuns, mas faltava o tal regulamento. A CP dispunha, na Bobadela, de uma área de treze hectares que se propunha desenvolver como plataforma logística. Mas, para isso, era preciso não haver concorrência sobre os mesmos terrenos por parte da Petrogal. Se esta não existisse, admitia-se que, dada a proximidade de Lisboa, todo o espaço se enchesse logo no primeiro ano, porque havia operadores privados interessados em investir na área. O Gablogis estava a analisar uma outra área, no Carregado, que também era próxima de Lisboa. Em Sines havia sido manifestado interesse em estabelecer uma plataforma ocupando uma larga área.

Os profissionais do sector punham dúvidas que fosse oportuno elaborar nessa altura um plano sectorial muito formal, porque eles não sabiam como funcionavam as plataformas logísticas nem quais seriam as suas localizações mais convenientes. Próximo do centro das áreas metropolitanas era certo; mas o seu tamanho e forma precisavam de ser mais apurados. De qualquer modo, concordavam em que elas não deveriam movimentar menos de 500.000 toneladas por ano.

Havia um estudo-prévio elaborado por uma empresa portuguesa que era considerado como mais operacional do que um outro produzido por uma firma inglesa de consultores. Mas era preciso designar um núcleo operacional no Ministério que acompanhasse a elaboração do estudo, das localizações convenientes e do programa de acção. Eu não gostava nada de encomendar uma coisa dessas a um consultor de fora que iria, seguramente, buscar um modelo qualquer produzido para um outro enquadramento, situado algures na Europa.

Decidi criar um grupo de missão ligado à Direcção-geral dos Transportes Terrestres. Tinha de manter colaboração com outras direcções-gerais e, particularmente, com os portos mas era com a DGTT que a maior parte das ligações se teriam de passar. A CP também deveria integrar o grupo. As três principais funções do grupo de missão que defini eram a promoção dos estudos necessários e das estruturas empresariais indispensáveis e a apreciação das candidaturas a apoios que viessem a ser apresentadas. A presidência competiria, naturalmente, ao Director-geral dos Transportes Terrestres.

\*

A Terceira Travessia do Tejo continuava em programa. O tráfego na ponte 25 de Abril aumentava de modo expressivo todos os anos. Entretanto, a crise internacional e as suas sequelas internas fizeram adiar qualquer grande empreendimento na zona. Havia e há que intensificar o recurso ao transporte público, desincentivando o uso generalizado do transporte individual. Esta medida tem de ser objecto de uma atenção permanente. É evidente que o estacionamento em Lisboa acabará por representar um travão à entrada de automóveis. Mas, para que a Cidade “não fique sólida” no tráfego, é preciso melhorar continuamente os transportes colectivos. A situação é particularmente sensível em relação às ligações com a margem esquerda; ela não pode ser segregada.

\*

No dia 18 de Setembro fui à Assembleia da República para apresentar o pedido de autorização para legislar sobre a criação das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto. O meu discurso de introdução do tema está publicado no livro de discursos relativos à minha passagem pelo Ministério das Obras Públicas. Não vale, por isso, a pena referir o que disse, mesmo em resumo. Intervieram os Deputados Bruno Dias, Teixeira Lopes, Isabel Castro, Pedro Moutinho, Edite Estrela, Castel-Branco e António Rodrigues. Resumirei o que disseram: Estavam ali dois projectos de lei que iriam ser inviabilizados. Não se referia qual seria o modelo de organização do órgão de gestão; seria o de instituto? E o contrato a celebrar com os técnicos a contratar seria o de contrato individual de trabalho? E como se faria a designação dos representantes dos trabalhadores?

A Lei de Bases dos Transportes Terrestres estava com doze anos de atraso. Havia sido prometida em 1990 e eu aparecia agora com um pedido de autorização para legislar sobre um tema particular? Aquela deveria ser uma lei substantiva e geral. Só depois disso poderíamos pensar em abordar aspectos mais específicos. O sistema de financiamento era fulcral; quais seriam as parcelas atribuídas à Administração Central e às Autarquias? E qual era a estimativa para as receitas tarifárias? Era melhor estabelecer desde logo o modelo concreto de financiamento que se tinha em mente.

Os transportes tinham uma importância nevrálgica para o País. O problema ambiental era enorme. Por isso o sistema de financiamento teria de se mostrar como “favorecedor” do ambiente. Os aspectos energéticos assumiam um relevo enorme. Os transportes deveriam ser instrumentais para o ordenamento do território. Teriam de ser definidas regras ambientais claras. Para onde iriam as receitas obtidas através do estacionamento e do imposto sobre os combustíveis? Era preciso pôr as empresas a pagar.

Um Deputado lamentava que o PS não tivesse apresentado também um projecto de diploma sobre o assunto. Porque era, de facto, importante dispormos das autoridades propostas.

Um outro invocou que 30% das famílias não possuíam nenhum veículo privado e que os bilhetes e os passes dos nossos transportes públicos eram os mais caros da Europa!... (Não era verdade, pura e simplesmente ...). Sublinhou a importância do passe social. Recomendaram que houvesse alteração das designações: o conselho executivo deveria ser de administração e o conselho consultivo deveria passar a conselho geral.

Em matéria do combustível usado, 50% do que era vendido em termos nacionais, concentrava-se nas duas áreas metropolitanas. Teria de ser reduzido o tempo que se passava nos transportes colectivos que não deveriam ser entregues a empresas privadas, mas objecto de financiamento público. No projecto de diploma estava insuficientemente contemplada a forma de participação das populações na gestão dos respectivos sistemas de transporte.

Em relação ao IC16 e ao IC30 eu deveria promover a consulta de todos os parceiros envolvidos e estudar o parecer que a ANMP tinha elaborado sobre esta

matéria. “Em política, as intenções não contavam, só os resultados!” E esses não sabíamos quais seriam.

Não era com intervenções como estas que a legislação iria ser melhorada. Por isso, tínhamos andado bem quando escolhemos a via da autorização legislativa para fixar regras neste domínio,

\*

Os Fundos e Serviços Autónomos têm sempre uma execução orçamental cheia de surpresas. Quando se pensa que eles irão apresentar alguma poupança expressiva verificámos que ela é nula ou que eles reclamam mesmo algum apoio especial. O que é obviamente contraditório da sua autonomia. Por isso há, muitas vezes, a tomada de decisões drásticas, acabando com a autonomia financeira daqueles que não assegurarem, pelo menos, dois terços das suas receitas. Mas isso causa sempre dores e protestos...

Em 2002 preocupava-nos, também, o alto endividamento das Autarquias Locais. A desculpa era, correntemente, a necessidade de compor a contrapartida nacional das ajudas comunitárias. Mas o que se queria era ver orientadas para esse efeito algumas verbas que continuavam a suportar despesas correntes não indispensáveis e que tinham toda a justificação se fossem racionalizadas ou mesmo anuladas. Endividavam-se para ir buscar meios suplementares, mas não faziam grandes esforços para racionalizar o que consumia as suas receitas, na maior parte das vezes sustentando empregos redundantes, não raramente para contentar clientelas partidárias.

No primeiro semestre, as despesas com pessoal, em cento e cinquenta autarquias haviam subido 17%! Era evidente que as eleições (legislativas e não municipais) tinham contribuído para a indisciplina. O pior é que se havia fixado o défice máximo em 2,8% e não se deveria ultrapassá-lo. Mas continuavam a ser os Fundos e os Serviços Autónomos os mais difíceis de disciplinar!... E era evidente que estava fora de causa contemplar qualquer aumento de impostos que pudesse ter sobre o Governo um impacto político negativo.

\*

No instante em que escrevo (2018) chega-me a informação de que 68% da energia eléctrica que consumimos é de origem renovável. Suponho que a última vez que isso aconteceu deve ter sido há muitos anos. Lembro-me do tempo em que a iluminação se devia à antiga barragem do Lindoso e que só muitos anos depois entraram em operação as barragens dos sistemas do Cávado-Rabagão e do Douro que justificaram o guarnecimento das habitações do Porto com fogões e esquentadores eléctricos, aliás estimulado por tarifas muito incentivadoras do recurso à energia eléctrica na cidade. Em Lisboa continuou a imperar o chamado gás de cidade, produzido por gasómetros localizados à beira-Tejo. Mas tudo isto se passava há sessenta ou setenta anos atrás, quando ninguém se preocupava com a produção de CO<sub>2</sub> nem com a camada de ozono...

Entretanto, foram-se consolidando as preocupações neste domínio e eu dei mostras públicas das minhas durante o tempo em que tive a tutela do Ambiente e, também, da Ciência, porque foram muitos os projectos apresentados nesse campo que eu fui levado a patrocinar.

Sabendo disso, vieram expor-me as suas ideias dois professores do Instituto Superior Técnico que desenvolviam a sua investigação no domínio da energia das ondas. Tinham constituído um Centro de Energia das Ondas e pretendiam o meu apoio no sentido de ajudar as empresas que estavam a ter uma actividade embrionária neste domínio a desabrochar. Estávamos numa fase em que se davam os primeiros passos; a concretização de projectos com escala estava a ser difícil. Ainda hoje (2018) está a sê-lo. Há problemas muito diversos a resolver e não está a ser fácil ultrapassá-los. Eu havia visitado, na minha capacidade particular, um protótipo na Ilha do Pico; havia um outro de concepção diferente na Póvoa do Varzim. O pior é que cada espécime custava milhões de contos!...

A central do Pico tinha avariado e não se haviam encontrado os meios para a fazer voltar a operar. Queriam fazer um ensaio com um caixotão no novo molhe a construir na embocadura do Douro; seria uma câmara pneumática com coluna de água oscilante a instalar na ponta do molhe. Como o dono da obra era o Instituto de Navegabilidade do Douro (IND) ou o Instituto dos Portos e Transportes Marítimos (IPTM) queriam obter o meu apoio para construir no local uma central



FIG. Visita à NAV. 2002.

de demonstração. Acabou por não ser possível fazê-lo. Apesar de parecer uma energia óbvia, que está diante de nós todos, revela-se ser muito difícil captá-la. Todavia, são convincentes as exposições dos especialistas que se aplicam, incansavelmente, na investigação das muitas componentes que há para resolver.

\*

Em fins de Setembro, a nossa maior preocupação ia para o défice. Apesar da despesa estar sob controlo mais firme no que respeitava aos organismos centrais, as Autarquias Locais não entendiam a gravidade da situação e iam-se endividando alegremente, confiadas em que alguém as iria socorrer em caso de desastre. Coisa semelhante se passava em relação aos Fundos e Serviços Autónomos. Teria de verificar-se um caso exemplar que os assustasse a todos.

O endividamento era de cerca de 90% do rendimento disponível das famílias. Viviam-se numa “bolha” irreal... Nessa ocasião, Portugal era o país da União Europeia com mais elevada taxa de proprietários. Corresponderia, de facto, às nossas posses?...

\*

No dia 3 de Outubro iria realizar-se no Luxemburgo o Conselho dos Ministros dos Transportes. A Comissária Loyola de Palácio visitar-nos-ia, mas seria somente a 17 de Outubro, portanto depois do Conselho; eu não teria, assim, ocasião de transmitir pessoalmente, as nossas prioridades. Por isso, no dia 27 de Setembro tive uma reunião para analisar os principais pontos que iriam ser abordados no Conselho; sendo que o mais importante seria a questão do Céu Único Europeu a que a Comissária atribuía muita importância e em relação ao qual eu ainda não estava em posição de responder. Tínhamos consultado os militares, mas estes precisavam de mais tempo para analisar as implicações da decisão. Também ainda não estava salvaguardada a questão da extensão territorial ao farol de Santa Maria, nos Açores. Estavam em causa os blocos funcionais e a criação da Região de Voo Europeia. Os nossos próprios responsáveis pela navegação aérea punham renitências à medida, por temerem perder protagonismo para os Estados Unidos que “levariam” os Açores e nós ficaríamos dependentes da Europa. Mas a Comissão Europeia atribuía importância à criação do RESIV (Região de Voo Europeia)

e, aparentemente, só Portugal punha entraves. Eu teria um Conselho difícil. Mas não me restava outra solução que não fosse pedir o adiamento.

O “overbooking” nos voos era uma prática corrente. Mas, algumas vezes, as coisas corriam mal e ficavam passageiros em terra. Era necessário definir um sistema de indemnizações; o pior é que as companhias de seguros não aceitavam assumir muitas responsabilidades neste domínio. E havia uma grande diferença entre a prática corrente nos Estados- Unidos e na Europa. Eu próprio já havia sido abordado nos Estados Unidos, para seguir num outro voo, dando o meu lugar a um passageiro que insistia em ir naquele; eu seria compensado com uns poucos dólares. A proposta perturbou-me e eu nunca mais esqueci o frenesim que se vivia em torno do embarque, algo que era habitual, mas, para mim, inusitado. A situação havia-se complicado muito depois do 11 de Setembro de 2001, por razões que eram fáceis de entender. Os seguros haviam disparado para seis ou sete vezes os valores anteriores. Havia uma proposta para a resposta ser dada através de uma mutualização das companhias; mas não se sabia onde se alojaria o respectivo fundo, nem quais seriam as participações dessas companhias e, eventualmente, dos Estados. O assunto, devo dizer, parecia-me ainda pouco desbravado. Lucrar-se-ia com uma discussão que o aprofundasse.

\*

Depois de férias, a situação envolvente não veio contribuir para melhorar as perspectivas macroeconómicas. A incerteza vinha de todos os lados: do Iraque, do Extremo-Oriente, da América Latina e da própria Europa. Isso não nos permitia estar muito confiantes em relação aos números que apresentaríamos na proposta do Orçamento. Estimávamos que a taxa de crescimento do PIB se pudesse vir a situar entre 1,25% e 2,25% o que era consistente com o modelo do Banco de Portugal. O PIB não poderia crescer à custa do consumo interno. E as exportações não se apresentavam tão optimistas quanto nós precisávamos; havia quem nos incitasse a adoptar um valor para o crescimento situado entre 5% e 7% mas os especialistas consideravam-no arriscado. Era certo que o nosso crescimento não viria sem a retoma na Europa e esta não se estava a revelar fácil.

Estimava-se que a inflação oscilasse entre 2% e 3%, o que não punha proble-

mas insuportáveis. A questão concentrava-se no défice estrutural que teria de experimentar uma redução de 0,5% por ano. Isso implicava que a despesa não poderia ser aumentada em termos nominais. Essa decisão teria as maiores implicações no meu Ministério, porque os dois governos anteriores haviam lançado concursos em abundância, sem pensar muito nas suas implicações macroeconómicas. A Ministra das Finanças insistia em que o investimento não ultrapassasse o que havia sido fixado no orçamento rectificativo que tínhamos apresentado e isso por uma questão de coerência; se não o tivéssemos feito, a nossa proposta deveria ser ainda mais baixa. Era evidente que se procuraria encaixar todas as nossas propostas no grupo do investimento co-financiado pelos fundos estruturais e de coesão; eu passava horas a fazê-lo!...

Era inevitável um corte de 10% nas funções de soberania (Defesa, Administração Interna e Justiça), mas seria difícil suportar a pressão, porque havia reformas importantes em curso. Para nós era importante a redução dos impostos; contudo, ela só poderia ter lugar se houvesse redução da despesa e os responsáveis por esta “gemiam” com os cortes que lhes eram propostos. Particularmente difícil estava a ser o exercício em relação às áreas da Educação, Saúde, das Autarquias Locais e das Regiões Autónomas.

Era indispensável que houvesse uma grande contenção na admissão do pessoal e se tornasse patente um aumento de produtividade na Administração Pública; mas esta acabava de viver um período de grande folga, reagindo por isso aos “apertos”... Éramos contra qualquer versão fantasiosa do Orçamento. Por isso compreendíamos que não houvesse a criação de nenhum serviço novo e que isso fosse dito. Pelo contrário, todos teríamos de “emagrecer”! Não iria ser fácil.

\*

No dia 2 de Outubro realizou-se a aprazada Cimeira Luso-Espanhola em Valência. Saímos, o Primeiro-Ministro e os Ministros participantes, no mesmo avião que partiu do Figo Maduro. Há sempre a intenção de que cada um fale na sua própria língua, o que é um equívoco porque os Espanhóis não compreendem nada do que nós dizemos em português. Por isso eu passo imediatamente ao uso do castelhano, sem atribuir a isso nenhum desmerecimento especial; o

importante é comunicar. Lembrava-me de uma vez, numa cimeira realizada no Algarve, em que um meu colega espanhol não tinha captado nada do que o Primeiro-Ministro Cavaco Silva acabara de dizer e estava com receio de ser solicitado para comentar algo do que havia sido dito. Sosseguei-o através de notas escritas em papelinhos que circularam abertamente por cima da mesa porque não havia outra forma de o fazer. Sempre me intrigou a nossa facilidade para entendê-los e a dificuldade enorme do reverso. Depois de uma breve colação na qual os Chefes dos governos fizeram as suas declarações, dividimo-nos em grupos segundo os Ministérios para começar a abordar as matérias pendentes que deveríamos relatar ao fim da tarde na reunião conjunta. Estranhei que o meu Colega Alvarez-Cascos tardasse a ocupar o seu lugar e mais intrigado fiquei quando veio um membro do protocolo chamar-me para uma reunião com os dois Chefes do Governo. Já lá estava o Ministro espanhol. Os três fumavam enormes “habanos” que cheiravam deliciosamente. Mas estavam com cara de caso. Percebi logo que se tratava do TGV e do seu traçado, na ligação entre Lisboa e Madrid. Tratava-se de uma discussão em que a minha opinião era conhecida. Na zona litoral portuguesa está concentrada muito mais de metade da população portuguesa polarizada pelas duas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto. A ligação a Madrid não deve privilegiar nenhuma delas, mas o conjunto. Se a ligação se fizer directamente a Lisboa, a Área Metropolitana do Porto ficará secundarizada, favorecendo-se um novo desequilíbrio que acentuará o centralismo do País. Os optimistas que não costumam fazer contas gostam de preconizar a solução em “n” que dificilmente virá a concretizar-se porque não há dinheiro para a fazer e porque a Espanha, pensando somente em si própria, como é costume, já construiu a ligação à Galiza que contribui para a irrelevância de um TGV passando por Salamanca que, ainda por cima, não gera grande tráfego. A solução em “L” nunca evoluiria, por isso, para uma solução em “n”. A única que nos interessa é a chamada solução em “T”, que opõe a Madrid uma massa populacional de grandeza equivalente à sua e equilibra o território português na sua acessibilidade ao grande centro populacional da Ibéria. Se não for assim, o Porto e toda a corda litoral ficarão em posição mais afastada (portanto, mais cara e menos integrada), segregando-se das grandes ligações ibéricas.

Estamos, naturalmente, a falar de tráfego de passageiros, porque as mercadorias não precisam de viajar a velocidades entre 250km/h e 300 km/h, como se espera que uma linha de TGV ofereça. Sucede que o partido do Presidente José María Aznar (Partido Popular) não tinha grandes resultados na Extremadura e ele, numa tentativa de os melhorar havia prometido que a ligação de Lisboa a Madrid passaria por Badajoz e por Mérida, fazendo uma extensão do percurso que, obviamente, melhoraria a acessibilidade destas duas cidades, mas à custa da desvalorização da fachada atlântica de Portugal. A solução que nos interessava passaria sempre a norte de Cáceres e era essa a que eu defendia.

Fora destas considerações está o transporte de mercadorias que pode muito bem continuar a fazer-se sobre linhas de bitola ibérica, naturalmente melhoradas e que servirão muito bem quer para as cargas quer para os transportes suburbanos de baixa velocidade à volta de Lisboa e do Porto.

Para mim era certo que entre Lisboa e o Porto teria de haver um novo canal para alojar a “tampa” do “T” na qual se inseria a “coluna”, colocada na horizontal, com propósitos internacionais e que deveria corresponder à ligação mais curta entre o trecho exclusivamente português e a capital espanhola. Pouco me interessavam a mim as promessas eleitorais do Presidente do Governo espanhol que, aliás, não lhe granjearam grandes votos, porque o PP não ganhou na Extremadura e, em meu modesto entender, dificilmente ganhará.

Tudo passou... Depois do Governo Aznar já houve três ou quatro governos do Partido Socialista e do Partido Popular e nenhum deles conferiu prioridade à ligação que aquele prometera, nem o PP ganhou a Junta da Extremadura. Para mim, é muito grave assentar uma decisão com as mais profundas implicações estratégicas em considerações meramente táticas, ainda por cima voláteis como são, por via de regra, as partidárias.

O meu Colega Álvarez-Cascos introduziu o tema em cujo apoio veio o Presidente Aznar. O Primeiro-Ministro português não intervinha, deixando-me fazer a defesa do que ele sabia ser a minha posição e que, teoricamente, deveria ser a posição portuguesa. Comportou-se como se para ele fosse indiferente ou até apoiasse a posição espanhola não podendo, todavia, ultrapassar a opinião do seu Ministro das Obras Públicas que defendia, com grande convicção, um outro traçado e o justificava.

Fui sujeito às maiores pressões, mas não abrandei um só momento. Mais tarde soube que a uma pergunta do Rei Juan Carlos sobre o assunto a Ministra das Relações Exteriores, que então tinha respondido que os Portugueses queriam um traçado que atravessava numerosas zonas protegidas, o que não era verdade; passava, tal como o traçado preferido por Aznar por algumas zonas sensíveis, mas era perfeitamente possível arranjar soluções que não feriam quaisquer valores fundamentais. Esta informação confirmou-me que a determinação espanhola havia sido objecto de concertação no seio do seu governo, o que não se havia passado com o nosso.

Passámos muito mais de uma hora em volta da questão. Só deram o assunto por terminado quando constataram que eu seria inamovível na minha posição. Nessa altura voltámos, os dois Ministros, para a sala onde nos aguardavam os Directores-gerais e outros funcionários para tratar dos temas que preenchiam a agenda e seriam invocados no comunicado. Estas foram: que os ministros haviam analisado as implicações de constituição de Agrupamentos Europeus de Interesse Económico e que tinham decidido prosseguir os estudos sobre as ligações ferroviárias entre Madrid e Lisboa/Porto e entre o Porto e Vigo, concedendo-lhes a maior prioridade, de forma a dar conteúdo ao agrupamento europeu de interesse europeu AVEP – Alta Velocidade Espanha – Portugal, constituído formalmente em 26 de Janeiro de 2001 (Governo Guterres). Deveria realizar-se um concurso para a consultoria e assistência no estudo para aferir a viabilidade técnica, económica e ambiental das ligações entre Portugal e Espanha, em alta velocidade. Os Ministros tinham ratificado os procedimentos seguidos pelo AVEP para adjudicar esse contrato de consultoria e assistência. Dessa maneira, referia-se a continuação dos estudos, mas não se tomava a grande decisão que interessava ao Presidente Aznar, para a exibir na Extremadura.

Como se pode imaginar, fiquei intrigado com a ausência de manifestação de qualquer apoio pelo Primeiro-Ministro Durão Barroso. Comecei por atribuí-la à vontade de não afrontar o seu Colega espanhol por estarem em jogo outras coisas que eu desconhecia e que eram, seguramente, muito mais importantes do que uma linha de TGV. Mas esta iria durar séculos e influenciar de forma determinante o desenvolvimento de Portugal e, especialmente, o equilíbrio entre o Norte e a

capital. A tensão a que estive sujeito durante aquele período de mais de uma hora foi enorme. Teria sido mais fácil ceder e arrumar a questão, com a certeza de que ainda iria passar muita água no Tejo até se fazer alguma coisa de concreto, tal como está a acontecer. Mas, durante aquele tempo, perguntei várias vezes a mim mesmo com que cara eu regressaria a Portugal e enfrentaria os meus concidadãos se tivesse cedido às pressões espanholas... Afinal, havia mesmo coisas que eu desconhecia e que estavam já a ocorrer nessa ocasião. Foi preciso esperar mais alguns meses até ver a fotografia nas Lajes, dos dois chefes de Governo com o Primeiro-Ministro inglês e com o Presidente Bush... A este tema voltarei mais tarde. De Valência eu segui, directamente, para o Luxemburgo, onde havia o Conselho dos Ministros dos Transportes. Fui, no mesmo avião, com o meu Colega espanhol e nenhum de nós voltou a tocar no assunto. Nem ele foi objecto de mais nenhuma conversa minha com o Primeiro-Ministro português

Em Abril do ano seguinte, quando me demiti, recebi já no Porto, um telefonema do meu ex-Colega Alvarez-Cascos a indagar por que é que eu me havia ido embora e a protestar o seu apreço e grande estima. Nunca mais o encontrei.

\*

No dia 3 de Outubro teve lugar, no Luxemburgo, o Conselho de Ministros dos Transportes. Nele tive oportunidade de testemunhar a energia e competência da Vice-presidente e Comissária dos Transportes Loyola de Palácio. Todos tinham por ela grande respeito, Ministros e membros das Administrações.

A comunidade europeia iria aderir ao Eurocontrol dentro de dias. Isso era considerado como um passo importante para a criação do Céu Único Europeu em que a Comissária tanto apostava e que estava a ser difícil de aceitar por algumas instituições nacionais; não era só a Administração Portuguesa; havia outras, também. A causa era sempre a mesma: a perda de algum poder de intervenção. Era esta que tinha de ser salvaguardada pela presença num órgão colegial. O objectivo principal era o reforço da segurança e interoperabilidade tanto para usos civis como militares. Evidentemente que nós nos limitaríamos a regular os aspectos civis; os militares tinham outras instâncias. De qualquer forma, eles deveriam colaborar na elaboração da legislação que preparávamos porque havia manifesta intercessão de

competências que tinha de ser acautelada nas regras que iriam ser definidas. As FIR (Flight Information Regions) continuariam a ser da responsabilidade de cada país. A minha preocupação maior tinha a ver com os protocolos celebrados com os Estados- Unidos e com o Canadá, particularmente aqueles que pudessem envolver a FIR de Santa Maria. Eu tinha de estar seguro de que ela não passasse para o controlo do outro lado do Atlântico, por termos mudado o seu enquadramento deste lado. Não estava a ser imediato o esclarecimento e, por isso, eu conservava-me cauteloso.

Mas havia outros aspectos em discussão: a atribuição das faixas horárias, a indemnização e assistência aos passageiros, o cancelamento e os atrasos longos de voos, etc. Havia um chamado “pacote” ferroviário em discussão. Embora ele estivesse muito focado nas condições vigentes além dos Pirenéus, nós tínhamos de seguir de perto o que fosse estabelecido, porque, mais tarde ou mais cedo, iriam as decisões tomadas afectar-nos de um modo ou de outro. A Comissária insistia em vê-lo aprovado na reunião de Dezembro. Isso significava que os nossos “ferroviários” estudassem as propostas em profundidade e depressa.

Havia um ponto sobre os retrovisores dos automóveis. Não se imagina facilmente a quantidade de acidentes rodoviários causado pelo chamado “ângulo morto” que não permite aos condutores darem-se conta de uma viatura que se encaixe no mesmo. Os retrovisores tinham, por isso, de ser especiais e normalizados. A definição de condicionantes era particularmente importante para os países com muitas bicicletas que tinham mais acidentes por razões de falta de adequação dos retrovisores. Tratámos, ainda, do projecto Marco Polo, das regras a instituir em matéria de seguros na aviação e da rede transeuropeia de transportes. Havia sempre a questão dos montantes a atribuir a cada um dos grandes programas. Era certa a oposição ou, pelo menos, as grandes reservas dos Britânicos que achavam sistematicamente que se estava a investir de mais... Daí as recomendações em relação à definição de prioridades e à concentração dos meios nas infra-estruturas que passassem por todos os crivos de análise. Eu entendia a minha posição como de “facilitador” no encontro de consensos; um pequeno país pode fazê-lo com à-vontade; habitualmente eu tinha, nessa função, a companhia dos Dinamarqueses e por razões idênticas.

\*

Aproximava-se a apresentação da proposta de Orçamento de Estado para 2003, na qual estava incluído o respectivo PIDDAC. Eu já não era o responsável pela sua globalidade, mas era-o, totalmente, no que dizia respeito aos investimentos em matéria de Obras Públicas.

Tendo sido convocado para ir fazer uma exposição à Comissão Parlamentar de Obras Públicas e Transportes, no dia 9 de Outubro reuni-me com os Secretários de Estado na véspera para estabelecer quais os pontos em que deveria insistir, por estar fora de causa enumerar todas as realizações, como seria pretensão de alguns Deputados, para poderem “dar novidades” nas suas circunscrições... Eu deveria, assim, começar por fazer uma exposição generalista, com referência sòmente às grandes orientações.

Todo o PIDDAC das Obras Públicas beneficiava de co-financiamento comunitário, com excepção das obras de conservação corrente das estradas. A rede nacional, quer para construção, quer para as grandes beneficiações, tinha uma comparticipação de 55% do FEDER. Se se tratasse de trechos transeuropeus, de portos ou de aeroportos, a comparticipação era do Fundo de Coesão e alcançava 85% dos custos. Os Metros de Lisboa, Porto e do Sul do Tejo beneficiavam de ajudas europeias tal como a SOFLUSA, para a aquisição de embarcações destinadas à travessia do Tejo.

A Habitação não tinha financiamento comunitário. Os respectivos encargos teriam de ser assumidos pelo Governo e pelas Autarquias Locais. O projecto do PIDDAC apresentado era mesmo para executar. Por isso, o seu financiamento estava muito escalpelizado, articulando as estimativas de custo com as fontes de financiamento previstas. Mas queríamos preparar o futuro. E, por isso, havia 580 estudos-prévios e projectos de execução encomendados. Todavia, não se encontrava, na proposta do PIDDAC, nenhuma referência a obras miúdas, da ordem dos 5.000 contos, muito populares em termos eleitorais, mas totalmente ineficazes para resolver qualquer problema estrutural.

No sector da Habitação prosseguiriam numerosos programas de realojamento e de reabilitação das construções existentes.

Em relação à TAP, iria iniciar-se o processo da sua privatização. Continuariam os estudos sobre a Ota que tocavam numerosos domínios, desde as infra-estruturas até aos ambientais, desde os financeiros até aos jurídicos. O que importava, então, era esclarecer, cabalmente, as virtualidades da construção de um novo aeroporto de Lisboa, localizado naquela povoação ou noutra que viesse a ser escolhida se aquela não se revelasse adequada. O que era certo mostrava-se ser as limitações da Portela que teria, todavia, de experimentar muito investimento mesmo para suportar a transição.

Em relação ao TGV, a RAV dispunha de meios para continuar a elaborar estudos e projectos; era nessa fase que estávamos.

Em relação às concessões e às SCUT decorria a avaliação do impacto que teria sobre o Orçamento do Estado a adopção do sistema de portagens virtuais.

A respeito da CRIL já estava encontrada uma solução jurídica para a destacar do resto da concessão em que estava inserida.

Havia uma grande preocupação em relação ao EURO-2004, como sucede sempre em Portugal em coisas que tenham a ver com o futebol. Tinha havido exagero no número de estádios que estavam em construção. Nessa ocasião, a pressão exercia-se sobre as estradas ou auto-estradas que estariam ou não construídas para ter acesso a tantos espaços desportivos. Isso era matéria de preocupação política. Ficou definido que os acessos directos aos estádios seriam da responsabilidade das respectivas Câmaras Municipais, com o IEP a pagar as respectivas ligações mas sendo as Câmaras os donos das obras. Os trechos das vias nacionais que seriam essenciais estavam em construção; havia a segurança de que o que não fosse realizado não comprometeria o acesso aos estádios.

A questão do IC1, na zona da Murtosa-Estarreja, ainda causava muita celeuma, devido aos imprudentes compromissos feitos pelos mais altos responsáveis partidários e que não tinham a menor possibilidade de realização, por razões ambientais. Outra obra que estava sujeita a muita pressão era o IC19 (Lisboa-Amadora-Sintra) que reclamava um alargamento; o estudo de viabilidade respectivo havia sido concluído, mas tratava-se, realmente, de uma obra complexa. Era certo que ela viria à baila durante a discussão no Parlamento.

Foram estes os tópicos que eu seleccionei para referir na habitual introdução. Falaram os Deputados Machado Rodrigues, José Junqueiro, Isabel Gonçalves, Bruno Dias, Miguel Coelho, Pedro Moutinho, Mota Andrade e Baltazar. Resumi-rei o que disseram:

Eram patentes as dificuldades do Ministério das Obras Públicas, com tantas obras em curso e com tanta escassez de meios. Mas parecia-lhe correcto o exercício apresentado; havia racionalidade e eficiência. Recomendava atenção às interfaces modais dos diferentes operadores e às melhorias ambientais e energéticas que poderiam ser conseguidas. Preconizava um esforço do acompanhamento, pela tutela, das diversas unidades do sector empresarial do Estado neste sector. Manifestou reservas em relação à privatização da TAP, numa ocasião em que a empresa não estava nas melhores condições e na qual as projecções do tráfego aéreo não estavam a ser entusiasmantes (sequelas do 11 de Setembro). Recomendava, no entanto, que se premiasse a iniciativa em empresas detidas pelo Estado, através da subsidiação progressiva da procura. O transporte ferroviário deveria ser objecto de melhorias contínuas; conviria fixar metas para os trajectos principais; por exemplo, Lisboa/Porto não deveria demorar mais de duas horas e um quarto nos comboios pendulares. A prioridade, em matéria de alta velocidade, deveria ir para a ligação de Lisboa ao Porto; para isso os estudos em curso deveriam ser acelerados. Em relação ao Metro de Lisboa apoiava a ligação ao aeroporto (tal como veio a ser construída). Estava de acordo com o aventado metropolitano de superfície na zona ocidental de Lisboa; ele deveria ser confiado a uma parceria estabelecida entre a Carris, o Metro, o Estado e a iniciativa privada. Constatava que, apesar das dificuldades, o PIDDAC ainda cresceria cerca de 1%, o que representava um aumento apreciável em relação ao executado em 2002. Apoiava o privilégio dado aos metropolitanos; somando os três com obras em curso, eles experimentavam um aumento de 74%!... Achava, contudo, que se estava a dar um apoio exagerado aos problemas de Lisboa e do Porto... O resto do País também merecia obras importantes. Apoiava a ideia de desincentivar o transporte privado, mas queria saber como é que isso seria feito na prática. Chamava a atenção para a degradação evidente em que estava a nossa rede rodoviária; deu exemplos de algumas situações de resolução urgente.

As verbas relativas a 2002 eram muito melhores do que as que haviam sido referidas pelos seus colegas; era preciso esperar pelo fim do ano para ver e julgar o Governo anterior. Chamou a atenção para a dimensão da cativação, de 15%, que iria conduzir à realização plena do projectado. Referiu-se ao aumento do desemprego em Portugal. Lamentou a descida no investimento nas estradas e nas obras portuárias que tantos postos de trabalho poderiam criar. Parecia-lhe haver uma indefinição negativa em relação à ferrovia; deveria ser dado um novo impulso aos estudos sobre o TGV. Tinha de se manter a preocupação de concluir os IP e os IC; aconselhou-me a certificar-me de que a Comissão Europeia manteria, de facto, a taxa de comparticipação de 55% nos investimentos apoiados pelo FEDER. Não compreendia a necessidade de mais estudos para o aeroporto da Ota, nem para a modernização do de Pedras Rubras. Era evidente que teria de haver melhorias no aeroporto da Portela e, também, na valência civil do aeroporto de Beja. O modelo do sistema portuário definido pelo Governo anterior estava correcto; não compreendia a perturbação causada por um acréscimo de investimento no porto de Lisboa. Queria esclarecimentos acerca do regime jurídico das operações portuárias, especialmente no que respeitava à posição da Segurança Social e dos Assuntos Fiscais. Recomendava mais apoio aos transportes marítimos. Achava que deveria haver uma agência marítima para apoio do “short sea” (a navegação a curta-distância) que tinha de se articular numa parceria público-privada. Achava que a Escola Náutica Infante D. Henrique deveria abrir mais as portas a outros candidatos e a outras profissões. Entendia que o registo na Madeira não era uma grande ideia; continuava a ser um negócio só para uma parte do País, com penalizações potenciais muito elevadas. Queria estímulos ao arrendamento de habitações e um sistema anti-fraude eficaz em relação ao crédito bonificado.

A eliminação dos “pontos negros” no sistema rodoviário deveria representar uma prioridade, mas ela não estava referida no PIDDAC. O que é que eu propunha fazer para assegurar uma adequada inserção de Portugal no espaço europeu? E, nesse domínio, quais seriam as prioridades? Recomendava a optimização na utilização dos recursos públicos. A conservação e a segurança deveriam ser preocupações permanentes. A prioridade deveria ir para o transporte ferro-

viário porque as condicionantes ambientais estavam a penalizar cada vez mais a ferrovia. Deveria ser dada prioridade à Linha do Oeste numa perspectiva integrada de passageiros e mercadorias, de modo a aliviar a rodovia. Parecia-lhe que o documento apresentado era realista e ajustado.

A informação disponibilizada não incluía as despesas a cargo das entidades próprias do Ministério e isso era importante ver esclarecido. Achava que a taxa de execução do PIDDAC 2002 era muito baixa e isso não representava só culpa do Governo anterior; o que estava em funções havia tomado posse em Abril e, por isso, já tinha cinco meses à sua conta. Era muito importante o crédito à habitação e, especialmente, o destinado aos jovens Portugueses; o seu partido não estava nada de acordo com a política do mercado. Lamentava os cortes nas áreas dos monumentos nacionais; o que se faria com tão poucos meios em relação ao mosteiro do Cabo Espichel? Não estava de acordo com a política de pequenas cabimentações (Também nós não!...). Quais eram as medidas dissuasoras do uso do transporte privado que preconizávamos? A subsidiação à procura poderia inverter a noção de indemnização compensatória; não deveríamos, de modo nenhum, estimular o transporte individual. Não conviria proceder-se à automatização das unidades de gestão do transporte ferroviário; a segmentação da CP conduziria, inevitavelmente, à privatização da companhia. No metro de superfície de que se vinha falando, era indispensável a participação da Carris e do Metro. O mau estado de conservação das estradas estava associado às restrições de crédito às Autarquias; era urgente levantá-las. As operações portuárias mereciam uma atenção especial, a começar pelo regime jurídico dos trabalhadores portuários que representava uma peça fundamental do processo. A electrificação da linha da Beira Baixa era urgente; para quando estimava eu a electrificação do trecho Castelo Branco/Guarda? Inspirava-lhe muitas dúvidas o “project finance” do Metro do Porto. Olhando para o PIDDAC, ficara com a sensação de que ela traduzia uma “litoralização” do investimento; teria preferido mais obras no Interior.

Um outro Deputado disse que não tinha havido diálogo com a Oposição antes de se fazerem as escolhas dos investimentos. Temia que a desaceleração de alguns projectos tivesse repercussões sérias no caminho-de-ferro, na ligação do porto de Sines a Espanha, na construção do TGV. Os estudos sobre a ligação Entroncamento/

Cáceres deveriam ser fornecidos. A prioridade teria de ser dada à Linha do Norte; mas como é que ela seria feita? Queria ver reforçada a rede de Metro do Porto. E a 3ª Travessia do Tejo continuaria a ser estudada? Ela era fundamental porque a experiência mostrava que a Ponte 25 de Abril continuava “entupida” todos os dias. Um Deputado achava que a aposta no Metro e na Ferrovia estava associada à competitividade da economia portuguesa. Queria ver agrupados alguns instrumentos de actuação na esfera da Habitação; preconizava um apoio ao arrendamento. E queria saber se a verba prevista para o realojamento nos Açores se destinava à reabilitação urbana ou era “mera” construção de habitações. Achava demasiado o montante destinado às SCUT e preconizava um montante mais expressivo no domínio da segurança rodoviária. Mostrou um grande conhecimento relativamente aos horários dos comboios urbanos até Vila Franca de Xira (Ele vivia em Alhandra...) e recomendava a realização de estudos de novos corredores ferroviários para a Linha do Norte. Já havia alguma programação para o metro ligeiro de superfície para a zona de Algés/Falagueira? E o Metro de Lisboa veria muitas alterações na sequência do acidente no túnel do Terreiro do Paço? A concretização do Céu Único Europeu implicava seguramente um grande investimento em ILS (Instrument Landing Systems); teria este reflexo no Orçamento para 2003?

Um outro Deputado havia feito a contagem das ocasiões a que eu me tinha referido a Lisboa (8 vezes), ao Porto (4 vezes) e a Setúbal (1 vez); isso demonstrava a minha inclinação centralizadora!... E os outros distritos? Manifestamente, o PIDDAC traduzia uma grande “litoralização” da nossa proposta. Ele correspondia a um modelo de desenvolvimento territorial que ele não achava adequado. A ponte de Quintanilha já havia sido anunciada antes, mas a programação prevista estava demasiadamente escalonada; esperava vê-la concluída em 2005. As decisões sobre o fim das SCUT já deviam ter sido tomadas; o IEP deveria aplicar-se na revisão do Plano Rodoviário Nacional. E em relação à Ota, o que é que me estava a prender para não o lançar imediatamente?

Eu deveria aplicar-me na reformulação do modelo orgânico das administrações dos portos. Não gostaria de ver grandes concentrações; preferia administrações pequenas. Recomendava a modernização da Escola Náutica e uma política vigorosa de apoio à internacionalização do sector das pescas. Por isso era pre-

ciso investir mais nos portos de pesca; a falta de investimento para esse fim representava uma opção nossa ou correspondia a uma orientação de Bruxelas? A proposta de Orçamento que o Governo havia apresentado representava a beneficiação de quatro milhões de Portugueses e o esquecimento de outros tantos. Ele, como Deputado do Interior, tinha a obrigação moral de o denunciar. Como se pode ver, este tipo de intervenções não contribuíram muito para melhorar a nossa proposta de PIDDAC. Repito-me, dizendo que seria melhor nós termos menos Deputados e proporcionar-lhes mais apoio técnico, com gabinetes que estudassem as propostas ou os projectos e, em permanência, o País e os seus problemas.

\*

Em Outubro houve, em Lisboa, a comemoração os 150 anos do Ministério das Obras Públicas. O discurso que proferi está publicado no livro respeitante a esse período. Aproveitei para homenagear a memória de Fontes Pereira de Melo, o primeiro titular e, nele, todos os muitos servidores distintos que nele exerceram a sua actividade com a qual o País tanto beneficiou.

\*

Em 9 de Outubro foi-me feito o ponto da situação de um novo estudo sobre a ocupação dos terrenos dos antigos estaleiros da Margueira, em frente a Lisboa. Já havia um projecto de diploma para definir os parâmetros a que deveria obedecer o seu ordenamento. Os terrenos tinham passado a integrar um fundo que iria transitar para a órbita da Parpública. Esta, além disso, receberia as acções da Urbindústria e da Quimiparque, nessa ocasião integrada na IPE. Ir-se-ia criar uma empresa de participações do Estado (EPE) com mais três Câmaras Municipais. Seria bom que o Metro do Sul do Tejo fosse prolongado até aos terrenos da Margueira, por se admitir que nestes viessem a residir entre 10.000 e 15.000 habitantes. Tudo isto estava no princípio. Uns anos mais tarde fui fazer uma palestra num seminário de promoção do empreendimento, feito com grandes meios mas, manifestamente, com eficácia limitada. Ainda hoje (2018) está tudo na mesma. Entretanto, a intenção de urbanizar o espaço deu lugar a algumas versões pelo menos ousadas e especulativas e que, por o serem tanto, não tiveram sequência.

\*

A questão do Céu Único Europeu iria, seguramente, ser tratada durante uma reunião que o Primeiro-Ministro iria ter com a Vice-presidente da Comissão Europeia, Loyola de Palacio e na qual eu participaria. Por isso me reuni, antes, com o INAC, a NAV, o Vice-chefe do Estado-Maior da Força Aérea e o Presidente do GAERE. Era preciso esclarecer o que nos preocupava em relação à sua extensão a Portugal. Tinha havido um acidente aéreo sobre o Lago Constança, mas ele não resultara de qualquer facto associado ao Céu Único; parecia ter decorrido de uma articulação deficiente entre suíços e alemães. Nós compreendíamos que se visava uma melhoria das condições de operação e de controlo, através de um aperfeiçoamento das relações entre os operadores e as máquinas de que se serviam. Era certo que não haveria Céu Único sem a cooperação dos militares. Por isso deveríamos trabalhar com a NATO, ao mesmo tempo que negociássemos com os restantes países-membros e com a Comissão Europeia. Em Portugal, o conceito “Flexible Use of the Airspace” (FUA) funcionava com perfeito agrado de civis e militares há, pelo menos, vinte anos, sendo o nosso País apontado como exemplo dessa cooperação. Procurava-se a interoperabilidade dos sistemas dos diversos países, na Região Atlântica, o que reclamava a existência de sistemas redundantes para garantir a segurança do espaço aéreo. A interoperabilidade continental era diferente da interoperabilidade oceânica. Em Portugal, a cooperação civil/militar revelava-se muito positiva, mas havia a questão da FIR de Santa Maria que era de natureza essencialmente política e não operacional. Já me referi a ela noutro lado. A sua atribuição a Portugal havia tido lugar no quadro da Conferência da ICAO, em Dublin em 1946, mas admitia-se que a organização pudesse vir a rever os acordos em matéria de navegação aérea. Todavia, a atribuição tinha sido reafirmada na Conferência do Estoril, em 1995. Mas os Britânicos, desde a época de Mrs. Thatcher, estavam em maré de privatização e isso era capaz de se reflectir neste domínio. A NATO tinha as suas estações definidas, entre as quais estava Santa Maria, na qual Portugal havia investido, em 1995, cerca de cinco milhões de contos, tornando-a o melhor centro do sistema. Mas o tráfego aéreo havia-se deslocado mais para norte e, por isso, a nossa actividade estava em diminuição relativa. Tratava-se de ver definida uma Região Europeia de Informação de Voo – a

RESIV – e isso era, na essência, uma questão de soberania sobre um dado espaço. Eu percebi que as autoridades portuguesas dos diversos sectores não morriam de amores pela nova instância. Mas também verifiquei que não valeria a pena lutar por uma pequena parcela de soberania, quando as vantagens da coordenação de esforços eram tão expressivas. Talvez conviesse fazermo-nos caros para ir buscar compensações noutra lado qualquer. Mas a “European FIR” parecia-me inevitável.

\*

A agenda da Comissão incluía três pontos (a) Céu Único, (b) as redes transeuropeias e (c) o “pacote ferroviário”. Em relação ao primeiro contava muito com o nosso acordo. Disse-lhe que isso seria certo, mas que a questão suscitava algumas reservas que conviria apaziguar. Ela compreendeu bem o alcance das minhas palavras. Nas relações comunitárias nunca convém dar nada de graça, porque chegará o momento em que nos convirá ter qualquer coisa para trocar. Ela admitia que, a partir de meados de 2003, fosse mais difícil chegar a acordo nos Conselhos e por isso queria “despachar” o que fosse possível. Isso devia-se à entrada dos novos países que iriam tornar os consensos naturalmente mais difíceis de obter. Por outro lado, no Parlamento Europeu, a partir de Outubro de 2003 só se pensaria em eleições e, por isso, todos estariam com a atenção focada em matérias mais políticas. Daí a oportunidade de avançar já com o Céu Único Europeu.

Gostaria de adoptar o “Pacote Ferroviário” no Conselho de Março de 2003, mas, para isso, teríamos de chegar a um acordo de princípio no de Dezembro de 2002 para preparar toda a parte formal de modo a não haver arestas para limar no Conselho seguinte, o que faria arriscar o tão temido adiamento para Junho ou depois, altura em que tudo seria mais difícil.

A adopção do esquema das redes transeuropeias esteve quase a ser conseguida durante a presidência espanhola (1.º semestre de 2002), mas a inércia dos que não queriam mudar nada havia vencido. Deveríamos teimar e manter o espírito do Acordo de Essen. Neste domínio também havia os que queriam incluir mais um projecto que os beneficiasse mais e, por isso faziam atrasar a decisão global. Com a entrada dos novos países essa propensão tornar-se-ia mais evidente. Ela tinha toda a razão porque o esquema só veio a ser aprovado muitos anos mais tarde.

Queria generalizar o projecto Galileo (o GPS europeu) e introduzir a interoperabilidade ferroviária na Península Ibérica. Admitia uma revisão parcial do esquema geral das redes transeuropeias de modo a incluir projectos novos como o Danúbio (como “inland water way”) e o eixo ferroviário Lyon/Turin, como emblemático da cooperação intereuropeia. De qualquer modo, a sua proposta para Portugal seria sempre um passo em frente e não um retrocesso.

Loyola de Palácio era uma mulher formidável, com convicções fortes e um ânimo inquebrantável. Estava realmente empenhada na construção europeia, usando para isso os instrumentos a que tinha acesso como Comissária dos Transportes. Fiquei com uma admiração pelo que fez e lamentei muito a sua morte precoce. Lutou contra o cancro com a mesma determinação com que lutava pela Europa.

\*

Em 17 de Outubro recebi o presidente da ACIC (Associação Comercial e Industrial de Coimbra), um jovem empresário dinâmico que eu conhecia bem das lides associativas empresariais. Veio dar-me nota das suas preocupações em relação à então chamada Ponte Europa que tinha entrado numa fase muito difícil. Nem ele imaginava quão difícil ela era!... Acabei por encontrar uma solução para a levar a bom porto, mas sou muito crítico em relação aos termos de referência da encomenda do projecto. Por sistema devemos sempre recomendar que se faça a solução mais simples, mais robusta e mais fácil de manter. Quando se dá orientações noutra sentida, acabar-se-á por complicar desnecessariamente, a solução. Assisadamente recomendou-me mudanças na administração do novo Metro do Mondego. Era difícil alterar decisões que vinham do Governo anterior. Mas ele tinha razão. O projecto não chegou a nascer. Também falámos muito sobre o TGV e os seus possíveis traçados. Ele defendia, naturalmente, os que valorizassem Coimbra de forma mais patente. Queria muito ver construídas novas plataformas logísticas na Guarda e em Souselas/Pampilhosa que funcionassem como “portos secos”; preconizava áreas grandes, da ordem dos 400 a 500 hectares, porque atribuía muita importância à logística. Na Guarda até já estava formada uma entidade gestora!... Este jovem permaneceu pouco tempo nas suas funções associativas. Em Portugal há muita política envolvida nesse meio e ainda mais politiquice... Isso não é bom!

\*

É interessante relembrar as preocupações da Presidente da Câmara Municipal de Silves, em Outubro de 2002. À frente de tudo punha o desassoreamento do rio Arade. Era uma dúzia de quilómetros, já estudados por uma competente firma de engenharia e não representava uma obra muito dispendiosa. Não era só a memória histórica que lhe interessava, mas a importância ambiental de um curso de água que, à força de não ser limpo, se tinha transformado num caneiro poluído. Mas, depois, vinham as estradas! Queria receber a EN124 devidamente reabilitada. Na EN 125, na Vila de Pêra, as urbanizações estavam a norte e a escola a sul; era preciso uma passagem desnivelada. O nó de Alcantarilha precisava de ser adaptado ao movimento que tinha. Silves carecia de uma circular a norte e de outra a sul porque o atravessamento causava os maiores transtornos de tráfego; o estudo-prévio já estava feito. Queria um terminal rodoviário, porque a Cidade era um centro de apoio importante para uma vasta área e havia candidatos privados para a sua ocupação. A auto-estrada que iria até às imediações de Lagos não dispunha de ligações suficientemente lubrificadas até Silves; era preciso assegurá-las. A construção de uma plataforma logística ferro-rodovia de cerca de 90 hectares, localizada em Tunes, revelava-se imprescindível para o movimento de mercadorias. Queria um heliporto, se não fosse possível um aeródromo municipal, que fazia falta porque o que existia em Vila Moura já não estava em operação. A construção da barragem de Odelouca (ainda decidida numa outra minha “encarnação”...) havia deixado as estradas envolventes em mísero estado. Era preciso recompô-las.

Como se vê, os transportes em primeiro lugar e à frente de tudo as estradas...

\*

Eu era o organizador, por parte da Associação Empresarial de Portugal, das Jornadas de Vidago em parceria com o meu amigo Alexandre Soares dos Santos, quando ele ainda não havia constituído a Fundação Francisco Manuel dos Santos. Nessas reuniões o que se fazia era, sobretudo, olhar para os problemas do País, discuti-los e propor para eles soluções exequíveis. Nessa ocasião, a Jerónimo Martins era proprietária do Palace do Vidago e a generosidade do nosso



FIG. uma visita a Bragança com,  
Dr. Jorge Sampaio, Presidente da República,  
e Dr. Jorge Nunes, Presidente da Câmara Municipal de Bragança.

parceiro, imensa; chegou ao ponto de reabilitar um edifício e construir um auditório expressamente para lá nos reunirmos.

Com a minha ida para o Governo foi-me feito sentir que não me desculpariam qualquer ausência. Na realidade eu já havia começado a tratar dos contactos antes de voltar a Lisboa, de modo que a estruturação do encontro tinha sido da minha responsabilidade. Passei a manhã do dia 18 de Outubro com os participantes, envolvendo-me na discussão como era costume. O facto de ser membro do governo não me limitou nem a mim, nem aos outros: eu acho que se deve manter uma grande simplicidade nas relações pessoais que, aliás, são aquelas que perduram.

\*

Em 18 de Outubro, aproveitando uma ida a Trás-os-Montes tive, em Murça, um encontro com a AMTAD (Associação de Municípios de Trás-os-Montes e Alto-Douro). Queriam analisar comigo o investimento em infra-estruturas que, no seu entender, havia privilegiado o Litoral e “esquecido” a sua área. A situação era particularmente grave no Distrito de Bragança, cujos Municípios experimentavam um afastamento crescente em relação às condições de desenvolvimento dos concelhos industrializados junto da costa. Haviam preparado um documento que, sublinharam, tinha merecido o consenso dos trinta e seis Autarcas que estavam naquela sala para me exporem os seus problemas.

Era evidente que eles tinham confiança no ministro que conheciam há muitos anos, mas, em Trás-os-Montes, quando se trata destas coisas, a regra é a frontalidade e, quando me sentei, eu sabia que a tarde iria ser longa e dura. Falaram todos, obviamente, embora o teor das suas intervenções fosse idêntico. Mas não poderiam voltar às suas terras sem terem “descarregado” as suas angústias; por isso não havia nenhum porta-voz; a regra era falarem todos! E assim aconteceu. Do que sabiam do PIDDAC para o ano seguinte ele ainda não iria proceder à discriminação positiva que a área justificava e reclamava. Era um montante baixo que não exprimia vontade suficiente para investir em Trás-os-Montes. Ora, a obrigação do Governo não era ir atrás de tendências, mas sim definir prioridades que tivessem em linha de conta a situação dos mais necessitados. Não deixariam que o concurso das circunstâncias determinasse divisões entre eles; por isso, ali

estavam numa frente unida. O que mais lhes importava era a execução cabal do Plano Rodoviário, tal como ele havia sido definido no III Quadro Comunitário de Apoio. Eu tinha começado a sessão com uma exposição sobre as prioridades que haviam enformado o plano; estavam de acordo com elas, mas queriam maior rapidez na sua consecução; havia que reforçar significativamente a rede de estradas no Interior e as suas ligações com o Litoral. Percorremos os diversos eixos, um a um; todos eram urgentes. As ligações concelhias e interconcelhias não poderiam passar para segundo plano. Era evidente que a rede de auto-estradas os satisfazia no papel, mas havia que construí-la sem demora; e, depois, havia numerosas ligações aos seus nós que teriam de ser atendidas. Um deles disse que a prioridade era o desenvolvimento de toda a região e que este reclamava que a rede fosse toda completada sem demora. O Douro-Sul não poderia ser o parente pobre e daí a importância do IC26, das ligações dos Concelhos ribeirinhos ao IP4 e ao IP2 e a outras grandes vias. O caso da ponte da Ermida estava resolvido, mas faltava o sistema rodoviário “alimentador”; era a EN 222-2 que precisava de ser rectificada e alargada; e mais a EN 226-2. O norte do Distrito de Viseu não poderia ser objecto de uma “discriminação eterna”!... As sedes do Concelho tinham que ser “amarradas” aos grandes eixos... Não chegava a prioridade conferida à “malha grossa”; era preciso casá-la, também, com a malha fina. Havia pequenos lanços que iriam fazer a diferença para numerosas povoações.

Enfim, chegámos a um entendimento comum: a prioridade deveria ser dada às vias principais e à sua ligação com as sedes de Concelho. Isto representava um avanço enorme porque era aprovada uma orientação que fazia sentido em termos de desenvolvimento da área e de formação de uma malha urbana assente nas sedes de Concelho. Mas todos haviam defendido com denodo não só aquela estratégia, mas também a “malha fina” que era importante para cada um.

A intensidade da reunião havia sido enorme. Mas, curiosamente, nunca me senti cansado quando acabava um encontro como aquele. Eles tinham desempenhado o seu papel e eu o meu. O interesse de todos era o mesmo.

\*

O Prof. Manuel Heitor - que haveria de ser Secretário de Estado e Ministro da Ciência - veio ver-me em 21 de Outubro. Estava a organizar uma exposição intitulada “Engenho e Obra: a Engenharia em Portugal no Século XX” e queria o meu apoio. Já tínhamos tratado várias vezes, de assuntos ligados àquela temática e ele sabia do meu interesse em difundir as nossas realizações como instrumento estimulador do progresso e da mobilização dos jovens mais talentosos. A exposição iria ter lugar em 8 de Janeiro de 2003, na Cordoaria, em Lisboa. Ele entendia que o esforço que estava a despende era demasiado grande para se esgotar numa só exposição; queria transformá-la num projecto museológico permanente. Mas, para isso, precisava de um espaço de cerca de 3.000 metros quadrados em localização adequada; era para o conseguir que ele precisava do meu concurso. A preparação da exposição estava a decorrer bem: em matéria de publicações, já dispunha de uma centena de textos; o portal para as escolas também estava adiantado; havia, além disso, uma série de realizações laterais mas complementares que não punham problemas. O pior era que tudo seria desmontado no dia seguinte ao encerramento da exposição...

\*

Eu nunca estive em Timor, mas tenho grande admiração pelos que lutaram pela sua independência; sempre ouvi referências muito positivas aos meus amigos ou conhecidos que por lá passaram. No dia 21 de Outubro recebi o Ministro dos Transportes de Timor que vinha expor-me o seu programa de acção para o qual pretendia a nossa assistência técnica e, se possível, financeira. A sua prioridade ia para a reabilitação das estradas entre os distritos. Queria que as obras fossem realizadas por empreiteiros timorenses; tratava-se de uma extensão de 6.000 Km, mas só tinham capacidade financeira para tratar de 1.870 km. Todavia, o importante era definir um plano rodoviário e, para isso, precisavam de um engenheiro experimentado e de um jurista para elaborar a respectiva legislação; estimava que o trabalho fosse realizado em dois meses. Em 2001 já se tinha deslocado a Timor uma missão conjunta do Instituto de Estradas de Portugal e do Laboratório Nacional de Engenharia Civil que havia produzido um extenso relatório que

constituía a base do trabalho para a selecção a efectuar e para a definição de um plano de acção. Os maiores problemas técnicos eram do foro da geotecnia. Em matéria financeira dispunham de alguma ajuda por parte da Associação para Apoio ao Desenvolvimento (APAD), mas isso, aparentemente, não era suficiente. O nosso interlocutor timorense seria a Direcção de Estradas, Pontes e Controlo de Inundações. Havia, também, que elaborar o plano de urbanização da cidade de Díli e de três distritos importantes (Baucau, Oecussi e Manufahi). Informou-me que, em resultado de missões já efectuadas, havia na Universidade Técnica de Lisboa muitos elementos de caracterização que poderiam ser usados para o trabalho; quem os tinha reunido era o GERTIL (Grupo de Estudos de Reconstrução de Timor Leste), que também lançara as bases para um sistema de informação geográfica. Na sua opinião o trabalho feito era bom; seria desejável encarregá-lo da nova fase. Pretendia que lhes montássemos um pequeno laboratório de ensaio de materiais e aceitássemos uns tantos jovens engenheiros timorenses como estagiários no LNEC. Havia legislação a preparar. Tinham adoptado o que chamava um Código de Edifícios, mas ele havia sido transposto de um país das imediações e estava escrito em inglês. Pretendia que houvesse uma tradução para Português com a nossa terminologia correcta. Em matéria de transportes aéreos pretendia o apoio da ANA para o controlo aéreo e da NAV para formar oficiais de operações; seria, de novo, não somente apoio técnico, mas também assessoria jurídica. Prometi fazer o que estava ao meu alcance. O problema maior era, naturalmente, o financeiro, porque nunca há dificuldades para encontrar voluntários para passar dois ou três meses em África, na Oceânia ou na Amazónia... A aventura e os trópicos estão no sangue dos Portugueses...

\*

Em 21 de Outubro recebi um engenheiro de competência reconhecida, cujos artigos nos jornais eu costumava ler com proveito. Tinha solicitado que eu o recebesse e eu fi-lo com prazer. Sabia do que eu estava a fazer em relação ao túnel do Metro no Terreiro do Paço e havia sido isso que o motivara para me vir falar. Como é costume, fez uma longa volta antes de se focar no tema que o trouxera. Em resumo, o que me disse foi o seguinte:

Todas as obras são possíveis, mas algumas não se devem fazer por serem insensatas (Eu estava de acordo). O torreão poente da Praça do Comércio era acompanhado no seu comportamento e assentamento, desde 1947. Tanto a ala do poente como o respectivo torreão só foram construídos no século XIX, terminando por volta de 1850. Desde então o assentamento observado era de cerca de meio metro sendo de 10 cm o aprofundamento observado desde 1950. Basta lá passar e olhar para dar conta disso. Agradeço-lhe ter-se deslocado ao meu gabinete para me dar conta da sua preocupação, a qual eu partilhava e que comuniquei à Direcção-geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais. Houve um governo posterior que a extinguiu!... Não sei quem tem hoje a responsabilidade de salvar o torreão da ruína. Será preciso deixá-lo afundar-se para fazer obras?...

\*

Preocupava-me muito a situação da Escola Náutica Infante D. Henrique cuja visita que fiz já relatei. Lembrava-me constantemente de um indicador que me havia chocado: com uma população discente de seiscentos alunos só produzia cinquenta diplomados por ano! Os conflitos entre grupos, dentro da Escola, paralisavam a sua acção; particularmente evidente era a que opunha o grupo dos pilotos ao dos engenheiros. E, todavia, as quatro valências da Escola – engenharia mecânica, engenharia electrotécnica, pilotagem, portos e logística – ofereciam colocações na vida prática; havia, mesmo, carência de profissionais. Tinha de se fazer algo. Recebi, em 22 de Outubro, para uma sessão de trabalho sem limite de tempo, uma representação constituída pelos seus principais responsáveis. Passámos em revista os problemas detectados. Deveria fazer-se uma campanha de divulgação da própria Escola, tendo em conta que ela passava despercebida pela maioria dos jovens e as saídas profissionais dos respectivos diplomados não eram bem conhecidas. Por outro lado, não interessava à Escola admitir candidatos com fraca preparação de base. As regiões que ofereciam maior número de pretendentes eram as de Aveiro e da Figueira da Foz, onde havia uma antiga tradição das profissões marítimas. Quanto aos formados em pilotagem e em máquinas marítimas havia requisitos de convenções internacionais que tinham de ser escrupulosamente observados. Dadas as característi-

cas dessas profissões, era natural que os custos da Escola fossem mais elevados do que as de um instituto politécnico corrente. O bloqueamento que durava há anos para a profissão na carreira docente era desmotivador. Havia professores coordenadores e professores adjuntos, mas os concursos respectivos não haviam sido abertos, gorando muitas das expectativas dos docentes. Por outro lado, 96% das verbas atribuídas à Escola eram destinadas ao pagamento do pessoal; sobrava pouco para inovações pedagógicas. Todavia, tinha havido um grande investimento no simulador que era, então, um equipamento moderno. Eles recomendavam a instituição de um sistema de avaliação de qualidade, por uma entidade externa. Achavam que a realização de cursos de pós-graduação em administração portuária, em inspecção naval, em gestão técnica (marítima e portuária) poderia representar uma boa alavanca para a reabilitação da Escola. Estavam a trabalhar na preparação de um novo estatuto para a Escola; prometeram entregar-me uma versão consensualizada no final do primeiro trimestre de 2003. Queria envolver na vida da Escola armadores e antigos alunos, já oficiais da Marinha Mercante e estimular as relações internacionais com outras escolas semelhantes. Pareceu-me bem essa orientação.

Um responsável chamou a atenção para a falta de professores no sector da pilotagem que precisavam de o reforçar. Chamou, também, a atenção para o facto de haver numerosos ex-oficiais a exercer funções em domínios que não tinham nada a ver com a sua formação, o que significava que a profissão não estava a ser atraente. No entender desse docente, deveria haver incentivos fiscais e, ainda, no campo da segurança social, de modo a chamar mais candidatos à profissão. As bolsas para formação que estavam pendentes já haviam sido desbloqueadas na sequência da minha visita à Escola. A ligação da Escola ao Instituto Portuário e de Transportes Marítimos (IPTM) deveria assumir uma forma mais dinâmica. Tinha esperança de que o novo serviço de VTS (Vessel Traffic System) viesse a criar mais empregos no sector. Queria que se valorizasse mais a experiência adquirida no mar. Sugeriria a abertura de uma nova pós-graduação em “Port State Control” que preparasse profissionais de alto nível para o exercício de funções de inspecção de navios, preparação das tripulações, operações de carga, etc. Recomendou o aprofundamento da cooperação com Cabo Verde neste sector, porque os Cabo-Verdianos tinham boa

preparação de base e gostavam das profissões marítimas. Devidamente formados, ajudar-nos-iam muito a resolver o problema da escassez de marítimos.

O decréscimo da procura de formação em engenharia de máquinas inseria-se na tendência nacional; eram outras as engenharias que cresciam. Na Escola não eram preenchidas todas as vagas disponíveis. Como tal, ele recomendava a divulgação da Escola, também neste domínio, bem como a participação nas feiras da Inforjovem, onde a Escola havia deixado de ser atractiva há vinte anos atrás. Para inverter a queda recomendava um contrato reforçado com os armadores.

No campo da gestão e da logística, o respectivo responsável achava que os profissionais do sector apreciavam bem o papel da Escola. Insistia muito na alteração das condições sociais dos respectivos profissionais (Segurança Social, idade da reforma, etc.). Estava em curso a reestruturação de Bolonha, com (3+1) anos de escolaridade. O seu departamento era novo, uma vez que havia sido constituído em 1999; por isso, tinham saído recentemente para o mercado os primeiros bacharéis; todos tinham sido colocados em estágio nas empresas e, nessa altura, já 90% deles haviam celebrado contratos com o empregador. Mas o curso não ficava barato; estavam avaliados os custos por aluno em 450 contos, o que não era fácil de assegurar. Recomendava uma ligação reforçada aos transportes rodoviários onde havia mais numerosas oportunidades de emprego; as cadeias de abastecimento mereciam particular atenção. Queria atrair as empresas à Escola. Fiz numerosas perguntas e oferei sugestões diversas. Cheguei à conclusão que tinha de ser injectada energia, a partir de fora.

\*

Em fase de elaboração do Orçamento de Estado há sempre numerosas propostas de aditamento de novas obras feitas em sede Parlamentar. São os Deputados a tratar da sua imagem junto dos eleitores a quem querem mostrar serviço... Em 2002, foram apresentadas 36 propostas de alteração (Leia-se acrescentamento...) que, naturalmente, implicavam mais meios que não existiam.

\*

Tinha-se construído tanto nos quase vinte anos anteriores que não se conheciam com rigor as características do que havia sido feito. Pedi ao Instituto de Estradas de Portugal que, em conjunto com académicos do Instituto Superior Técnico, construísse uma base de dados que contivesse referência às características geométricas e aos estudos de tráfego realizados para os diversos lanços da nossa rede rodoviária. Era preciso conhecer o que tínhamos e pôr a administração pública a gerir e a tomar decisões com conhecimento de causa.

\*

Em Outubro de 2002 já havia passado o período de euforia das obras públicas. A década 1985/95 tinha representado um tempo de realizações múltiplas durante o qual os empreiteiros se habituaram a ter encomendas compensadoras. O primeiro Governo Guterres assegurou a continuidade e mesmo a expansão, mas o segundo, que não chegou ao fim, já trouxe um arrefecimento grande, se não mesmo uma travagem. O 15<sup>o</sup> Governo não podia fazer outra coisa que não fosse uma paragem de tudo quanto não estivesse devidamente financiado, dando natural prioridade aos equilíbrios macro-económicos que as facilidades anteriores tanto haviam comprometido. Por isso, muitos empreiteiros, especialmente os grandes, estavam preocupados. Não viam o nível da procura manter-se; pelo contrário, ele estava a contrair-se e eles sabiam que a situação não iria melhorar tão cedo.

Foi para me dar nota das suas preocupações que recebi, em 25 de Outubro, o presidente da ANEOP (Associação Nacional dos Empreiteiros de Obras Públicas) que congregava as grandes empresas do sector. Veio dizer-me que elas estavam a viver problemas sérios de actividade, de emprego e de tesouraria. Tinha-se instalado uma situação de ansiedade generalizada e de certo mal-estar em relação ao Governo. Estavam abertos à colaboração tendo em vista a revisão da legislação, mas não iria ser fácil mobilizar muitos dos grandes grupos que permaneciam com desconfianças. O mercado estava muito fragmentado, sendo os interesses das grandes empresas muito diversos dos das pequenas. Olhavam com expectativa e simpatia a hipótese de celebrar contratos-programa com o Estado. Já tinham estudado a proposta de Orçamento do Estado para 2003, o qual definira a dimensão da procura

imediate. Recomendava que, nos concursos que se viessem a fazer, se excluíssem imediatamente as propostas com preços anormalmente baixos; a manutenção em concurso de empresas “com a corda na garganta” só traria sarilhos no futuro.

A legislação sobre concessões deveria ser feita à parte da respeitante aos concursos. Tinha aspectos muito especiais que não conviria que fossem comprometidos com a segunda.

Estava preocupado por estar a haver algumas grandes empresas portuguesas a passar para mãos estrangeiras. Temia pelo seu futuro, pois a maior parte delas estava descapitalizada e os bancos preocupavam-se mais em passar para crédito de curto-prazo os empréstimos de longo-prazo que haviam concedido. A instabilidade no sector bancário começava a dar sinais muito preocupantes. Ele gostaria de ver constituir-se um quarto grande grupo de construtores em Portugal, por via da fusão de algumas empresas médias. Mas temia que, na falta de apoios financeiros, isso não viesse a acontecer e as segundas desaparecessem (Foi o que veio a suceder com a maior parte das que ele então nomeou).

Depois de uma fase eufórica em que poucos pensaram no futuro, estava a entrar-se numa fase de ressaca muito gravosa para as empresas e, por conseguinte, para os Portugueses.

\*

Em 28 de Outubro vieram um industrial e dois académicos chamar a minha atenção para a conveniência de considerar os “pipe-lines” como uma infra-estrutura comum e de dotar o País com uma rede que, partindo dos portos, se dirigisse para os principais núcleos industriais. Mas não chegava que fossem troços desligados uns dos outros; era importante que fosse uma malha com capacidade de abastecimento em vários portos e, por isso, muito versátil. O fluido era, especialmente, o gás natural. Mas as condutas também poderiam albergar fibras ópticas e outras coisas. A rede de “pipe-lines” deveria, por isso, ser “multi-purpose”. Muitas empresas e centros urbanos poderiam vir a beneficiar dessa rede.

\*

A Confederação do Turismo iria realizar um congresso sobre “Transportes e Turismo”. No dia em 28 de Outubro vieram convidar-me para participar, mas aproveitaram a ocasião para me transmitir as suas preocupações. Parecia-lhes que a relação entre os dois sectores não preocupava muito os responsáveis pelos transportes. Estas manifestações de “carência de atenção” constituem um princípio de conversa muito corrente. Era preciso criar ligações que criassem fluxos turísticos importantes, nomeadamente com a diáspora. As taxas dos aeroportos eram elevadíssimas; só no de Faro cobravam-se taxas duas vezes e meia mais elevadas do que nos aeroportos espanhóis... Queriam vê-las diminuídas para estimular o turismo!... Ainda estávamos longe dos voos chamados “low cost”... em que as taxas de aeroportos não experimentavam nenhuma baixa expressiva. Queriam conhecer qual a nossa política de transporte aéreo e quando estaria pronto o aeroporto da Ota, porque Lisboa continuaria a ser uma porta de entrada da maior importância. Mas todos os outros modos lhes interessavam bem como a sinalização turística em que sabiam estar eu muito empenhado.

\*

Em 29 de Outubro voltei a ter despacho com o Director da Escola Náutica Infante D. Henrique. Havia-se conseguido um reforço de 27.000€ para dois novos docentes do curso de pilotagem. Tinha sido facilitado o acesso ao Creoula para estágio no mar dos discentes da Escola, durante duas semanas em Agosto. Não fazia parte do *curriculum* esse primeiro contacto com um veleiro, mas a mim parecia-me que isso deveria constar das formas de atracção de novos discentes. Tratava-se de um grupo de oitenta alunos.

A questão do tanque de mergulho já estava a ser tratada com o Director-geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais. A altura do tanque (12 m) implicava uma ligação com os bombeiros e a presença de um segurança quando ele estivesse a ser utilizado. Para mim o que não fazia sentido era ele existir e não estar operacional.

Tratámos dos concursos para completar os nove lugares de professores coordenadores e os quarenta e quatro de professores adjuntos. Pedi para me ser presente

uma proposta de um quadro de professores que contivesse a afectação dos docentes às diferentes áreas, consoante as necessidades de cada uma.

Ficou combinado que o plano de “marketing” da Escola seria elaborado em Janeiro de modo a ser lançado com grande visibilidade durante a primavera. Sentia-se bem que não havia energia interna para projectar a Escola.

\*

A Portucel estava para ser privatizada. Mas não era considerado adequado que ela ficasse nas mãos de um só accionista; o que convinha era haver dispersão do capital. A empresa, importante proprietária de floresta portuguesa dominava o sector na parte sul da Europa, mas não na parte norte. Estava com um grau de endividamento muito alto. O que mais conviria seria serem os novos proprietários domésticos e institucionais. Para fazer isso, a melhor solução seria por via do aumento do capital... Já haviam aparecido candidatos nórdicos, mas esses não nos interessavam nada, porque passariam a controlar também o Sul e o sector caminharia para a sua dominação quase completa. A solução não estava a revelar-se fácil.

\*

O Presidente da República Dr. Jorge Sampaio estava em digressão pela Beira Alta. Mostrou vontade de que eu participasse numa reunião que ele ia ter com Autarcas da Região no dia 1 de Novembro em Fornos de Algodres. Ele queria sublinhar com a sua presença naquela reunião como achava ser importante que os Presidentes das Câmara Municipais reunissem com os Ministros; sabia que eu fazia isso com frequência e, por isso, me agradecia que o fizesse, dessa vez, na sua presença. Falaram os Presidentes das Câmaras de Fornos de Algodres, do Sabugal, de Trancoso, de Gouveia, de Aguiar da Beira, de Almeida, de Pinhel, de Figueira de Castelo Rodrigo, de Manteigas, de Celorico da Beira, de Seia, da Guarda, da Mêda e de Vila Nova de Foz-Côa. Eu tinha a certeza que a reunião iria ser dominada pelas ligações rodoviárias: as que faltavam e as que precisavam de melhorias. Foi isso que aconteceu:

O IP5 já deveria estar transformado em auto-estrada; tinha de ter mais nós. A estrada regional 330 deveria entrar em PIDDAC. Os contratos-programa para as escolas

municipais e para o biénio 2004-2005 conviria que fossem assinados rapidamente. Mas havia muitas estradas estragadas. Uma estrada tinha sido entregue sem estar rectificadas. Havia variantes várias a realizar. Construir o IC6 sem o IC/7 teria consequências gravíssimas; tinham de o ser ao mesmo tempo. Muitas ligações ao IP3 e ao IP5 estavam ainda por fazer. E as ligações à fronteira estavam asseguradas? Era importante assegurar que a EN221 estivesse ligada ao IP5 e à sede do distrito. A ligação do IP2 à Serra da Estrela representava a chave do seu desenvolvimento. Um deles falou também no saneamento básico e na poluição que muitos sistemas de esgotos estavam a verter para o Mondego.

Outro sublinhou a importância de estarem asseguradas as contrapartidas nacionais para as ajudas comunitárias; se isso não ocorresse, seria um desastre nacional. Só as estradas garantiriam o desenvolvimento do Interior; por isso, o PIDDAC tinha sempre de lhes dar prioridade.

As Aldeias Históricas que estavam em recuperação representavam um instrumento importante para fixar habitantes nessas áreas. O Presidente da República já o havia afirmado ao Primeiro-Ministro. Representou, de facto, uma acção com muito mérito.

O caminho-de-ferro foi referido por dois deles; um para enfatizar a importância da Linha do Douro a montante do Pocinho para uma eventual ligação turística com Madrid (Fico sempre impressionado com a grande fé que se deposita em alguns projectos inexequíveis para salvar o desenvolvimento de uma povoação ou de uma região). Outro queria construir uma plataforma logística no cruzamento das linhas férreas da Beira Alta e da Beira Baixa, como se houvesse intercâmbio de mercadorias entre as duas.

Não se deve contrariar nenhuma proposta com argumentos fortes, porque o proponente perderia a face diante dos seus pares, o que é sempre muito grave. Quando a proposta é bizarra deve dizer-se que se vai estudar, sem a classificar no seu grau de bondade.

O Presidente da República percebeu que a grande preocupação dos Autarcas eram, mesmo, as estradas. Hoje (2018) ainda há uns bem-pensantes que achavam que era possível, naquela ocasião, estabelecer outras prioridades. Eram estradas o que o País queria!

\*

No dia 6 de Novembro fui à Comissão Parlamentar de Obras Públicas e Transportes para discutir na especialidade a proposta de Orçamento de Estado. Eu sabia que tudo iria ser visto à lupa, porque esta era a ocasião para justificar mais uma ou outra obra. Mal eles sabiam que eu me havia comprometido com a Ministra das Finanças que aquela seria a proposta final sem qualquer alteração; eu não poderia alterar nada! Falaram os Deputados Miguel Coelho, Isabel Gonçalves, Bruno Dias, Pedro Moutinho, Joel Hasse Ferreira, José Junqueiro, Edite Estrela, Honório Novo, Leonor Coutinho, Alberto Antunes; Rodeia Machado, Bessa, Miranda Calha, Mota Andrade, José Apolinário, Ricardo Gonçalves e Ramos Preto. Tenho impressão de que foi a totalidade da Comissão. E todos falaram muito e muito eloquentemente. Sempre no sentido do aumento da despesa, o que eu não podia fazer, obviamente.

Havia perplexidade em relação à quebra do investimento, nomeadamente em relação ao TGV. Pelos vistos, a cimeira luso-espanhola havia sido um grande insucesso. Afinal, qual era a nossa opção: Entroncamento/Cáceres ou Badajoz/Mérida? Eu deveria ter ido ao Parlamento antes da cimeira, para colher a sua orientação. Onde estavam os estudos em que eu havia baseado a posição portuguesa? A ligação, em TGV, Lisboa/Porto seria feita independentemente da Lisboa/Madrid? O que é que se ia fazer com a Linha do Norte? E com a 3.<sup>a</sup> Travessia do Tejo? Tratava-se de assegurar a mobilidade de quase dois milhões de pessoas. O trecho Braço de Prata/Chelas do eixo Norte/Sul tinha uma queda de investimento; porquê? A linha de Cascais estava com poucas realizações, bem como a Linha do Oeste. Porque se havia desinvestido no Metro do Mondego?

Aquele era um orçamento feito na sequência e conclusão de projectos que tinham figurado em PIDDAC anteriores. Era bom que se investisse bastante nos transportes das duas áreas metropolitanas e nas ligações aos portos. Com tantas obras em curso era muito importante geri-las bem, cada uma de per si e no seu conjunto. Deveria dar-se prioridade à conservação e beneficiação das infra-estruturas. Aguardava com expectativa o novo regime de contratação de obras públicas em que sabia eu estar a trabalhar. E nos chamados projectos de “Project Finance” tinham de ser introduzidas novas formas de zelar melhor pe-

los interesses do Estado. Apoiava a criação das Autoridades Metropolitanas de Transportes, bem como da rede de plataformas logísticas.

Na ligação do TGV com Espanha qual era a preferência do Governo: Cáceres ou Badajoz? E como se faria a articulação com o resto da rede ferroviária? Quais é que seriam as obras nas Linhas do Douro e do Norte? Seriam as obras feitas durante a noite, de modo a não prejudicar o tráfego diurno? Deveria fechar-se a malha ferroviária através da Linha da Beira Baixa, electrificando-a até Castelo Branco e duplicando-a até Abrantes. Estava preocupado com a eventual extensão da concessão existente na linha férrea até Setúbal. Que garantias dava eu de que não haveria prejuízos para o Estado? E quais eram os investimentos previstos para o sul do País? Por que é que tinha havido um corte de 20% nas verbas destinadas à conservação das estradas? E outro de 30% nas obras associadas às concessões? Na TAP, como se estava a prever tratar os agentes que haviam conduzido ao desfecho conhecido e desastroso com a SWISSAIR? A TAP tinha de continuar a ser uma companhia de bandeira, o que tornava inviável a sua privatização.

Um outro Deputado achava que o sector das Obras Públicas era muito importante para revitalizar a economia. Por isso, o PIDDAC deveria ser mais robusto. O porto de Sines merecia mais apoio, bem como o aeroporto de Faro e o de Francisco Sá Carneiro; este último era importantíssimo para o EURO-2004. A que linhas obedeceria o Plano Rodoviário Nacional? Passou em revista todas as obras: o Metro do Mondego, o do Sul do Tejo, os estudos do metro ligeiro Algés/Falagueira, a rede ferroviária em geral e, em especial, a Linha do Norte, acima de Alhandra... Tudo veio à baila!...

O nó da Quinta do Conde era fundamental para a margem sul. E o nó de Coina porque havia desaparecido do PIDDAC? A 3ª Travessia do Tejo estava contemplada com uma verba muito reduzida, mesmo só pensando em estudos. Passou em revista outras obras insuficientemente dotadas. Quando é que eu mandava desassorear o porto da Fuzeta?

Afinal o IP5 passaria a sul ou a norte de Viseu? (Passou a sul...). E o IP3? E o IP12? E a EN 222-2? E qual o calendário para o IC26? Debaixo da designação “circulares e variantes”, quais eram as obras contempladas? A cativação de verbas pelo Ministério das Finanças representava uma certeza; onde é que eu iria cortar? Havia uma proposta para a revisão do Plano Rodoviário Nacional 2000; quando

é que eu a apresentava no Parlamento? As notícias que ele tinha a respeito de Sines significavam uma destruição da ideia inicial; era verdade? O Governo iria ou não privatizar a TAP? Queria relatórios acerca da Ota e do TGV. Qual era o estudo em que eu me tinha apoiado para fazer a proposta que o Governo espanhol havia recusado em relação ao traçado do TGV? Qual era a rede de plataformas logísticas que eu propunha? Em relação às SCUT, nem havia aumento de prazos nem de custos; tinham recebido na Comissão o Presidente do Tribunal de Contas que lhes havia dito isso. Estava em curso a reformulação do ICOR e do ICEDR; havia no IEP quem estivesse preparado para conduzir o processo? Parecia-lhe que o Estado não estava suficientemente protegido. Assumia eu a responsabilidade pela reformulação em curso?

Toda esta longa série de perguntas foram feitas pelo Deputado que exercera as funções de Secretário de Estado no Governo anterior.

Um outro dizia que, no documento distribuído, não estava clara a situação do IP3, do IP4 e do IP5, em matéria de datas. Lamentava que, em torno do IC1, os “lobbies” criados tivessem “estragado” tudo. E o IC2 entre Arrifana e Carvalhos; para quando? Os trajectos transversais também eram interessantes. A estrada EN327 de Arouca a S. Jacinto era muito importante tal como a linha do Vale do Vouga até Viseu.

Uma outra Deputada disse que a redução do PIDDAC na Área Metropolitana de Lisboa teria efeitos muito negativos. Bem como o QCA III. Por isso a situação tinha de ser compensada. O fecho da CRIL estava incluído; qual tinha sido o consenso a que eu havia chegado com os Autarcas de Lisboa e da Amadora? E para quando se previa a sua conclusão? O IC19 iria ser alargado ou não? Se o não fosse tratava-se de um retrocesso. A circular nascente ao Cacém também havia sido adiada? Mas ela era verdadeiramente estruturante (Esclareci que tínhamos incluído no PIDDAC todas as obras que dispunham de projecto aprovado e estavam em condições de ser lançadas; não havíamos considerado as expectantes, sem projecto ou sem avaliação de impacto ambiental). Mas aquela circular era fundamental para o êxito do programa Polis!...

Um outro Deputado começou por agradecer o dossier sobre as obras concessionadas que, a seu pedido, eu havia enviado. Queria saber quais e a quanto monta-

vam os investimentos nas SCUT e quantos contratos do mesmo tipo haviam sido assinados pelo Governo em funções. Chamava a atenção para a importância do porto de Leixões e para a via interior de acesso ao porto, que tão urgente era. Uma outra Deputada interessava-se pela bonificação do crédito à habitação e pelos incentivos para o arrendamento. Achava que os montantes previstos para esses fins eram insuficientes. Seria revista a lei do arrendamento? E quando? Além do arrendamento privado também havia o parque de habitação de arrendamento social; no nosso caso este correspondia somente a 4% dos fogos existentes quando em alguns países europeus ele alcançava quase 20%; o que iríamos fazer para elevar aquela parcela? O número de fogos para arrendamento público seria maior do que o dos fogos vendidos? E quais as medidas previstas para precaver os inconvenientes da transferência para as Autarquias do sector da habitação social? A Deputada que fazia estas perguntas havia sido a Secretária de Estado para esta área, no Governo anterior.

Outro Deputado queria saber se tinha sido anulada a circular regional interna da Península de Setúbal; não a via no PIDDAC. Os acessos ao porto de Setúbal tinham de ser melhorados e o IP8 entre Sines e Vila Verde de Ficalho concluído rapidamente [Ainda não o está hoje (2018)]. Nessa ocasião ainda não se dispunha do estudo de impacto ambiental concluído.

Outro Deputado alentejano queria uma calendarização para a construção do IP8, a inclusão do aeroporto de Beja na rede de plataformas logísticas, a construção do IP2 no Alentejo e a modernização da linha ferroviária Sines-Badajoz com electrificação até Elvas. Estava preocupado com as dívidas aos empreiteiros por parte do Estado.

A taxa de execução das novas auto-estradas e estradas em Trás-os-Montes era baixa; as obras prosseguiam a ritmo muito lento, face às necessidades manifestas. No IP4, o nível de sinistralidade era muito elevado; o que é que eu me propunha fazer para o diminuir? No IP3 entre Vila Real e Chaves o tráfego era muito intenso; para quando as obras necessárias? As interligações com as sedes dos Concelhos era urgentíssima em Sabrosa, em Chaves e noutros Concelhos. Para quando as obras na Linha do Douro? Mas não eram suficientes as ligações rodoviárias e ferroviárias. Os aeródromos regionais de Vila Real e Bragança necessitavam de

ampliações urgentes e de ser dotados com sistemas de ajuda-rádio modernos. Outro Deputado de Portalegre insistiu, de novo, nos eixos rodoviários: IP2, variantes várias, zona de Estremoz e IC13. Mas também na Linha do Leste e no ramal de Estremoz. Queria saber das ligações a Sines e da situação do TGV (que, se for construído, não terá paragens de 50 em 50 Km...).

As SCUT estavam em processo de passagem para serem vias portajadas; isso aplicava-se a distritos como Vila Real, Bragança e Guarda? Seria um desastre!... Algumas obras que não figuravam no PIDDAC, como a ligação Vimioso/Algozo eram urgentíssimas. Preocupava-o a sinistralidade nas estradas; haviam desaparecido do PIDDAC três cruzamentos da maior importância. Na rede nacional de aeroportos não estavam incluídos, naturalmente, os aeródromos municipais; mas haveria alguma abertura para os apoiar? Os acidentes no IP4 eram, na maioria dos casos, culpa dos condutores; todavia, era urgente proceder a uma alteração completa da concepção da própria estrada; para quando? Ela tinha de ser prolongada até Quintanilha para favorecer a ligação a Puebla de Sanabria e daí o acesso ao eixo Vigo/Madrid. A reunião que eu havia tido com os Autarcas de Trás-os-Montes não havia induzido reflexos no PIDDAC; fora, portanto, inútil; o IC5 era urgentíssimo. Um Deputado do Algarve queixava-se de que a variante a Aljezur não aparecia no PIDDAC. Bem como muitas outras circulares. Queria ver introduzido o metro ligeiro de superfície em várias cidades algarvias. A pista do aeroporto de Faro tinha de ser ampliada, bem como a ligação ferroviária até Espanha (Não se sabia muito bem porquê, uma vez que os Espanhóis tinham encerrado a linha do outro lado da fronteira...). Havia alguns portos algarvios com manifesta vocação para o recreio; o que é que se estava a fazer para os melhorar?

Havia promessas de Colegas meus em relação a certas obras. Tencionava eu cumpri-las?

A finalização da CRIL era urgentíssima. Quando previa eu que isso acontecesse? Como se vê, não houve preparação profunda dos Deputados para discutir o PIDDAC. Disseram aquilo que ouviam nas suas terras ou debitaram questões sobre assuntos que não haviam conseguido resolver quando tiveram funções governativas.

Insisto muito: os Deputados devem dispor de gabinetes que os assessorem debaixo do ponto de vista técnico, de modo a não serem ocas as suas intervenções políticas.

\*

Em 6 de Novembro recebi uma delegação formada pelos presidentes da ANEOP, AECOPS, AECOPN e ANPC (Associação Nacional dos Empreiteiros de Obras Públicas, Associações dos Empreiteiros e Construtores de Obras Públicas do Sul e do Norte e Associação Nacional dos Projectistas e Consultores). Eu conhecia-os a todos pessoalmente, doutros encontros e de outras funções. A apreciação das propostas de concessões não deveria demorar tanto tempo como estava a acontecer. As ligações com o Ministério do Ambiente eram sempre complicadas por causa das avaliações de impacto ambiental. Não se poderia deixar os contactos só para depois dos projectos estarem prontos. Eles deveriam ter lugar logo durante a definição dos “corredores”. As relações com os “verdes” tinham de estar mais lubrificadas, fazendo-os acompanhar os processos desde o começo. Já se tinham dado conta de que iriam ter menos encomendas. O “arrefecimento” era geral, por causa do défice e do endividamento. Mas, a área das Obras Públicas iria penar proporcionalmente mais, porque havia mais de quinze anos que a evolução era sempre no sentido ascendente e muito expressiva.

As dívidas aos empreiteiros causavam-lhes muitas aflições. Tinham razão! Havia que garantir pontualidade nos pagamentos. Eu estava sempre em cima dos donos das obras que funcionavam na esfera do Ministério; mas havia sempre desculpas com o Tribunal de Contas, com o Ministério das Finanças, com as transferências de Bruxelas... Pedi a maior agilidade no que fosse da nossa responsabilidade. Mas algumas vezes também havia faltas por parte dos empreiteiros... que não apresentavam, de forma impecável, a documentação exigida.

A quota de Angola no mercado das obras públicas confiada às empresas portuguesas era muito elevada (>80%). De vez em quando surgiam nuvens nas relações entre os dois países. O Primeiro-Ministro mantinha boas relações com o Governo angolano, mas era preciso assegurar a sustentabilidade da cooperação. Para isso, os meus interlocutores sublinhavam a importância de haver uma escola portuguesa em Luanda, de modo a remover um dos entraves mais importantes à ida de técnicos portugueses para aquele país.

Um deles disse que não iria falar em Espanha, porque ela era um mercado perdido para as nossas empresas. O grau de protecção praticado a todos os níveis e de forma automática invalidava todas as diligências feitas aos mais altos níveis

(Já se sabia que até o nosso Presidente da República havia falado nisso ao Rei Juan Carlos!...). Sem resultados, naturalmente...

\*

As notícias que recebíamos do ECOFIN não nos deixavam grande margem para gastos. O Comissário respectivo achava que nós iríamos alcançar um défice de 3,4% quando estávamos obrigados a que ele fosse igual ou menor do que 3,0%. Dispúnhamos, assim, de menos de dois meses para nos acomodarmos neste tecto. Não parecia ser fácil consegui-lo. Em matéria de gastos correntes, os serviços tinham o hábito de gastar a sua dotação até ao último centavo. No Ministério das Finanças eram analisados todos os sectores para ver onde se poderia congelar metade das verbas remanescentes até ao final do ano. O pior era que a origem das preocupações não estava no sector Estado, em geral, mas nas Autarquias Locais e no Ministério da Saúde. Para complicar as coisas, os Autarcas estavam a contrair empréstimos uns atrás dos outros, perfazendo 70 milhões de contos o que era 0,3% do PIB; do lado da Saúde a sua contribuição para o défice era de 0,8% do PIB. Quer dizer em conjunto, aqueles dois sectores eram responsáveis por 1,1% do PIB. Onde é que se poderia travar? Porque, do lado da receita, tudo era uma incógnita e não se podia contar com nada firme. Tínhamos mês e meio para travar o que pudéssemos. Era inevitável uma cativação extraordinária até no PIDDAC; eu tinha que ver quais eram as obras apoiadas pela União Europeia, de modo a assegurar que a contrapartida nacional existisse e não se perdesse nenhuma ajuda comunitária. O PIB, nessa ocasião, era da ordem dos 27 mil milhões de contos; portanto, 1% era muito dinheiro. Em matéria de aposentações tornava-se necessário dissuadir as chefias a promovê-las; pelo contrário, tinha de se dizer que aqueles que fossem aposentados por permissão dessas chefias não seriam substituídos.

\*

Em Novembro de 2002 voltou a falar-se no número exagerado de dias feriados que nós tínhamos em comparação com outros. Nessa altura usufruíamos de 14 feriados que comparávamos com os 20 da Colômbia e com os 10 da Holanda. O tema era, manifestamente, muito sensível. Porém, quando foi resolvido acabou por ser na má direcção: ficámos com mais feriados do que os que tínhamos.

\*

No seio do Conselho Superior de Obras Públicas havia numerosas auditorias e inquéritos a correr. Uma delas era a auditoria ao acidente ocorrido na linha do Metro Baixa/Chiado – Santa Apolónia. Outro era o inquérito à então chamada Ponte Europa (Coimbra). Uma outra sobre a sinistralidade rodoviária e outra, ainda, sobre a sinistralidade laboral nas obras. O Conselho estava mais mobilizado em comissões de inquérito do que em comissões de apreciação de projectos de novas obras. Eu não gostava disso!

Em relação aos projectos com grande impacto financeiro, eu era de opinião de que eles deveriam ser acompanhados por um perito ou por uma firma com alta competência financeira e desde o início. Isto porque se deveria aplicar em cada um deles o mais moderno e inovador que se pudesse da “arte” do financiamento de projectos. Tudo isto vinha a propósito do TGV; eu insistia em que fosse escolhido, desde logo, um perito financeiro para acompanhar o projecto. No caso do High Speed Link belga havia sido designado para tal o próprio BEI.

Em 15 de Novembro recebi representantes da consultora que havia sido contratada para elaborar um estudo sobre a TAP. O que me interessava era dispor de linhas de orientação geral, de natureza estratégica, que me permitissem formar uma opinião e ter uma posição fundamentada em relação às propostas feitas pelo conselho de administração. Era certo que eu dispunha da visão muito consistente do presidente do conselho de administração, o Eng. António Cardoso e Cunha, mas apreciava beneficiar de um parecer de alguém com experiência específica no sector da aviação civil. Assim, haviam-se verificado melhorias no desempenho da companhia ao longo dos últimos dois anos. O sector apresentava desafios muito especiais para as pequenas companhias como a TAP; o consultor achava que a companhia seria sempre vulnerável. Ela deveria ser conhecida mais como uma “portuguese focused carrier” do que como uma companhia de bandeira nacional. A Portugalia representava um activo importante e, por isso, merecia pensar-se nela como uma possível aquisição pela TAP. Mas havia outros negócios em que conviria pensar-se, embora sempre estruturalmente autónomos como era o caso dos voos “charter”, da manutenção e do “ground handling”.

As alavancas de gestão da companhia eram a tripulação e o pessoal de terra. Impunha-se um redesenho da rede de modo a conseguir minimizar-se as perdas e maximizar-se a “connectivity”. Naquela ocasião parecia importante passar a utilizar os aviões de longo-curso para o médio curso e fazer maior oferta dos chamados voos não directos. Era manifesto o peso excessivo de capacidade na linha Lisboa-Porto; deveria diversificar-se o conjunto dos destinos e aumentar a frequência dos voos. Mas a TAP estava, nessa altura, muito próxima, na sua rede, do seu potencial máximo, nas condições correntes do mercado: já estava muito otimizada. De qualquer forma, o consultor aconselhava a manter um desempenho comercial robusto no mercado doméstico.

Os automatismos salariais haviam sido muito negativos para a companhia. Apesar disso, os resultados gerais estavam a melhorar. A TAP estava dimensionada para servir o mercado português. Mas impunha-se ampliar o mercado, porque havia indicadores de perda de fidelidade à companhia. Estava ou não a TAP em condições de enfrentar a situação sozinha? Havia poucos destinos com dimensão suficiente para criar a massa crítica conveniente. O Brasil parecia representar um destino consistente.

Ainda estavam todas as companhias aéreas a sofrer o impacto do 11 de Setembro; curiosamente, as receitas da TAP haviam sido afectadas positivamente. Mas o diferencial entre as grandes e as pequenas empresas estava a alargar-se; ganhando as grandes cada vez mais. (E ainda nem se sonhava com as companhias “low-cost” que tanto vieram perturbar o “status-quo”...).

Recomendavam que se procurasse melhorar a nossa posição no chamado “premium segment”.

Em relação ao pessoal, a TAP não estava muito afastada das melhores práticas no grupo da sua escala. Mas o redesenho profundo dos processos sentia-se que ainda não havia começado na Europa. Deveríamos, por isso, prepararmo-nos para enfrentar grandes mudanças cujo contorno ainda não estava sequer esboçado.

Tinha que se melhorar a produtividade das tripulações de modo a colocarmo-nos na média do sector; a TAP situava-se muito abaixo das suas competidoras europeias. Mas era certo que “reescrever os contractos” não era tarefa fácil... Deveríamos ter muitos mais passageiros na classe executiva. A nossa percentagem nesse

grupo era baixa e parecia que não havíamos aproveitado todas as capacidades da companhia para a fazer crescer. Ao contrário da Ibéria que não só estava a ser bem sucedida nesse aspecto como representava o caso único na Europa, em matéria de fidelização dos clientes.

Consideravam que a cultura de serviço numa companhia de bandeira demorava sempre muito tempo a adquirir-se. Chamaram a atenção para o problema das “mangas” que ainda eram em pequeno número, nos três grandes aeroportos portugueses; ainda se fazia um grande recurso aos autocarros e isso era incómodo para os passageiros. O objectivo deveria começar por ser assegurar mangas para todos os voos Schengen. Mas a sua generalização deveria representar uma preocupação constante, em nome do conforto dos passageiros.

A análise da produtividade deveria ser desagregada por grupos (“cockpit crew” e “cabine crew”). A análise permitia-lhes afirmar que tínhamos os tripulantes mais caros da europa, como resultado de anos seguidos de cedências. A verdade era que os pilotos e os controladores aéreos tinham as companhias nas mãos e, por isso, de vez em quando surpreendiam o público com as suas exigências e greves frequentes. A companhia estava a sobreviver na margem da sua operação quando a regra das tendências nas empresas industriais assentava nas perspectivas para os anos seguintes.

Embora ainda não se vislumbraassem no horizonte as chamadas companhias “low cost”, muitas das companhias existentes já começavam a ter uma “fatia” do que então se chamava “low cost carriers”; mas estas existiam dentro das empresas ou associadas às empresas para desempenharem serviços com menos qualidade e menores custos. A Iberia já estava a segmentar a sua oferta.

Mas tudo dependia muito da evolução do custo do petróleo.

Não havia uma receita óbvia para reabilitar a TAP. Uma delas poderia ser uma parceria com uma grande empresa que nos ajudasse a ir remediando os nossos “handicaps”. (Ainda não se falava em protocolos com a “Lufthansa”, nem em integrações na “Star Alliance”... Tudo isso começou, então, a ser falado como caminho possível). A recomendação foi procurar parceiros internacionais para irmos melhorando a situação da companhia. Foi essa a orientação sugerida à sua administração. Mas a situação de tesouraria da TAP era aflitiva, o que complicava muito a

gestão de curto-prazo. As alavancas sobre as quais se deveria actuar eram a rede (“network”), as vendas e o “marketing” e a gestão da oferta. As chamadas “multiple code-sharing solutions” não chegavam. A parceria a estabelecer deveria ser mesmo geral e estabelecida com uma grande empresa. O “code-sharing” não proporcionaria à TAP uma solução estável e sustentável. Por isso haviam já analisado cinco empresas aéreas europeias e uma associação já estabelecida de duas outras. Todas elas eram possíveis, mas todas apresentavam, também, os seus problemas. Mas era aconselhável listar as vantagens e os inconvenientes e sopesá-los. Foi, então, que começou a esboçar-se uma preferência pela “Star Alliance” e pela Lufthansa, embora houvesse outras com as quais seria mais fácil celebrar parcerias. Com a KLM a TAP seria sempre considerada como veículo para outras viagens. Com a Iberia havia muita sobreposição de redes. A LUXOR era concorrente da TAP. Para começar deveria procurar-se integrar a Portugaláia no universo da TAP; isso torná-la-ia mais interessante e apetecível como parceira.

Em conclusão, a privatização da TAP era absolutamente necessária por muitas razões à frente das quais estava a de tesouraria. Ora, esta era de curtíssimo prazo. Todas estas orientações tiveram o seu caminho, embora muitas só viessem a concretizar-se mais tarde; foi, nessa ocasião, que começaram a ser esboçadas. Como já disse, algumas vezes, ao longo destas memórias, só vale a pena falar com quem sabe e nesta matéria as orientações de natureza exclusivamente políticas costumam ser muito pouco consistentes; a dura realidade do negócio impõe-se!

\*

O Secretário Regional da Economia dos Açores veio ver-me no dia 18 de Novembro. As suas preocupações dirigiam-se para os transportes marítimos e para as ligações aéreas. No domínio dos primeiros e em relação à cabotagem insular, havia um contencioso com a União Europeia para cuja resolução ele queria o empenhamento do Governo da República. Os fretes eram iguais para todas as ilhas; ele admitia que a situação de pré-contencioso em que se estava tivesse sido o resultado da pressão do “lobby” dos armadores nacionais que defendiam uma diferenciação de preços consoante a distância e as características dos portos. Tinha lógica esta última posição, mas eu compreendia que, em termos políticos, o Governo

Regional tentasse fazer valer a outra posição. Em bom rigor, isso deveria ser analisado com grande pormenor e o diferencial ser pago pelo orçamento regional se viesse a adoptar-se essa política em nome de uma igualdade de posição de todas as ilhas. Seria difícil transferir esses encargos para os armadores. Mas, também, não seria fácil explicar ao eleitorado que a solução de igualdade de preços pesasse sobre o seu orçamento. Eu inclinava-me para que o equilíbrio fosse suportado pelo orçamento regional e, por isso, compreendia o processo de pré-contencioso que a União havia desencadeado. Mas o Governo Regional pretendia o contrário... A situação era complexa. Deveria começar-se por distinguir o tráfego inter-ilhas das ligações com o Continente e estabelecer um regime próprio para o primeiro; deveria ser objecto de legislação específica.

Encarreguei o IPTM (Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos) de estudar a situação. Ele aliás dispunha de técnicos com conhecimento acerca de outros Estados com ilhas ou arquipélagos e sabia da legislação europeia aplicável. Nessa ocasião havia três armadores nacionais que operavam nos Açores: a Transinsular, a Mutualista (Bensaúde) e a Boxline (SONAE). Havia, por outro lado, em curso, uma greve de estivadores. Eles não eram muitos: 69 para todas as ilhas. Mas num arquipélago, uma greve desse grupo profissional tem efeitos devastadores. O problema parecia girar em volta do pagamento de reformas antecipadas. O Governo Regional não dispunha de meios e, por isso, queria que o montante fosse pago pelo Governo da República. Isso não parecia praticável.

O Governo Regional queria muito que os Açores fossem integrados nas redes transeuropeias de transportes. Tinham desenvolvido alguns projectos para a melhoria dos seus portos. Pretendiam que as suas candidaturas, que montavam a 30 milhões de euros, fossem suportadas pelo Fundo de Coesão. (Anos mais tarde e noutras funções, eu fui visitar o Presidente do Governo Regional para lhe sugerir o aproveitamento do porto da Praia da Vitória para funções ligadas ao sector da energia e com a colaboração com os Estados-Unidos; houve boa aceitação da proposta, mas as coisas não avançaram...). Pretendiam que o serviço de VTS (Vessel Traffic Systems) também fosse instalado nos Açores. Fazia sentido. Queria ter uma delegação do IPTM nos Açores, mas eu não dispunha de meios para o desconcentrar. A prioridade era, aliás, pôr a instância central a funcionar muito bem o que não era ainda, ma-

nifestamente, a situação. A antiga Direcção-geral dos Portos havia sido um organismo dotado de grande competência técnica, mas esta tinha sido abalada com uma reforma mal estruturada do organismo e muito orientada pelo preenchimento de lugares por simpatias políticas; isso nunca dá bom resultado. Também pretendiam uma região internacional para registo de navios a integrar na zona franca de Santa Maria. Tratava-se de uma réplica da da Madeira. Mas esta dava mais preocupações do que motivos de tranquilização. Não dei muito seguimento à conversa.

Em matéria de transportes aéreos pretendia saber se o Governo da República estava aberto a suportar as compensações dadas aos transportes aéreos inter-ilhas. Era como “falar em corda em casa de enforcado”!... Eu não me atreveria sequer a pôr o assunto à minha Colega Ministra das Finanças... Mas também pretendia coisas mais exequíveis como o aumento de 500 metros da pista do Faial que importava em dois milhões de contos ou como uma cooperação técnica mais reforçada com a NAV, com a qual eu me podia comprometer sem grandes receios de não cumprir. Em meu entender, os problemas económicos das regiões insulares devem estar sempre sob observação e ser estudados com profundidade. A União Europeia tem alguns membros com regiões arquipelágicas ou mesmo só com ilhas, cuja situação e modos de remediar as disparidades de desenvolvimento importa conhecer e ir resolvendo.

\*

Eu entendia que se deveria fazer um grande esforço para ajudar a desenvolver os países do Norte de África. Eu conhecia bem a Tunísia, mas foi como ministro que fui a primeira vez à Argélia. Já relatei, noutra parte, como decorreu essa viagem. Era agora necessário consolidar o bom-entendimento que tinha havido com os meus dois Colegas. Foi tomada, com o Primeiro-Ministro, a decisão de convidar os meus homólogos da Tunísia e da Argélia a visitar Lisboa. O embaixador tunisino no nosso País era, aliás, uma pessoa superior; professor de Direito, havia sido reitor da Universidade de Tunes; tinha um trato admirável. Interrompeu a sua estadia em Lisboa para ser o Ministro de Educação do seu país. Não foi molestado pessoalmente depois da revolução, mas afastaram-no de tudo; acabou amargurado. Tive pena de não terem sido aproveitadas as circunstâncias para lhe confiar uma missão com

utilidade, porque ele era muito capaz de a desempenhar; e não estava nada ligado ao regime derrubado. Algumas vezes acontecem circunstâncias destas...

\*

Eu era a favor da localização em Lisboa da sede da Agência Europeia de Segurança Marítima. Fiz diligências nesse sentido para que fosse tomada a decisão no Conselho Europeu de Dezembro de 2002. Os diplomatas avisaram-me de que uma decisão dessas não seria tomada durante a presidência de um país pequeno como a Dinamarca ou a Grécia. Ter-se-ia de esperar pela presidência de um país grande... Eu não concordei, porém, não insisti mais nessa ocasião. Felizmente, e tal como referi anteriormente, ela acabou por vir, tendo-se instalado num local magnífico e, o que é mais importante, tem vindo a desenvolver um trabalho do maior mérito.

\*

Em Novembro de 2002 houve, ao largo da Galiza, um grande acidente com o petroleiro Prestige. Começou por se pensar que ele não teria grandes consequências, mas as correntes conduziram as manchas das ramas para a costa e isso causou um grande temor. Houve quem pretendesse levar o navio para um porto português para conter a dispersão dos derrames, mas a mancha voltou para norte e as zonas afectadas foram, especialmente, as costas galegas, onde acabou por se concentrar a calamidade. Em 20 de Novembro estimava-se que as referidas manchas levariam uma semana para chegar à costa. O Prestige era um petroleiro monocasco em que um dos tanques rebentou durante uma tempestade ao largo da Galiza. O navio partiu-se em dois, tendo-se afundado. A poluição contaminou o fundo do mar e a linha de costa desde a Galiza até França. A verdade é que, nas águas portuguesas, em frente à nossa costa, passavam 600 navios por dia com petróleo ou matérias perigosas.

Deveria haver um sistema de alerta (“warning system”) a funcionar em colaboração com os Espanhóis, mas eles não se estavam a portar muito bem; o que queriam naquele caso, era empurrar a poluição para as costas portuguesas. Essa circunstância fez-nos insistir mais naqueles sistemas que deveriam funcionar ao nível da administração e serem coordenados pelos Ministérios da Defesa, dado

serem os únicos que dispunham de meios para aviso e para combate. Devo recordar que, no nosso caso, a actuação foi muito competente; apesar do nível catastrófico do acidente, o litoral português quase não sofreu... Mas não se ganhou para o susto. O nosso Ministro da Defesa desdobrou-se em acções e assegurou uma coordenação muito eficaz.

\*

Havia transportes especiais que não podiam circular nem nas auto-estradas nem em itinerários principais. Ora, isso causava danos a numerosas actividades que eram obrigadas a recorrer aos antigos trajectos. Mas os veículos poderiam adaptar-se e proteger-se se houvesse normas adequadas. Cientes dos problemas era à Administração que competia regulá-los e definir regras. Ainda por cima não havia muito a inventar, porque outros já tinham sido confrontados com o problema, tendo encontrado para ele soluções.

\*

Portugal participava, em 2002, em quatro missões de paz, com membros das nossas Forças Armadas. Estavam eles na Bósnia-Herzegovina, no Kosovo, na Macedónia e em Timor Leste. Em todas elas desempenhou as suas funções não só com profissionalismo, mas com muita inteligência e sentido humano. Isso era reconhecido por todos.

\*

Em 26 de Novembro recebi a RAVE para falar dos estudos que estavam em curso, independentemente das negociações que teriam de ser prosseguidas com Espanha para as ligações a efectuar com a rede espanhola. Havia, nessa ocasião, uma grande pressão pública para o prosseguimento da linha de alta velocidade do Porto até Vigo. Eu devo dizer que me mantinha céptico, porque a auto-estrada, que era excelente e recente, tinha um tráfego menos do que moderado. Eu gostava de ir a Vigo e fazia o trajecto com alguma frequência e sem qualquer espécie de constrangimento. Diziam-me que era preciso fazer estudos da procura. Encorajei-os a prosseguirem porque a obra em causa é muito cara e não se pode fazer

como estimuladora da geração de tráfego, mas para responder a uma procura que já está mais do que consolidada.

Retive dessa reunião uma coisa em relação à qual todos estavam de acordo: quando se construir o TGV entre Lisboa e o Porto, a linha terá de ser alojada num canal totalmente diferente do actual e com base numa reflexão muito aprofundada em relação aos locais intermédios, onde o comboio poderá vir a parar. Lembrei-me logo de uma reunião com Autarcas do Alto-Minho na qual o de Valença afirmou sem margem para dúvidas de que só aprovaria o TGV entre o Porto e Vigo se ele parasse na sua terra!...

\*

As organizações têm sempre tendência para crescer mesmo quando já foram alcançados os seus objectivos; isso sucede mesmo com estruturas com horizonte temporário bem definido. Vem isto a propósito da Parque-Expo que foi constituída para levar a cabo a EXPO'98, o que fez com grande eficácia e profissionalismo. Mas, depois daquela data, continuou a crescer, descobrindo novas competências e vocações.

Estive associado aos primeiríssimos passos que foram dados para a lançar. Já evoquei a reunião formal inaugural que teve lugar em Sintra com o Vasco Graça Moura e o António Mega Ferreira, numa gloriosa manhã de Agosto. Pois, em Novembro de 2002, estávamos à volta com o difícilíssimo problema do “downsizing” da organização que estava a custar a ocorrer. O pior é que a resistência a fazê-lo contribuía para a insolvência da empresa, o que seria péssimo para a imagem de uma tão relevante realização. A empresa foi criada em 1993; pois só agora (2018) é que se conseguiu extingui-la.

A renovação daquela parte de Lisboa havia sido notável! O resultado estava a ser brilhante, em termos de recuperação urbana, depois de o ter sido quanto à concretização de uma grande exposição; contudo, tinham-se gasto 900 milhões de euros em infra-estruturas e 280 milhões em acessos realizados pelas autarquias vizinhas. Mas a organização remanescente, instalada num edifício localizado na sua parte central exibia, ainda, um contingente enorme de efectivos; era preciso ir aliviando a carga. Todavia, em matéria de terrenos disponíveis, só restavam



FIG. EXPO'98

3,4% do stock inicial. Tudo o resto estava já atribuído a funções bem explicitadas e com tomadores definidos. A experiência adquirida no local fez com que a Parque-Expo passasse a ser solicitada para muitas outras actividades relacionadas quer com o desenvolvimento de espaço urbano quer com a realização de exposições, espalhadas um pouco por todo o mundo, tal a excelente imagem que a organização da nossa havia deixado. Mas as condições de funcionamento é que já não eram as mesmas da fase de plena actividade de dez anos antes. Impunha-se reduzir a dimensão da organização antes de ela se afundar sem glória. Havia, ainda, o problema de ela administrar directamente alguns equipamentos públicos de reduzida rentabilidade: o Pavilhão Atlântico, o Oceanário, o Pavilhão da Realidade Virtual e a Torre Vasco da Gama. Como tal, era preciso encontrar, urgentemente, tomadores para tantas fontes de altas despesas e reduzidas receitas.

As duas Câmaras envolvidas – a de Lisboa e a de Loures – não mostravam pressa nenhuma em absorver as funções que lhes estavam destinadas e em pagar as dívidas que tinham contraído com a Parque-Expo. Sabia-se, naturalmente, qual era o valor do passivo avalizado pelo Estado. A alternativa consistia entre uma liquidação imediata e uma outra a médio-prazo que permitisse maximizar o valor dos activos. Eu tinha uma experiência razoável deste género de operações que me foram atribuídas durante os três Governos Cavaco Silva. Já o disse nestas memórias: é muito mais difícil reduzir ou extinguir do que construir. O primeiro dos requisitos para o fazer sem grandes perturbações é a paciência e a teimosia.

Não se podia comprometer, de maneira nenhuma, a notoriedade da marca EXPO'98 que nos tinha projectado em todo o mundo. Mas era preciso começar a recuperar as dívidas e a pôr tudo sarado, em termos financeiros.

Quando um problema difícil é muito grande, a solução mais corrente verifica-se ser dividi-lo em partes. Aliás, o caso da Parque-Expo não era muito diferente da situação que se vivia em todas as restantes empresas públicas. Uma das soluções seria partir a empresa em duas outras com focos distintos; uma delas poderia concentrar-se no ordenamento e no ambiente. A hipótese da privatização punha-se em cima da mesa. Sentíamos que o sector empresarial do Estado não havia evoluído em matéria organizativa; conservávamos os modelos de há décadas sem inovação nenhuma proposta pelos responsáveis; a mudança teria de ser imposta

a partir de fora, neste caso, por iniciativa do Governo. Confirmava-se, assim, a regra de que ninguém se reforma a si próprio.

\*

Eu tinha de me preparar para o Conselho de Ministros dos Transportes que iria ter lugar em Bruxelas nos dias 5 e 6 de Dezembro. Como sempre, os assuntos eram muitos e variados. Mas o Céu Único iria figurar na agenda; por isso me reuni com a NAV e o GAERE no dia 27 de Novembro.

A evolução do tema estava a ser muito rápida. Havia quatro projectos de regulamento que traduziam um acordo político. As nossas condições estavam devidamente acauteladas e os receios que me haviam manifestado os controladores aéreos ultrapassados; havia um artigo que dependia do que na gíria comunitária se designava por “comitologia”, que ninguém sabia muito bem definir com clareza, mas que comportava alguma aleatoriedade das decisões; ele havia desaparecido para sossego dos visados. Tudo ficava pendente do entendimento entre os Estados-membros, o que era manifestamente mais claro.

Iria haver um debate de orientação relativamente ao “pacote” ferroviário. E era evidente que o acidente do Prestige iria ter repercussões a nível comunitário. A Comissão iria apresentar um projecto de conclusões e recomendações que previa a criação de portos de refúgio, mas estes tinham de ser avaliados de antemão nas suas capacidades para o serem, impondo-se a sua preparação para o desempenho dessas funções. Não era, como tinham pretendido as autoridades espanholas, empurrar o navio sinistrado para o primeiro porto das imediações que, naquele caso, era o de Leixões... ou de Vigo...

Em relação ao projecto Galileo (o GPS europeu) as coisas estavam num caminho equilibrado.

Quer dizer, o Conselho iria ser tranquilo com a excepção do ponto sobre o Prestige, em relação ao qual havia muita matéria para comentar...

\*

Eu tinha relações cordiais com um grande número de Associações Empresariais por ter mantido contactos de trabalho com muitas delas, durante o meu primeiro

período de cooperação com a Associação Empresarial de Portugal. Por isso, era corrente ser visitado por algumas delas quando tinham problemas que eram secantes ao meu sector ... ou mesmo só tangentes. No dia 28 de Novembro recebi o Presidente da AIMMP (Associação dos Industriais da Madeira e do Mobiliário de Portugal). Havia muitos transportes que eram feitos sobre “paletes”. E, dentro destas, tinham sido criadas as Europaletes das quais a CP detinha o exclusivo para Portugal. Mas como isso não constituía o foco da sua actividade, ligava pouco ou nada ao tema, nomeadamente no que respeitava à sua certificação, o que era muito importante para a sua exportação para o resto da europa. Havia, desde Agosto, uma adenda ao protocolo celebrado a esse respeito, mas ele conservava-se expectante. Era preciso dar instruções ao conselho de administração da CP para fazer acordar o tema, porque o seu adormecimento estava a prejudicar a indústria. Também era urgentíssimo proceder a alterações do RGEU (Regulamento Geral das Edificações Urbanas), porque ele tinha repercussões sobre muitas indústrias, nomeadamente a dos fabricantes de cozinhas. Neste caso, tratava-se da incorporação da directiva dos produtos de construção, nomeadamente a parte que respeitava aos painéis de madeira que era facultativa a partir do ano seguinte, mas obrigatória daí a dois anos. O Instituto Português da Qualidade deveria designar os organismos de certificação, mas ainda não o havia feito, o que estava a causar atrasos danosos. O Laboratório Nacional de Engenharia Civil tinha mostrado interesse em ser encarregado da certificação das estruturas de madeira, mas para a dos componentes (portas, janelas, etc.) o organismo que parecia estar em melhor posição para o fazer era o Centro Tecnológico das Madeiras, localizado em Lordelo (Paredes). Ora, as relações deste eram prioritariamente com o Ministério da Economia e precisava de um saneamento financeiro urgente que estava preso por indecisão do INETI. Queria que eu interviesse junto do meu Colega dessa área, para haver celeridade no processo porque a inacção estava a ser muito prejudicial para todo o sector. Pretendia que eu o apoiasse numa campanha para a promoção da utilização de madeira nas construções; havia um esboço de um acordo-quadro que se desdobrava em três capítulos: a madeira, a construção e o ambiente. Era para a sua adopção que ele queria o meu apoio.

Falámos sobre as condições em que se estava a realizar a compra de madeiras. A certificação deveria ser compulsiva (Ainda hoje – 2018 – defendo isso). A começar pelo Estado que deveria ser exigente em relação aos bens que comprava. O sector das madeiras oferecia uma boa oportunidade para o fazer. Havia um último ponto que afectava os proprietários florestais e que tinha a ver com a forma como o ICOR (Instituto para a Construção Rodoviária) fazia as expropriações dos terrenos que precisava para construir estradas. Os valores de compra pareciam não ser transparentes, tendo em conta que as expropriações eram subcontratadas a empresas especialistas e muita gente falava, à boca pequena, na existência de subornos; mas estes só eram possíveis porque as condições estabelecidas induziam à sua prática. Era preciso corrigi-la. Foi a recomendação que fiz ao Secretário de Estado que tutelava o sector.

\*

Em 29 de Novembro recebi os Deputados do PSD pelo Círculo de Setúbal. Vinham dizer-me das suas prioridades. Elas eram as seguintes: i) a reabilitação do santuário de Nossa Senhora do Cabo; ii) um corredor Seixal/Barreiro; iii) as travessias do Tejo, incluindo a terceira; iv) a ligação por auto-estrada até ao Algarve; v) a ligação entre Sines e Grândola e vi) as ligações ao porto de Setúbal. Muitas delas estavam em andamento.

\*

No dia 1 de Dezembro parti para Atenas integrado na comitiva do Presidente da República que fazia uma visita de Estado à Grécia. A inclusão do Ministro das Obras Públicas nesse grupo devia-se ao facto de se esperar aumentar a presença de empreiteiros portugueses naquele país e ao facto de eu ter sido colega no Conselho de Ministros da Ciência, da União Europeia, do então Primeiro-Ministro grego Constantino (Costas) Simitis, com quem eu tinha mantido relações cordiais. A visita fez-me andar de um lado para o outro, visitando vários membros do Governo grego que ficavam sempre muito admirados por eu conhecer tão bem o seu país. Por razões compreensíveis encontrei-me mais vezes com o então Ministro dos Negócios Estrangeiros, Georgios Papandreou, filho do que fora Primeiro-Mi-

nistro. Era um homem de uma cultura refinada que fizera uma grande parte da sua formação nos Estados Unidos. Posteriormente, veio a ser Primeiro-Ministro, mas não conseguiu estancar o movimento acelerado de decadência em que o seu belo país estava a mergulhar. A Grécia aderiu cedo de mais à Comunidade Europeia por razões emblemáticas, mas não foi capaz de impor a si própria regras firmes para disciplinar a sua evolução. Avançou muitíssimo desde a sua adesão, mas tudo foi feito com grandes facilidades de gastos. A travagem era inevitável. Mas para quem, como eu, gosta tanto do seu mar e da sua luz, vê-la a atravessar tantas dificuldades, em larga medida decorrentes das facilidades (ou incompetência...) dos seus governantes, causa uma imensa pena. Oxalá encontrem depressa o equilíbrio indispensável para avançarem com segurança.

Durante a visita ao antigo Museu da Acrópole, o qual eu conhecia bem, tive ocasião de ouvir os comentários da Prof<sup>a</sup>. Maria Helena da Rocha Pereira acerca de algumas das peças. A conservadora do museu que guiava o percurso ficou genuinamente admirada com o que ouviu e, também todos nós, com a certeza de que a visitante sabia mais do assunto do que a especialista grega que nos servia de guia.

\*

Em 5 e 6 de Dezembro teve lugar em Bruxelas o Conselho de Ministros dos Transportes. Como era meu hábito, antes do Conselho tive uma reunião na REPER (Representação Permanente), onde os funcionários portugueses que seguiam os trabalhos do Conselho me puseram a par dos últimos desenvolvimentos e das posições que sabiam ir tomar os meus Colegas. Eles já as conheciam, porque estavam em contacto permanente com os seus colegas que lhes iam deixando cair uma informação ou outra, algumas vezes para “pescar” informações sobre as nossas posições, outras vezes só para fortalecer os contactos e abrir portas para ocasiões futuras em que fosse necessário conhecê-las de antemão. Essa rede de funcionários da REPER é importantíssima em todos os sectores; revela-se indispensável que os funcionários que a integram mantenham laços de cooperação próxima não apenas com os membros da Administração Comunitária, mas também com os seus colegas das outras REPER. Têm, para isso, de ser bons técnicos dos sectores, mas também hábeis diplomatas que deem informações precisas ao

Embaixador e que ajudem a preparar todas as idas dos Ministros às diversas instâncias onde se defendem os interesses do País.

Começou-se pela questão do Céu Único Europeu, assunto muito caro à Comissão. Tinha que haver uma coerência global dos blocos funcionais em que ele iria ser dividido. Eu achava que deveria haver uma definição do que era um bloco funcional e das funções que se supunha lhe seriam atribuídas. Todos concordaram e ela prometeu, ainda durante o nosso encontro, distribuir uma proposta que o seu “staff” prepararia. Mas a discussão não correu bem e houve uma proposta para adiar a discussão.

O trânsito alpino merecia muitas preocupações. A passagem do Brenner estava congestionadíssima. Uma década depois tive ocasião de visitar o novo túnel que permitia as grandes composições ferroviárias atravessarem os Alpes sem afectar a vida à superfície. Todos concordávamos que ele era muito importante para a consolidação do alargamento da União. E havia promessas reiteradas à Áustria de que seriam resolvidos muitos dos problemas de então referentes ao trânsito alpino.

Em articulação com este tema surgiu a questão da modernização da frota de camiões da Europa e de alguns dos seus países. A questão era do foro do Ambiente; o que estava em causa era a redução do número de “eco-points”.

Discutiu-se o sistema de tele-portagens que muitos países da União queriam passar a usar.

O sistema de financiamento público-privado de obras públicas não nos interessava só a nós. Havia muitos outros a praticá-lo com sucesso e mais uns tantos a querer também fazê-lo. No nosso caso, o “nó cego” em que nos metemos decorreu mais do abuso, da generalização indiscriminada e da falta de prática na fixação de regras jurídicas do que da bondade do sistema. Quando ele é aplicado em iniciativas que geram receitas adequadas, não ficam a pesar excessivamente sobre o Orçamento do Estado.

Em relação ao Céu Único Europeu havia que resolver a questão dos acordos bilaterais e o acordo União Europeia/Estados Unidos que tinham todos que ser revistos. O que é que iria substituí-los? Havia um acordo generalizado quanto à comodidade e à estabilidade para as nossas companhias de aviação. Mas havia que definir um novo quadro claro em que todos passaríamos a operar. Deveria ser a Comissão a fa-

zer a proposta. Esta não seria difícil de fazer, uma vez que não estava tudo posto em causa; tinha unicamente de se analisar e definir novas condições para algumas das cláusulas. Os nossos acordos bilaterais eram bons e asseguravam um bom quadro de funcionamento; não se deveria mexer no que estava a correr bem. Mas também não conviria que nos focássemos somente nas relações com os Estados Unidos; já que se iria mexer no sector conviria fazê-lo na sua globalidade. Mas o Conselho deveria definir os termos de referência da negociação com os Estados Unidos. Iria haver, com certeza, uma nova geração de acordos, nomeadamente com a Rússia e com o Japão; seria conveniente fazer a reforma em curso, contando com eles. Todos estávamos de acordo em que o que nos movia era a defesa das companhias europeias, dos passageiros europeus e, de uma maneira geral, dos interesses da União Europeia. O mandato de negociação estava quase concluído, disse a Comissária; poderíamos retomar o tema em Janeiro e fechá-lo.

Idênticos problemas se punham em relação aos transportes marítimos. Havia a negociação com os Estados- Unidos a respeito da navegação atlântica, mas era preciso atender a outras ligações. Eu insistia sempre na importância da cabotagem; é que ela se revela de grande importância para o nosso País; eu não acredito em grandes linhas ferroviárias de mercadorias a unir-nos tão cedo ao centro da Europa!...

Era evidente que o caso do Prestige não poderia ser passado em claro. O Ministro Espanhol agradeceu os muitos apoios que haviam recebido de outros países da União, dos Estados- Unidos, da Rússia e mesmo de organizações privadas e de associações de voluntários. Foi evocado o acidente anterior do Erica. Tudo justificava que se acabasse com navios velhos que representavam verdadeiras “bombas ecológicas” que circulavam junto das nossas costas. Era o trabalho próprio da EMSA (European Maritime Safety Agency) que tinha começado a operar na véspera, provisoriamente, em Bruxelas. Como se sabe, ela acabou por vir para Lisboa e, como já referi várias vezes, tem desempenhado um papel excelente.

Dever-se-ia promover a contratação de um número suficiente de inspectores que assegurassem a realização atempada das operações necessárias. Não poderia haver qualquer forma de “portos de conveniência”; poriam em risco todo o sistema. O casco duplo deveria ser imediatamente obrigatório para os navios que transportassem fuel pesado e alcatrão.

A Comissária terminou a sua intervenção com o grito de protesto “Nunca más!” que tinha sido bradado, uns dias antes, em Santiago de Compostela, durante uma manifestação gigante de Galegos e de gente vinda de toda a parte.

Voltou-se à questão do reboque dos navios acidentados para longe da costa; mas isso não resolveria o problema, porque os vertidos acabariam sempre por atingi-la. A sugestão era a definição de locais de refúgio para onde se pudessem dirigir os navios em dificuldade; o pior é que ninguém os queria ter no seu “backyard”... A solução deveria incidir prioritariamente sobre as embarcações e sobre a formação dos profissionais que com eles operavam. As medidas que maior consenso concitavam eram o abate dos navios mono-casco e o encurtamento do prazo para o fazer. Alguém chamou a atenção para a circulação de petroleiros de casco simples com mais de 20.000 toneladas de arqueação; isso deveria acontecer até 2005 ou fixar-se a idade máxima do navio em 25 anos. A decisão deveria ser acabar com esse tipo de navios, em nome da segurança marítima e do ambiente. O acidente do Prestige, para Espanha havia sido um autêntico Chernobyl! ... O pior é que tinha sido desencadeada uma onda de “débordement” e de demagogia que havia ultrapassado o limite do tolerável. As auditorias aos navios não deveriam ser facultativas, mas obrigatórias.

A Comissária estava de acordo com as propostas para abate dos navios velhos e sem condições de segurança. Deveria passar-se imediatamente à aplicação dos “Paquets Erica I e II”. Os novos terminais petrolíferos da Rússia (Noutras funções e passados uns anos, interessei-me particularmente pelos terminais petrolíferos russos situados no Báltico; este é um mar fechado que praticamente não se move; qualquer vertido de hidrocarbonetos adquirirá as dimensões de uma catástrofe ecológica).

Voltou a discutir-se a questão das bandeiras de conveniência. Há muitos países que se refugiam atrás delas. A própria IMO (Internacional Maritime Organisation) vive, largamente, à custa da sua existência. Mas havia muitos dos ministros presentes a pronunciar-se contra a existência de empresas de navegação “offshore”. Por exemplo, a Itália estava muito preocupada com o alto risco que corria neste sector, pois nos portos italianos e no Mediterrâneo passavam 250 petroleiros por dia. Por isso o ministro italiano apoiava o abate imediato dos navios de casco simples com mais

de vinte anos. Em posição semelhante estavam a França e o Reino Unido por causa do Canal da Mancha, a via mais densa de tráfego marítimo da Europa.

Os ecopontos deveriam ser reduzidos em 40% ao longo de 2004 e, novamente, em 2006. Assim se daria satisfação às pretensões da Áustria e de outros países onde havia “afunilamento” das travessias. Havia muita pressa na tomada de decisões. Mas a Casa tem regras! Para que as decisões tivessem validade haveria duas alternativas: ou a discussão em que estávamos prosseguiria na semana seguinte no Conselho dos Assuntos Gerais até se chegar a uma versão aceite por todos, ou as linhas gerais eram aprovadas “ad referendum” no nosso Conselho e naquele dia, com a possibilidade de as decisões respectivas serem confirmadas dentro de uma semana. A Comissária preferia que tudo tivesse lugar no nosso próximo Conselho depois de se fazerem todos os ajustamentos necessários. Havia aqui, também, uma questão de “protagonismo”... Mas acabou por ir para o Conselho dos Assuntos Gerais da segunda-feira seguinte.

Os eixos que compunham o TEN (Transeuropean Network) que estruturaria o espaço da União e vizinhanças ainda não estavam consolidados. A Comissária propôs que o chamado eixo 5 – Trieste / Kiev, começasse em Lisboa. Assim, englobar-se-ia Portugal, toda a Espanha e o sul de França.

O chamado “pacote” ferroviário também prosseguiu a sua discussão. Todos queríamos menos barreiras técnicas, maior segurança e maior interoperabilidade. O documento que apresentou foi objecto de grande discussão e de sugestões de emenda várias. Todos interviemos.

Foi um dos Conselho mais longos em que participei! Dois dias e parte da noite. Ninguém poderia dizer cá fora que não tinham sido feitos os maiores esforços para chegar a acordos vários... Parecia quase um Conselho de Ministros da Agricultura...

\*

A nossa preocupação com o cumprimento do programa de estabilidade e crescimento era permanente. No cenário base estabelecido para o Orçamento de Estado para 2003 o défice iria ser 2,4%. Teríamos de dar um sinal no que respeitava à redução dos impostos; mas para isso, a contracção das despesas deveria ainda ser maior. O objectivo era atingir 0,6 ou 0,8% do défice em 2006, mas procuran-

do que ele fosse zero o mais rapidamente possível. Para conseguir cumprir uma meta tão exigente, deveríamos ver o PIB crescer gradualmente, mas também expressivamente: 2,6% em 2004; 2,9% em 2005 e 3,1% em 2006 eram os nossos objectivos. Mas eram as despesas o que mais nos afligia e, especialmente, nos sectores da Saúde, da Educação e da Segurança Social. Em todos os sectores, mas especialmente nestes três, havia que fixar com clareza e urgência quais eram as funções que ao Estado deveriam competir.

Para fazer descer as despesas, além da contenção salarial, era indispensável assegurar muita disciplina na transferência para as Regiões Autónomas e para as Autarquias Locais que exibiam uma inclinação expressiva para se sentirem à margem do esforço geral.

A economia não estava a revelar-se mal, dado verificar-se que crescia. O consumo também, embora, surpreendentemente, a venda de automóveis se estivesse a afundar. Havia uma preocupante queda na oferta de novos empregos. Tudo isso nos levava a querer fazer reformas estruturais em muitos domínios. Presentíamos que o ano de 2003 iria ser difícil!

Em alguns sectores havia situações “delirantes”. Por exemplo, no Ensino Superior, havia nessa altura uma oferta de mais de 1.700 cursos diferentes!... Como é que se tinha chegado a esse disparate?... Por essa razão, no respectivo orçamento, 91% era para pagar pessoal.

Nós queríamos que o plano de estabilidade e crescimento fosse simultaneamente realista, exequível e ambicioso, porque se impunha que convergíssemos para a média europeia, melhorando a situação de quem ainda estava a passar sofrivelmente. Para isso tínhamos de lutar contra o clima muito depressivo que atravessava a Sociedade Portuguesa. Sabíamos que esta era a sua inclinação natural, mas impunha-se lutar contra ela.

Era evidente que tínhamos Estado a mais! Importava reduzi-lo com firmeza, depois de tanta indisciplina e ligeireza, nos anos anteriores.

\*

No dia 17 de Dezembro fui, de novo, à Comissão Parlamentar de Obras Públicas, Transportes e Habitação a pedido do seu presidente, para fazer uma exposição

acerca da versão final do PIDDAC e suas consequências. Como era hábito fiz uma exposição sobre o tema que havia sido solicitada. Depois vieram as perguntas. Fizeram-nas os Deputados Pedro Moutinho, José Junqueiro, Isabel Gonçalves, Bruno Dias, Edite Estrela, Miguel Anacoreta, Fernando Santos e Nelson Baltazar. Resumirei o que disseram:

O primeiro perguntou qual era o valor despendido pelo Estado na conservação e manutenção do sistema rodoviário. E qual o valor que se poderia atribuir à CREL em 1995? Quando é que seriam retomadas as obras da CRIL? Estavam paradas há sete anos! Daria eu garantias de que ela seria concluída em 2004? E o IC19? E o IC16/IC30 estariam concluídos em Janeiro de 2003? Tinha havido avanços em relação ao metro ligeiro Algés-Falagueira? E a Brisa estava em condições ou não para fazer descontos aos utentes frequentes?

O PIDDAC não era uma desilusão, mas sim uma enorme ilusão. Afinal, o que me preocupava também era o défice, como à Ministra das Finanças! O Governo havia traçado uma linha para o défice e, depois disso, tinha metido o País em hasta pública; ele só pensava no défice e em números e não no bem-estar dos Cidadãos. Quais eram as SCUT que iriam ser portajadas? O jornal “Expresso” havia anunciado que as portagens na CREL só iriam ser introduzidas em 2007! Era verdade? (Não havia qualquer fundamento para essa notícia!...). O Governo cobrava 4.000 milhões de euros em imposto automóvel, mas somente 600 milhões eram destinados às estradas; qual era o destino dos restantes 3.400 milhões? As portagens significavam um novo imposto sobre uma nova via. Estava-se a querer tapar a má gestão do Governo. Tinha eu já um calendário para as portagens nas SCUT? Eu deveria apresentar já um mapa para mentalizar as pessoas à nova realidade que aí vinha; o que estava a ser definido era o regime das portagens do nosso sub-desenvolvimento. O que estava a decorrer era um exercício de puro ilusionismo.

O princípio do utilizador-pagador era válido. Mas tornava-se necessário assegurar que havia alternativas para os utentes que não quisessem usar as auto-estradas. Em qualquer situação conviria conhecer o que, mesmo com portagens, seria pago pelos contribuintes.

A intervenção seguinte começou pela afirmação de que, com os argumentos de maior segurança e menor consumo de energia que eu havia invocado, qualquer dia eu introduziria portagens na Rua de S. Bento!... A CREL era uma via sem alternativas; representava somente a circular externa da Área Metropolitana; a sua alternativa consistia em vir até ao centro de Lisboa. Não era alternativa sobrecarregar as restantes vias já “sobre-solicitadas”. Eu não devia utilizar o argumento dos contribuintes do Interior; o PCP queria, pura e simplesmente, que o IP4 não tivesse portagens. O argumento da produtividade também não deveria ser usado, porque a preocupação com a produtividade não andava de auto-estrada. Estava-se a onerar o transporte de mercadorias; ora a economia nacional ficava a perder com a aplicação de portagens aos camiões. E qual era o impacto financeiro da Ota? O pagamento seria feito em trinta anos? O Parlamento deveria conhecer os estudos de tráfego efectuados e as fundamentações técnicas das escolhas feitas.

A Deputada seguinte lamentava muito a minha situação, porque via que eu tentava explicar o inexplicável. O meu incómodo era o de quem não gostava de que se tivesse de portajar as novas auto-estradas. Mas, em nome do défice, o Governo havia decidido fazê-lo. Para quando o alargamento do IC19 e o nó de Queluz e Massamá? Só o IC16 e o IC30 é que contribuiriam para desafogar o IC19. Quando seriam iniciados? A CREL era uma distribuidora de tráfego, tal como o Boulevard Phériphérique em Paris ou a Circular de Roma; não deveria ter portagem. Não valia a pena argumentar com a aplicação do princípio do utilizador-pagador, porque isso só serviria para tapar uma parte do buraco. O Governo estava a adoptar uma posição de arrogância e prepotência. Não tinha havido ninguém, durante a campanha eleitoral, a falar em portajar a CREL. O Orçamento do Estado estava recheado de “truques financeiros” com o pretexto de cumprir a meta do défice. Punha-se em causa a coesão nacional e estava-se a pôr Portugueses contra Portugueses! Sempre defendeu portagens nas radiais e não nas circulares. Eu não deveria ceder às pressões da Ministra das Finanças. Os custos de desurbanização eram elevados e deveriam ser explicitados os custos de uma urbanização desintegrada dos sistemas de transportes. Impunha-se actuar sobre a procura que representava o motor do crescimento dos passa-

geiros; sabia-se que a 1% de crescimento económico correspondia uma taxa de crescimento de 1,1% dos passageiros e, por isso, tinha de se planear o sistema de acordo com esse aumento. A tarifação das estradas representava um exercício urgente. Deveríamos constatar que faltava capacidade ao Estado para investir ao ritmo a que era necessário. Não havia a possibilidade de introduzir a chamada fiscalidade consignada; tudo revertia para o mesmo bolo; mas isso não deveria impedir que se quantificassem as necessidades. A tarifação das infra-estruturas havia-se tornado consensual. Conviria distinguir o que, numa estrada portajada, era a fracção que a portagem cobria em relação ao remanescente que era pago pelo contribuinte. Por outro lado, conviria conciliar a aplicação do princípio do utilizador -pagador com a expressão da solidariedade nacional em relação às zonas do Interior.

Outro Deputado perguntou por qué portagens para chegar a Braga e não portagens em certos acessos a Lisboa. Para ele, retomar as portagens fazia sentido, mas deviam todos os Portugueses ser tratados de forma igual.

Naquele momento era possível portajar a CREL porque iria haver muitas alternativas; mas estas ainda não existiam todas; exemplo destas eram a A23 e a A11. Nem Paris nem Roma tinham portagens nas suas circulares; por isso, Lisboa também não deveria ter. Mormente porque era uma das cidades da Europa com mais movimentos pendulares rodoviários. Só se deveria portajar a CREL depois de finalizada a CRIL e a circular ferroviária. A decisão de portajar a CREL tinha mais a ver com a necessidade de “encaixar” dinheiro imediatamente. Não tinha havido um contrato prévio com o Povo Português a respeito da cobrança de portagens.

A Ministra das Finanças é que havia falhado, porque não fazia sentido pôr portagens nas SCUT. O princípio do utilizador-pagador não era de aplicação universal; sobrepunha-se-lhe a manifestação da solidariedade nacional.

Um outro achava que deveriam ser ouvidas naquela Comissão a Junta Metropolitana de Lisboa, a ANTRAM e outros que sentiam directamente os efeitos da cobrança de portagens na CREL. Não se podia estar a penalizar sempre os mesmos. E a respeito da Região Autónoma da Madeira: quem iria pagar a quantidade enorme de infra-estruturas que estavam em curso? Seriam de certeza, todos os contribuintes portugueses.

Como se vê, tirando um dos Deputados, todos os outros fizeram intervenções pouco preparadas, muito assentes nas notícias dos jornais em relação às quais não procuraram fundamentar-se ou, então, muito ligadas aos interesses imediatos dos distritos pelos quais haviam sido eleitos.

Compreende-se, por isso, que eu insistia numa melhoria da preparação dos Deputados e num apoio contínuo e robusto à sua acção por intermédio de gabinetes técnicos que recolham informação e os ajudem a preparar convenientemente as suas intervenções. De outra forma, tudo se resumirá a exercícios de retórica, sem grandes consequências na melhoria da governação ou no robustecimento do regime democrático.

\*

Em Dezembro de 2002 fomos alarmados por um novo caso de acidente no mar. Tratava-se do navio Nestor C, graneleiro. A carga era sólida e não tinha derramado no mar, mas nós ainda não estávamos refeitos do susto com o Prestige. Estava prevista a hora da sua chegada a Lisboa. Devia ter havido um rombo, mas não se sabia como tinha sido provocado. O que parecia certo era ter a casa das máquinas alagada até ao nível do mar e estar sem energia eléctrica. Já havia sido tentada uma operação para pôr energia a bordo, mas sem sucesso. Acontecia que o navio em causa estava na lista “negra” e o seu agente tinha a sua sede na Grécia. Havia sido já obtida a autorização do agente para se entrar a bordo, procurando-se reparar a avaria antes do navio entrar no porto de Lisboa. Foi recomendado que se realizasse a inspecção ainda ao largo.

A embarcação estava carregada de bi-fosfato de amónia, o que não era considerado muito perigoso, porque a tendência é para a amónia se diluir rapidamente. Não era explosiva. A ideia era tamponar o rombo e montar bombas para extracção da água. O navio estava a 20 milhas a oeste da Figueira, portanto fora das águas territoriais (12 milhas). Mas tinha havido um agravamento do calado de 10 para 12,2 m; portanto, algo de grave teria sucedido. Todavia, a tradição portuguesa era dar refúgio. Foi o que se fez, mas com todas as cautelas e mobilizando todos os nossos recursos. A equipa destacada tinha um engenheiro construtor naval, um engenheiro de máquinas, um especialista em segurança, um delegado do “Port

State Control” e mais três elementos, um especialista em navegação, outro em máquinas e outro da Marinha. No final, tudo acabou por correr bem. Mas eu tinha e continuo a ter uma grande aversão contra os registos de conveniência e os navios inscritos em listas negras...

\*

A empresa Investimentos e Participações do Estado (IPE) era uma entidade com um grande poder de intervenção na economia. Havia sido instituída em tempos de grande crença nos méritos do envolvimento do sector público na economia e tinha efectivamente tido um grande peso. Porém, não se coadunava com a forma como nós entendíamos a actividade económica. Por isso se tinha encomendado um relatório sobre a forma de a extinguir. Ela seria formalmente extinta a 31 de Dezembro de 2002, mas o facto suscitava grande resistência por parte do sector público económico.

\*

Para tratar da definição das redes transeuropeias havia sido criado um grupo de alto nível que já tinha começado a trabalhar em princípios de Janeiro de 2003. Quem a ele presidia era um velho conhecido meu, Karel van Miert, antigo ministro belga e antigo comissário dos transportes e, além disso, uma personalidade de excepção. O grupo teria de apresentar um relatório em Abril; este consistiria unicamente numa revisão da chamada lista de Essen-Dublin, a qual invocava os dois Conselhos Europeus em que ela havia sido fixada. A Vice-presidente Loyola de Palácio queria que houvesse 25 grandes projectos, mas só tinham surgido 14. A Comissão havia proposto seis projectos, mas nenhum fora aprovado. A vontade da Comissária tinha a ver com o facto de serem 25 projectos para 27 países. Embora todos fossem, naturalmente, transfronteiriços ela achava que a cobertura do território da União Europeia deveria ter uma malha mais apertada. Este desejo da Comissária levou-me a tentar incluir mais projectos que ajudassem a uma melhor integração do nosso território, pelo norte e pelo sul, uma vez que pelo centro, já estava o eixo consolidado. A proposta teria de ser feita até ao fim do mês. Havia ideias várias que poderiam ser sugeridas, desde o novo aeroporto de Lisboa até

ao TGV interno e internacional; os projectos seriam financiados pelo Fundo de Coesão a 85%, devendo ser nós a assegurar os 15% complementares; não tínhamos meios. Mas havia a possibilidade de renegociar aquando da afinação das chamadas “perspectivas financeiras”. Talvez se pudesse contemplar a ampliação dos aeroportos do Porto e de Faro.

Nós estávamos muito presos à estratégia espanhola. Tratava-se de pôr no terreno redes transeuropeias; nós tínhamos fatalmente de nos concertarmos com os Espanhóis, porque, tirando os portos e aeroportos, os eixos ferro ou rodo que nos serviam tinham de passar por Espanha. Se as nossas prioridades coincidissem não haveria problemas, mas, se não houvesse acordo, só por via de uma persuasão comunitária sobre os nossos vizinhos se conseguiria alguma coisa para nós. E isso teria de ter uma moeda de troca; eles sabiam-no e não deixariam de a reclamar.

Sugeri, pela primeira vez, que apresentássemos o projecto de uma “auto-estrada” marítima. Não se trataria de um empreendimento que reclamasse grandes investimentos. Mas, deveria ter uma componente tecnológica muito expressiva. Interessava-me o fomento da desburocratização nos portos e o reforço do acompanhamento dos navios que passavam diante da nossa costa. Esta acção deveria ser conjugada com o que se estava já a fazer no âmbito do Projecto Marco Polo. Deveria haver mais discussões técnicas com as direcções-gerais. Estabeleci um calendário para as fazer.

\*

As redes transeuropeias só vieram a ser aprovadas em 2014, mas em 2003 eram muito discutidas, na expectativa de que viessem a ser formalmente instituídas ainda nesse ano. Por isso me reuni, em 22 de Janeiro, com todos os responsáveis sectoriais e com os que estavam encarregados da canalização para Portugal das ajudas comunitárias. É irónico constatar que na data da sua aprovação exercia eu as funções de Coordenador Europeu das Auto-Estradas do Mar..., portanto, do outro lado da barricada... O mundo é, de facto, “de alcatruzes”...

O novo aeroporto de Lisboa, estivesse ele localizado na Ota ou noutra parte, tinha que estar incluído no chamado PP8 (Multi-modal axis Portugal/Spain-Infras-

structure TEN-T; Connecting Europe). Era preciso assegurar que o fosse na sua totalidade, um pouco à semelhança do que se havia passado com o de Malpensa, em Milão. Em relação ao TGV era, naturalmente, indispensável obter o acordo de Espanha quanto ao seu traçado. Mas o governo espanhol insistia no cumprimento das suas promessas eleitorais na Extremadura, à custa dos Portugueses... Não iria ser fácil chegarmos a acordo. Obviamente, os projectos que fossem apresentados iriam ter de ser sujeitos a avaliações rigorosas. Uma coisa seriam os projectos prioritários e outra o processo de revisão da rede; mas, em alguns casos, o segundo poderia ser mais interessante do que os primeiros, tendo em conta que com menos meios se respondia a uma procura já expressa.

Não sabíamos como iria funcionar o quadro financeiro após 2006. Por isso eu era de opinião que nos agarrássemos ao PP8 através de uma lista indicativa de projectos, distinguindo os que estavam já em curso daqueles que teriam ainda de ser iniciados. Em curso estava, por exemplo, a Linha da Beira Baixa. Deveríamos, em relação a cada projecto, incluir o máximo de informação que pudesse ser agregada, fazendo passar os ante-projectos a verdadeiros projectos.

Eu atribuía natural importância aos portos. Para o transporte de mercadorias, nós seremos sempre, em larga extensão, uma “ilha” e, por isso, temos de tratar deles. Assegurei-me de que os nossos cinco portos principais já estavam incluídos no referido PP8.

No que se refere à alta velocidade ferroviária, estávamos longe de ter definido com os espanhóis em que ponto ou pontos a rede ibérica se ligaria à rede europeia. Isso ainda não está hoje (2018) definido, apesar de já estar a operar a ligação em La Junquera (Catalunha).

É interessante recordar que, já nessa altura, eu insistia nas auto-estadas do mar, porque os investimentos não eram muito altos e os resultados potenciais se revelavam muito promissores. Por outro lado, havia os investimentos complementares no sector dos transportes terrestres que era preciso inserir noutras linhas de financiamento que tinham de ser detectadas antes de nos candidatar-mos.

No PP8 cabia muita coisa, mas o que nos interessava, verdadeiramente, eram os “corredores” que já estavam apontados e que se viriam a manter razoavelmente estáveis ao longo do tempo.

Nessa ocasião, ainda se falava muito na bitola ibérica, na bi-bitola e na interoperabilidade entre as duas. Suponho que, hoje (2018) já ninguém queima as pestanas com isso. As redes de alta velocidade serão para passageiros e em bitola “standard” (europeia); a rede da bitola ibérica permanecerá para suburbanos e mercadorias; eventualmente, será construído um ou outro eixo para mercadorias com bitola “standard”, mas para a qual chegará adoptar uma velocidade elevada que não ponha as exigências da alta velocidade, porque as mercadorias têm de chegar quando se estipula, mas escusam de viajar a 300 à hora!...

Todos recomendavam que não fosse permitida uma reanálise do dito PP8. Se ela viesse a ser feita nós perderíamos com muita probabilidade; o seu horizonte temporal era 2020 e isso era uma “eternidade”...

Começava-se a chegar à conclusão de que a linha do TGV entre Lisboa e Porto teria de ser alojada num canal próprio completamente autónomo. A Linha do Norte estava saturada com alguns “gargalos” absolutamente tapados e sem remédio possível (V.F. Xira, Santarém e alguns outros). Os sistemas de sinalização ferroviária e de controlo de tráfego também estavam incluídos nos nossos projectos de modernização das vias ferroviárias. O VTS (Vessel Traffic System) já estava incluído no PP8.

\*

Em fins de Janeiro nós continuávamos preocupados com o “emagrecimento” da Administração. Deveria prosseguir-se com a redução do número de institutos que tinham proliferado sem barreiras durante os governos socialistas. Por isso se deveria encetar uma segunda vaga de extinções e fusões.

Os maus hábitos permaneciam com tenacidade. Em Janeiro já tinha havido serviços a pedirem a antecipação de duodécimos. Ora, isso era incompatível com a decisão de não se vir a produzir nenhum orçamento rectificativo!...

Nessa ocasião falava-se muito na Estratégia de Lisboa que defendia o reforço do papel do Conselho Europeu e o estabelecimento de metas nacionais em articulação com operações de “benchmarking”, conduzidas a nível europeu. Tinha-se enunciado uma meta ambiciosa: a criação de novos vinte milhões de postos de trabalho, na União Europeia, até 2010. Para isso, contava-se muito com a colaboração com a eco-

nomia dos Estados- Unidos! (Como é diferente a perspectiva na era de Trump – 2018!). Sabíamos que na Península Ibérica residia mais de 50% da biodiversidade da União Europeia! Mas não podíamos deixar de comparar a extensão da rede Natura que cobria 4% do território francês e 28% do português (com algumas outras reservas mais...)!... ela havia sido estabelecida com base em critérios muito abrangentes. Não admirava, por isso, que houvesse queixas contínuas acerca da insuficiência de meios para fazer o seu acompanhamento e assegurar, de facto, a sua protecção. O bom-senso é a coisa mais mal distribuída que há no mundo...

\*

Em 29 de Janeiro fui à Assembleia da República para justificar o pedido de prorrogação do prazo de vigência das medidas preventivas de ocupação de solo na área de potencial localização do novo aeroporto da Ota. Como era hábito, comecei por fazer uma exposição de fundamentação do pedido do Governo. Intervieram, de seguida, os Deputados Pedro Moutinho, Bruno Dias, António Costa, Isabel de Castro, José Lello, Isabel Gonçalves e José Miguel Medeiros. Alguns falaram duas vezes. Resumirei as suas intervenções:

Como estavam a ser desenvolvidos os estudos relativos ao aeroporto da Portela? E em que pé estava o acesso do Metro e outros acessos terrestres?

Quais eram as obras que iriam ter lugar na Ota, entre 2006 e 2013? E quais seriam os acessos à cidade de Lisboa? Sempre se recorreria à figura de parceria público-privada? Em resposta a que objectivos estratégicos? Tinham sido acauteladas as consequências da privatização da ANA conjugadas com a construção de um novo aeroporto?

Quem iria suportar o investimento da ampliação da Portela. A estimativa era de termos, em 2015, 35 milhões de passageiros. A Portela não teria capacidade. Era determinante não adiar a Ota. Os números de passageiros de que se falava eram absurdos, mas era certo de que, em qualquer caso, o aeroporto deveria ser retirado do centro da cidade por razões ambientais e de segurança.

A privatização da ANA deveria ser aprofundada, interessando que ela fosse global e respeitante a todos os aeroportos. O de Pedras Rubras iria estar concluído em 2006, mas não se estava a verificar um desinvestimento em relação ao mesmo?

Seria favorável haver uma competição entre os diversos aeroportos do País?

O novo aeroporto representava uma importante porta de entrada que era necessária para tornar o País mais competitivo. Havia necessidade urgente de substituir o aeroporto da Portela; todavia, impunha-se que o novo estivesse dotado com serviços apropriados, contribuindo para criar uma nova base logística intermodal, com o caminho-de-ferro e a rodovia, representando o coração de toda uma nova área de serviços.

Tornava-se urgente definir medidas legislativas condicionantes da ocupação do solo. Qual era a situação dos estudos sectoriais respectivos? O diálogo com as Autarquias Locais era imprescindível, bem como o estudo de impacto ambiental que levaria, pelo menos, doze meses a levar a efeito. Havia muitas áreas sensíveis do ponto de vista ambiental. Era preciso combater eventuais expedientes de especulação imobiliária. O Plano Director Municipal de Alenquer iria, naturalmente, ser condicionado pelo desenvolvimento do aeroporto. Era fundamental, por isso, ouvir o poder local democrático.

Aquele era um dia bom para o País, porque o Governo havia caído em si e decidira impulsionar a construção do novo aeroporto da Ota. Pena era que isso não tivesse acontecido no tempo devido. Ele representava uma plataforma logística essencial. O Governo estava assim, a dar razão ao Governo anterior. Deveriam os trabalhos ser concretizados rapidamente, não se gastando na operação os três anos previstos. Todas as Câmaras Municipais da área deveriam ser ouvidas.

Como se pode ver, as observações feitas não aumentaram, em nada, a inteligência do processo.

\*

Depois do Governo de Passos Coelho ter extinto o Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes eis que o governo de António Costa (2018) anunciou a sua repositição, se bem que com uma constituição diversa da original. Uma boa notícia!

O meu Colega do 12.<sup>o</sup> Governo que tinha tido a sua tutela considerava-o um embaraço e, ostensivamente, havia prescindido dos seus pareceres. Mas eu considerava que era importante que o Governo dispusesse de um órgão de consulta altamente qualificado. A questão da delonga com que ele produzia os seus pareceres era, para

mim, mais um problema a resolver do que um atributo inelutável. Por isso me apliquei em que fosse produzida uma nova lei orgânica para o Conselho. Recebi, para o efeito, o seu presidente, no dia 31 de Janeiro. O trabalho de reformulação da nova orgânica prosseguia em bom ritmo, envolvendo todos os membros que o integravam. Deu-me nota do entusiasmo e da expectativa com que todos participavam no trabalho e que tinham chegado à conclusão de que conviria aumentar os representantes de três campos de origem dos conselheiros: os professores associados (não unicamente os catedráticos), os investigadores principais e os técnicos dos institutos. Também deveria ser alargado o campo dos projectos a reclamar parecer: as grandes infra-estruturas, as estruturas especiais e os transportes. Para assegurar um funcionamento mais elástico do Conselho, ele deveria ser considerado como um corpo especial; isso permitiria ser mais flexível, por exemplo, quanto à contratação de um especialista que não se justificava que fosse membro permanente. Estimava que isso pudesse custar uma verba da ordem dos 40.000 contos por ano. Estavam a acompanhar a elaboração dos Eurocódigos. Sugeria a realização de uma sessão de divulgação feita em parceria entre o Conselho e o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, que havia assegurado a sua tradução.

O Conselho estava encarregado de fazer uma auditoria ao acidente no túnel do Metro no Terreiro do Paço que, devido à complexidade do assunto, estava atrasado em relação à data fixada. Achava que seria conveniente que eu fizesse um despacho a fixar o limiar acima do montante de custos ou com problemas técnicos especiais que deveriam determinar que os projectos fossem tornados públicos e depositados no Conselho. Não seriam exclusivamente os projectos que tinham dado problemas, mas também aqueles que pudessem ser apontados como exemplares.

Estabelecemos que a integração dos vogais do quadro tinha de ser feita por concurso. Era a melhor forma de assegurar independência aos júris e autonomia ao Conselho.

\*

O Presidente da Câmara Municipal do Funchal veio ver-me no dia 31 de Janeiro. Pretendia focar-se especialmente numa melhoria qualitativa da sua cidade e, para isso, queria criar novos polos de atractividade: na Marina do Toco (zona leste do Funchal), na Praia Formosa e na criação de um novo museu que seria

encomendado ao Arq. Rafael Moneo. Dei-lhe os parabéns pela escolha. Queria também introduzir um novo transporte urbano de um “tramway” sobre pneus. Estava cheio de entusiasmo!

\*

Em Fevereiro de 2003 soubemos que as negociações acerca das Perspectivas Financeiras da União Europeia teriam início durante a primavera de 2004. Em Janeiro seguinte, disporíamos do relatório sobre o Fundo de Coesão. O IV Quadro Comunitário de Apoio cobriria o biénio 2005/2006. Assistia-se, como desde há muitos anos, à reclamação, por parte do Parlamento Europeu, de um reforço do seu papel de co-legislador. Ora, com o alargamento que seria previsível para Maio de 2004, mais a entrada da Bulgária e da Roménia em 2007 e com a apresentação já anunciada da candidatura da Croácia, corríamos o sério risco de ver o número dos nossos parlamentares europeus passar de 25 para 22, o que significava uma diminuição do nosso peso absoluto e relativo. Iríamos, na União, passar a ter como vizinhos a Ucrânia, a Moldávia e a Bielorrússia! O mundo estava a dar muitas voltas!... No campo do desenvolvimento sustentável deveríamos ratificar o protocolo de Kyoto que era exigente. Também a Política Agrícola Comum e a Política Comum das Pescas iriam sofrer grandes mudanças. A segurança marítima, que tanto me preocupava, havia levado um novo impulso com o caso do Prestige. Deveríamos preparar-nos para grandes mudanças. As regiões ultra-periféricas (arquipélagos e ilhas europeias) estavam a reclamar mais cuidado. A Política Externa e de Segurança comum era objecto da maior atenção. O alargamento progressivo da União significava cada vez maior diluição e não maior coesão; era, por isso, preciso dar mais atenção aos instrumentos da coesão. Ao mesmo tempo, impunha-se conferir mais importância à procura de uma nova centralidade política da Europa, em relação aos Estados Unidos, a África e à América do Sul. Portugal deveria ser sempre voluntário para participar nos “núcleos duros” onde se discutiam todos esses temas: nunca deveríamos tolerar ficar à margem das grandes decisões.

A transposição das Directivas Europeias era um indicador muito apreciado por Bruxelas. Os Estados-membros que a faziam com maior pontualidade eram a Dinamarca, a Suécia e a Finlândia. Portugal também havia figurado no sector

da frente, suscitando aliás o ápodo de “bom aluno”, por parte dos euro-cépticos ou dos “bem-pensantes” que gostavam de criticar tudo e todos, menos eles próprios. A experiência mostrava que, se se pressionasse, Portugal reagia bem e rapidamente recuperava o atraso. Em Fevereiro de 2003, estavam “em espera” 81 directivas; era preciso pressionar...

Continuávamos a estar insuficientemente representados nas instituições comunitárias. Havia muitos Portugueses a trabalhar nas cantinas, nos serviços de limpeza e nas garagens, mas poucos a ocupar postos de responsabilidade na Administração. Deveríamos facilitar a ida de peritos nacionais destacados de modo a que eles não se vissem prejudicados na evolução das suas carreiras. Havia, surpreendentemente, casos em que éramos campeões: mais de 20% do nosso território estava classificado e incluído na Rede Natura 2000! Isso trazia-nas dificuldades acrescidas, obviamente!

Em relação ao chamado 3.º Pilar (Justiça e Administração Interna) assistira-se à introdução do princípio da maioria qualificada em matéria de asilo, movimentos migratórios e temas semelhantes. Manifestamente, isso não ajudou muito a definir uma política eficaz nesse sector, porque apanhámos em cheio com os efeitos da crise migratória de 2012 em diante. Mas já se falava, então, na criação de uma polícia de fronteiras comum. Isso reclamava, no caso dos países do sul da União, mais vigilância marítima, mais meios de patrulhamento e a instauração eventual de um sistema de guarda costeira europeia.

Estava a assistir-se a um verdadeiro frenesim em matéria ambiental e de segurança alimentar. Era a resposta à constatação de que “tudo influencia tudo”...

O fecho do Segundo Quadro Comunitário de Apoio iria ter lugar em breve, reunindo-se a respectiva comissão de acompanhamento na segunda semana de Fevereiro. A Inspecção-geral de Finanças tinha de auditar as contas de todos os programas que eram numerosíssimos; isso representava um trabalho imenso! Nós queríamos que nos fossem retirados os processos de défice excessivo. O Comissário responsável viria a Portugal brevemente. Era preciso que, em todas as conversas, fosse referida a nossa determinação para o manter abaixo dos 3%, ao longo do ano de 2003.

Nós estávamos muito dependentes do Quadro Comunitário de Apoio para o financiamento dos nossos projectos. Ora havia outras fontes de financiamento, onde avultavam os empréstimos do BEI que não eram muito populares (porque eram empréstimos e não subsídios...) e os programas-quadro dos diferentes sectores que reclamavam um conhecimento profundo “des rouages” e uma presença frequente junto dos centros de decisão. Eu sabia o que isso era, porque, na ocasião em que tive a tutela da Ciência, esforcei-me muito, mas com pouco sucesso, para que os projectos de investigação fossem feitos em parceria com outros centros de investigação europeus e beneficiassem dos apoios do programa-quadro respectivo. Ora isso acontecia também em todos os outros sectores em que havia programas-quadro.

Os recursos financeiros da União eram (e são) exíguos. Eles respeitam somente a 1% da riqueza criada em todo o espaço europeu. Enquanto não se ultrapassar este bloqueio reclamaremos sempre contra a escassez de meios. Talvez tenha que haver para isso uma demonstração mais convincente da eficácia da Administração comunitária... Conhecendo-a de perto, como é o meu caso, eu acho que isso representa uma pré-condição, a que não se tem dado a atenção que o assunto merece. Havia quem defendesse muito o reforço da plataforma euro-atlântica! Ainda não se pensava que pudesse surgir o Senhor Trump!... Era, então, o Senhor Bush, filho...

\*

A integração em grandes organizações internacionais impõe a adopção dos regulamentos existentes e a sua transposição para o Direito Português. Nós não costumamos ser muito diligentes a fazê-lo; é preciso insistir continuamente com os órgãos da Administração que o devem promover.

Em 12 de Fevereiro chegou-me a notícia de que teria de ser alterado um regulamento da Aviação, datado de 1931! Havia sido a ICAO a chamar a atenção. Estava em causa a transposição de directivas da Joint Aviation Authority, relativas aos chamados Joint Aviation Requirements. Estávamos a proceder à certificação com sucessivas circulares produzidas sobre o Regulamento Geral de Aviação. O nosso Secretário de Estado havia sido abordado por uma diplomata norte-americana que acompanhava um quadro da ICAO que nos

vinha prevenir acerca das consequências potenciais da falta de transposição dos regulamentos. Entre outras coisas as infracções aos manuais aprovados constituíam infracções puníveis com coima.

Havia um Manual de Qualidade aprovado pelo Instituto Nacional de Aviação Civil. Mas as alterações ao dito Manual eram cerca de 400 por ano, sendo impossível estar a produzir outros tantos decretos-lei para as tornar compulsivas. Tinha que se encontrar uma outra forma de as incorporar sem tanto aparato.

Quando se adere a uma instituição internacional tem de se destacar um grupo de juristas e de técnicos do ramo para analisar e fazer publicar aquilo que, em tempos e na Comunidade Europeia, se chamava o “acquis”. Habitualmente são anos de regulamentos!...

\*

Em 2003 começávamos a experimentar as dificuldades que todos sentiam no tocante aos empregos. A taxa de desemprego média em 2002 havia sido de 5,1%, mas estimava-se que, em 2003, o ano terminasse a rondar os 8%. Todavia, a população activa tinha aumentado cerca de 60.000 indivíduos, neles se contando muitos imigrantes. Os sectores que mais haviam dispensado pessoal tinham sido os bancos e os seguros. A seguir vinham os transportes. O desemprego ocorria especialmente no grupo dos que procuravam um novo emprego. Estava a haver um aumento da desqualificação do pessoal das empresas; os licenciados e as profissões científicas tinham começado a emigrar; os vencimentos em Portugal não estavam à altura das suas expectativas. No nosso País, ainda era o Estado o maior empregador de licenciados. Havia recomendações no sentido de ligar a formação ao emprego, só se dando subsídios àqueles que tinham a admissão assegurada. De outro modo, já se viam os “profissionais” dos cursos de formação que encadeavam uns nos outros, recebendo os subsídios respectivos, mas não se esforçando por se encaixar em nenhum posto de trabalho. Nem interessava qual era a formação que recebiam! O importante era receber o subsídio...

\*

Em 13 de Fevereiro recebi representantes do Sindicato dos Trabalhadores da Construção do Norte e Viseu. O seu presidente ainda hoje (2018) é o mesmo! Parece que a longevidade nos cargos dos sindicatos representa a regra!... A situação era grave; as dificuldades com que se defrontavam não eram conjunturais, mas estruturais. Havia uma proliferação de empresas verdadeiramente nociva; existiam 20.000 empresas, mas poderiam ser somente 10.000... Uns faziam de tudo, sem olhar a qualquer especialização. Também havia quem não facturasse. A falta de encomendas era gritante. As Autarquias Locais, por causa da sua falta de rigor orçamental, estavam em má posição. Havia, nessa ocasião, trabalhadores escravos abandonados na rua; tinham vindo para Portugal no pico da procura; esta havia caído abruptamente, deixando-os sem trabalho e sem apoio social. A construção dos estádios havia sido muito mal conduzida, em alguns casos com uma falta de segurança inaceitável; havia quem trabalhasse nos respectivos estaleiros durante 17 horas por dia! Aconselhou-me a que mandasse fazer inspecções tendo em vista a segurança. Havia muito trabalho precário clandestino; isso vulnerabilizava o Estado. Dos 500.000 trabalhadores do sector só cerca de 20% tinham um vínculo estável; em relação aos restantes, “valia tudo”... Mas nas Obras Públicas não poderiam trabalhar pessoas que não cumprissem com a legislação vigente. A crise que estava a despontar poderia vir a ser pior do que a de 1984... (E foi-o muito!...).

Todavia, havia milhares de quilómetros de condutas de saneamento básico por lançar, milhares de imóveis urbanos para recuperar, bairros degradados em todo o País... (O problema não estava nas necessidades por satisfazer, mas nos meios que eram necessários...). A construção civil não precisava de subsídios, mas de encomendas (A formulação estava certa; a carência era sempre a mesma).

O domínio da Higiene e Segurança no Trabalho merecia muito mais atenção do que aquela que lhe era dada. Muitas empresas não investiam em maquinaria; só mobilizavam a força do trabalho; sem investimento não se conseguiria melhorar a produtividade. Eu deveria obrigar as empresas a investirem em segurança.

A exposição foi muito articulada e serena e eu concordava com a maior parte das recomendações feitas. Contudo: o sector precisava de uma profunda remodelação, mas os empresários ganhavam dinheiro tal como estavam e não se dispunham a

fazê-la. Havia, evidentemente, muitas necessidades por satisfazer, mas não dispúnhamos nem de meios nem de organização para lhes responder; era verdade que o sector tinha atraído muitos trabalhadores de fora quando estava em alta, mas “arrefecera” subitamente e estes haviam permanecido onde já não existiam encomendas; o ajustamento das duas variáveis não é fácil nem imediato...

Estes eram os queixumes em tempos de crise! A situação veio a piorar. As conversas eram muito diferentes das que eu havia mantido com os mesmos interlocutores em 1986 e 1987!... Havia, no entanto, uma recomendação com a qual eu não poderia estar mais de acordo! Ela respeitava ao investimento em segurança; as empresas não se dispõem facilmente a fazê-lo e os trabalhadores mostram-se reitentes a praticar as regras impostas. Respondem-me sempre que é uma “questão cultural”!... Eu acho que a cultura se pode ir mudando naturalmente através de formação, mas a experiência mostra que as coimas ajudam muito...

\*

Em 14 de Fevereiro comecei o meu dia a trabalhar com a Auditora Ambiental do Ministério que me vinha dar notícias acerca do seu trabalho. No âmbito do Plano Nacional de Alterações Climáticas havia um grupo devotado às relações entre os Transportes e o Ambiente. Tinham conseguido apurar um conjunto de sugestões praticáveis que ela queria comunicar-me. Em Lisboa, os passageiros eram 50% públicos e 50% privados; havia que promover a redução desta última percentagem. A substituição das frotas de autocarros impunha-se com urgência; o número de veículos velhos e poluentes era enorme e precisavam de ser abatidos muitos carros e autocarros; mas tornava-se importante garantir a entrega das placas de matrícula por causa das fraudes muito imaginativas que estavam generalizadas. A legislação no que respeitava aos veículos deveria ser toda passada a pente-fino. Também no sector da Habitação havia melhorias a operar, especialmente no domínio do consumo energético. Estimava-se que o consumo de energia subisse 125% em 10 anos; ora, dessa maneira, a evolução conduziria ao desastre!...

Recomendou que o Instituto Nacional de Estatística tratasse a informação disponível sobre movimentos pendulares, porque ela seria utilíssima para definir itinerários mais ajustados às necessidades. Mas, também no campo da bilhética

e da informação, havia melhorias grandes a promover, sempre no sentido de favorecer os transportes públicos.

Havia, sob a responsabilidade da Direcção-geral dos Transportes Terrestres a funcionar o SIGIT (Sistema de Informação e Gestão de Terras), que era um sistema de informação; deveria ser-lhe dado apoio.

A Comissão para a Igualdade e Direitos das Mulheres havia produzido um documento com recomendações relativamente ao tratamento das estatísticas referentes ao balanço social. Ela entendia que o proposto seria útil e sem grandes encargos, portanto praticável.

As Salinas de Samouco de que tanto se havia falado aquando da construção da ponte Vasco da Gama tinham sido objecto da criação de uma fundação visando a sua protecção; estava a realizar um bom trabalho, mas havia a intenção de acabar com ela passando as suas funções para o Instituto de Conservação da Natureza. Isso inquietava muito os ambientalistas, porque temiam que os 400 hectares das Salinas deixassem de ser protegidos. A fundação vivia, então, graves problemas financeiros (como todas as fundações que são criadas sem fundos...). Ela achava que era o Ministério das Obras Públicas o herdeiro das responsabilidades de preservação do espaço e da capacidade que tinha por um lado para impor condições à Lusoponte e, por outro, pela experiência longa das relações estabelecidas com a Comissão Europeia. O importante era assegurar a recuperação das Salinas, em colaboração com a Câmara Municipal de Alcochete. A fundação tinha ao seu serviço cinco trabalhadores, antigos salineiros que estavam a envelhecer e representavam uma mão-de-obra insuficiente para tratar de uma tão grande extensão. Insistia em que se fizesse, periodicamente, demonstrações de boas práticas no sector para mostrar à população como se estava a actuar.

\*

Em Fevereiro de 2003 estávamos ocupados com o tratamento do património de-baixo do ponto de vista fiscal. Gostaríamos de assegurar o gradualismo da sua tributação bem como, naturalmente, a possibilidade prática de concretizar a reforma que conseguíssemos gizar. Estavam em causa a contribuição autárquica, a sisa e o imposto sobre sucessões e doações.

Na reforma fiscal de 1989, para acompanhar o Código de Contribuição Autárquica, deveria ter sido produzido um Código de Avaliação Fundiária em que fossem estabelecidas regras objectivas para proceder à avaliação. Nesse momento as regras conduziam a valores bastante mais baixos do que os valores do mercado, apresentando os prédios novos sistematicamente valores altos e os prédios velhos valores baixos. A preocupação era, naturalmente, a equidade fiscal. Qualquer mudança teria de ser feita muito gradualmente, de modo a não gerar sobressaltos que atingiriam, especialmente e como era costume, as camadas etárias e económicas mais frágeis. Os prédios considerados como antigos eram estimados em 6 milhões! Era muito prédio! Havia, depois, o caso dos prédios antigos arrendados que estavam quase todos em decrepitude acelerada. Foi preciso vir a moda do turismo urbano para muitos deles serem reabilitados. Entretanto, também foram sendo estabelecidas regras sensatas para a sua reabilitação e, em muitos casos, foram realizadas obras com qualidade arquitectónica manifesta. As taxas da contribuição autárquica deveriam experimentar uma descida substancial, ao mesmo tempo que conviria ir caminhando no sentido de conferir mais poder tributário aos Municípios para reforço do Poder Local. O imposto sobre as transmissões onerosas – a sisa – estava a ser objecto de um contencioso com Bruxelas. Ao abandonar a sisa, teria de entrar em funcionamento o IVA à taxa normal de 19%, menos em relação às casas para habitação social. Mas, em relação ao IVA, não havia qualquer hipótese de isenção em relação aos seus valores mais baixos, o que nós pretendíamos introduzir como medida de incentivo. Eu próprio fiquei admirado quando me informaram que se estimava que a evasão fiscal era da ordem dos 40%!... Tinha que se fazer qualquer coisa para contrariar tanta falta de sentido cívico.

Em relação ao imposto sobre sucessões e doações, a nossa intenção era acabar com o imposto sobre as sucessões que rendia pouco e tinha um valor emblemático grande como incitamento a um aforro que se transmitia aos filhos. Por outro lado, em relação às doações já esse valor não era despiciendo – 19 milhões de contos – grassando uma enorme fraude em torno da sua cobrança. Tudo isto pressupunha a existência de um cadastro actualizado, o que ainda hoje (2018) não existe, apesar de haver sugestões acerca de várias maneiras de o fazer de forma expedita.

E, todavia, ele era instrumental para se proceder à actualização dos valores patrimoniais. Um dos sectores onde essa fraude era mais facilmente praticada verificava-se ser o da construção civil, por haver muitas escapatórias que, se impunha, se fechassem. Tal havia sido a importância dos incentivos à compra de casa para habitação própria que, nessa ocasião, Portugal era o quarto país da Europa no que tocava a essa propriedade... Já fiz, noutras partes destas memórias, algumas reflexões sobre a “rigidificação” extemporânea do mercado causada por não haver um mercado de arrendamento dinâmico que opere enquanto as pessoas não têm ideia acerca da localização e da tipologia de habitação que mais lhes convém. Nessa ocasião não estávamos interessados senão na propriedade urbana. A propriedade rústica era muito importante, debaixo de muitos pontos de vista, mas ao Ministério das Finanças interessava especialmente, o montante arrecadado e, daí, a prioridade dada à propriedade urbana. O objectivo era pôr as novas regras a operar até aos finais de 2004.

\*

O número de acidentes rodoviários em Portugal era, no princípio de 2003, totalmente inaceitável em comparação com os países europeus mais desenvolvidos. E isso não acontecia porque as características geométricas das estradas fossem inconvenientes. A taxa de alcoolémia de muitos condutores, a imprudência generalizada, as altas velocidades praticadas e um sem-número de factores levavam a que se morresse nas estradas de forma desusada e que o número de acidentes com feridos e grandes danos materiais fosse pasmosamente elevado. Havia que pôr um alto a esta situação não somente nas épocas festivas ou de férias mas ao longo de todo o ano.

Impunha-se reformular o Plano Nacional de Segurança Rodoviária, definindo um quadro legal mais rigoroso. Era evidente que também se teria de tratar da sinalização e do estado das vias, mas era sobretudo em relação ao comportamento dos condutores que se teria de actuar. Aquele plano era da responsabilidade conjunta dos Ministérios da Administração Interna e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, mas também tinha componentes que tocavam ministérios como os da Educação, da Justiça, da Saúde, etc.

Havia um quadro operacional composto por trinta e seis programas que seriam desenvolvidos ao longo do ano. O objectivo ambicioso era reduzir as taxas para metade dos valores médios europeus até 2010. Tratava-se de uma meta ambiciosa uma vez que nessa ocasião a taxa de mortes era 50% mais elevada do que a média europeia. A relativa aos peões era ainda mais desfavorável. A taxa de mortalidade dos jovens revelava-se ser 30% maior do que a média europeia (motos, motocicletas, etc.). Aquele plano actuava, selectivamente, nos seguintes domínios: educação contínua dos utentes do sistema; concretização de um ambiente rodoviário seguro e organização rigorosa da gestão do trânsito através de um programa de exploração e de legislação adequados. A actuação no domínio legal passava por se estabelecer um enquadramento legislativo rigoroso que se fizesse cumprir escrupulosamente, combatendo os crimes. Deveria atender-se, particularmente, ao processamento das contra-ordenações. As medidas de coacção e as penas deveriam ser agravadas no quadro do Código da Estrada. Os excessos de velocidade, especialmente os verificados dentro das localidades deveriam ser particularmente visados.

O uso do telemóvel, inovação relativamente recente, mas generalizada num ápice, era a causa de numerosos acidentes; deveria ser objecto de contravenções pesadas e de uma fiscalização rigorosa. Os abusos eram (e são, ainda ...) numerosos.

Algumas medidas reclamavam legislação nova ou mais apertada; outras pediam somente maior coordenação entre diversas entidades.

Os peões precisavam de ver-lhes garantida maior segurança. Os veículos de duas rodas mereciam uma atenção especial. E, naturalmente, o controlo do consumo de álcool tinha de ser muito mais apertado. A inspecção corrente nas estradas deveria aumentar, bem como tornados mais funcionais os critérios de atendimento nos hospitais e ambulâncias. A colaboração dos utentes era imprescindível. Mas deveria privilegiar-se a actuação junto dos pré-adolescentes.

Os programas a lançar teriam de ser objecto de uma grande publicidade, tendo como primeiro fito a sensibilização da população para a importância da segurança rodoviária. Da experiência espanhola parecia poder extrair-se a conclusão de que o pagamento imediato das multas contraposto à apreensão da viatura representava um dissuasor importante, especialmente para os praticantes de velocidades exageradas.

\*

O Eng.º João Proença, Presidente da UGT, tal como os seus antecessores, era uma pessoa conversável, com quem eu me habituei a tratar de assuntos variados que não tinham a ver somente com reivindicações salariais. Foi ver-me no dia 20 de Fevereiro.

A conversa começou com o problema da recuperação das construções destinadas à habitação. Disse-lhe das dificuldades que a questão punha e da importância de estimular também o mercado do arrendamento. Deu-me conta da preocupação que reinava entre os membros dos sindicatos da TAP com o anúncio de que a companhia iria ser privatizada “aos bocados”; isso teria, seguramente, reflexos em termos de emprego. Conviemos em que se a partição começasse pelo “handling”, as consequências potenciais seriam, desse ponto de vista, menos gravosas. A negociação colectiva nas diversas empresas do sector dos transportes estava parada e isso não era conveniente.

No Metro de Lisboa haviam sido transferidos muitos meios destinados ao investimento para cobrir despesas correntes e isso não representava um grande indicador. Mostrou a sua preocupação em relação à gestão do pessoal, no seio da companhia, que classificava como de descontrolo total. E isso contagiava outras empresas do sector. Era preciso adoptar-se um estilo de gestão mais flexível. Desde que se mantivesse a massa salarial, entendia as minhas recomendações para aumentar a produtividade, naturalmente com a diminuição dos efectivos. Mas isso teria de ser feito com contenção. Relembrou que a evolução da massa salarial na função pública tinha tido um tecto de 3,6%. Sugeriu-me que desse indicações para nos inspirarmos na negociação colectiva alemã, que considerava eficaz, e que fossemos de grande contenção em matéria de admissões. Tomei nota mas, obviamente, o que eu favorecia era injectar nas empresas públicas uma nova camada de jovens com muito melhor preparação do que aqueles que lá estavam. Tratámos de seguida de aspectos ligados ao sector da Habitação em geral e a uma cooperativa de habitação da própria UGT.

\*

Em 2003 os debates do Governo na Assembleia da República eram mensais. O Governo tinha de estar todo presente embora o principal intérprete fosse o Primeiro-Ministro, uma vez ou outra com a intervenção de um Ministro que estivesse mais na berlinda. A Ministra das Finanças estava sempre nessa posição, naturalmente, mas raras vezes intervinha. O que sucedia sempre era aproveitar-se o tempo de espera ou o intervalo, se o houvesse, para falar com Deputados que pretendiam passar-nos qualquer recado. Foi o que sucedeu no dia 27 de Fevereiro, com dois Deputados da bancada do Governo. Era fundamental estender a linha de Metro até ao Aeroporto de Francisco Sá Carneiro; a Administração dos Portos do Douro e Leixões deveria estabelecer ligações para aproveitar os “portos secos” de Salamanca e de Salvaterra (em frente a Monção); o “conceito” do Metro do Porto não era grande coisa e seria bom revê-lo, no sentido de reforçar mais a sua componente enterrada; deveria elaborar-se um plano de contingência para o aeroporto de Pedras Rubras tendo em vista o Euro-2004 de futebol, porque a solicitação do equipamento iria ser enorme; havia queixas em relação ao terminal de Sines, parecendo que a PSA (Port of Singapore Authority) não estava a mostrar a diligência suficiente... Tudo isto me vinham dizer enquanto eu esperava o início do debate.

\*

Eu continuava a tratar da privatização da TAP. Em 28 de Fevereiro fiz o ponto da situação: o “handling” representava somente 5% do volume de negócios; 10% seriam atribuíveis à manutenção e 85% aos transportes; no total eram 7.000 trabalhadores, dos quais 2.500 no “handling”, 1955 na manutenção e 2545 no transporte; estimava-se que no “handling” houvesse 700 funcionários a mais. Em paridade de poder de compra, os pilotos e o pessoal de cabine eram os mais bem pagos do mundo! Nada disto me tranquilizava!

A Comissão Europeia, ao abrigo da legislação da concorrência, havia imposto, em 2001, a abertura de um concurso para um operador independente, no “handling”; estava-se a arrastar a situação, porque se sabia que, com isso, a TAP perderia uma quota de mercado, desvalorizando-se, portanto.

Estimava-se que na TAP houvesse um contingente da ordem das 800 pessoas que estariam disponíveis para rescindir os seus contratos, o que tornaria a empresa mais “interessante”, mas ela não dispunha de tesouraria para pagar os custos que isso reclamava.

Voltávamos a tentar ver qual seria o valor da TAP, tendo em vista a sua privatização que já se sabia ser impossível se fosse feita na sua globalidade. De qualquer modo, seria qualquer coisa entre 700 e 900 milhões de euros; a manutenção valeria entre 140 e 180 milhões e o “handling” entre 50 e 70 milhões.

Havia uma série de passos prévios a dar até à privatização propriamente dita que teria de ser feita por concurso. Um verdadeiro “quebra-cabeças”...

\*

Já em 2003 se elaborava o II Plano Nacional contra a Violência Doméstica! Sem grandes resultados, pelos vistos, porque todos os anos morrem umas dezenas de mulheres devido a maus tratos que chegam à expressão final com frequência. Isto acontece ainda hoje (2018)! Noutros lados do mundo a situação é muito pior, mas surpreende-me sempre que não haja, entre nós, manifestações de queixa que ajudem a prevenir desfechos tão trágicos. Nessa ocasião, diziam os mais “psicólogos” que Portugal estava a começar a ver-se ao espelho e verificava que não gostava nada do que via...

\*

A privatização do “handling” da TAP prosseguia. O nosso projecto de decreto-lei assentava especialmente no trabalho da Secção Especializada das Reprivatizações que funcionava no Ministério das Finanças que o havia desenvolvido em consulta com dois bancos de investimento. Mas houve um jurista da Presidência do Conselho que achava que ele estava incompleto e fartava-se de fazer perguntas. Só sossegou quando se lhe enviou também o texto do projecto de Resolução do Conselho de Ministros que se lhe seguiria e no qual se encontravam respostas às suas dúvidas. Mas eu e os membros que me assessoravam queríamos distinguir entre o que deveria ir para um decreto-lei e o que conviria que ficasse estipulado numa RCM, mais elástica por ser mais fácil de alterar. Esta interferência de juristas jovens, mas muito

senhores do seu nariz, era nova para mim. Oito anos antes eles tinham a modéstia e a sensatez de admitir que nos Ministérios também havia juristas competentes que teriam olhado com cuidado para as propostas apresentadas.

\*

O Governo assegurava, naturalmente, um acompanhamento próximo dos assuntos europeus, daqueles que diziam directamente respeito a Portugal, dos que envolviam todos os membros da União e daqueles que tinham a ver com as relações desta com o resto do Mundo. Já se começava a falar das negociações financeiras para o período 2007/2013 que, para nós e como sempre, eram muito importantes. O problema do défice era, para Portugal, muito sensível. Estávamos a fazer tudo para que ele descesse mas o Conselho, em Bruxelas, queria reduzir o valor de referência para 1,5%. Todavia, o fulcro da nossa atenção, além do quadro macro-económico era a política regional e a política de coesão; isso sucedia porque ambas eram importantes para nós e, também, porque representavam as “portas” por onde entravam as ajudas financeiras que tão importantes eram. Mas havia mais temas:

Em relação à agricultura nós tínhamos problemas específicos que deveriam ser articulados com a reforma da Política Agrícola Comum que estava em curso e cujo relator era o Doutor Arlindo Cunha, Deputado Europeu e antigo Ministro da Agricultura. Entre as coisas a que deveríamos dar mais atenção estava o pedido de recondução da quota do leite dos Açores, a destruição dos resíduos de animais de alto-risco, o problema da BSE (“Bovine spongiform encephalopathy”) e a questão dos nitro-furanos, em relação aos quais havia um embargo.

No campo das Finanças, surgiam como importantes a “economic governance”, o pacto de estabilidade e as já referidas perspectivas financeiras.

Articulada entre os Transportes e o Ambiente estava a segurança marítima e a conveniência de articular o tema com a IMO (Internacional Maritime Organisation) que, afinal, não se revelou tão empenhada como deveria em soluções radicais. Mais da esfera do ambiente punha-se o problema da qualidade das águas balneares (“de baignade”) e, mais para o meu lado, estava uma proposta de directiva sobre uma posição harmonizada sobre portagens electrónicas, sobre a tarifação da utilização das infra-estruturas e sobre a localização da Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA) que acabou por vir para Lisboa.

Para o MNE a preocupação ia para a Estratégia de Lisboa e para a transposição de directivas europeias que considerava a maior prioridade, porque, nessa ocasião, não se estava numa posição muito brilhante e isso causava reparos repetidos.

Nós todos insistíamos para que houvesse uma simplificação legislativa na União como via para a consolidação da mesma em todo o espaço europeu. À força de ela ser tão abundante, havia domínios que punham dificuldades ao seu acompanhamento por parte de alguns Estados-membros.

O acordo sobre a patente europeia era importante para os nossos empresários e investigadores. Naquela ocasião falava-se muito na formação para a competitividade, procurando-se a definição de indicadores adequados para proceder ao “benchmarking”. A formação respeitava, especialmente, às áreas das tecnologias e das ciências.

Eu atribuía (como ainda atribuo hoje) uma grande importância ao papel das Auto-estradas do Mar. Mas, ferida recentemente pelo caso do Prestige, a Espanha previa que a União definisse uma área de protecção do Cabo-Finisterra, na Galiza, para afastar para muito longe a rota da Auto-estrada do Atlântico; ora isso penalizaria muito os transportes marítimos por fazer percorrer aos navios caminhos muito mais longos. Aliás, a resolução do problema teria de ser feita por outras vias como veio a acontecer. Mas, politicamente, era importante para o Governo espanhol mostrar internamente que havia “afastado o perigo” ... O bom-senso acabou por fazer com que se insistisse no “casco-duplo” para os petroleiros, no recurso mais intensivo ao VTS e a outras medidas mais fáceis de introduzir e menos gravosas nos seus resultados do que o alongamento das rotas.

\*

Havia a intenção de potenciar o desenvolvimento da área de influência do porto de Sines através de uma operação a que se chamava “Porta Atlântica”. No fundo tratava-se de aproveitar as duas valências de Sines, como porto de “transshipment” e como porto de “hinterland”. O meu Colega da Economia havia mesmo designado um antigo responsável pelo PEDIP para estimular a acção. Ele veio ver-me em 6 de Março.

Queria dispor de um “masterplan” que fosse vinculativo para todos os agentes potenciais. Havia já uma espécie de “gentlemen’s agreement” entre os princi-

pais, mas ele pretendia que se fosse mais formal. Na realidade, a chamada Porta Atlântica existia desde Agosto de 1998, mas só havia sido declarada para eleitor ver; ninguém tinha responsabilidades concretas. Enumerou uma longa série de estradas que era urgente concretizar ou melhorar muito. Entre elas revelava-se importante o IC33, entre Sines e Évora. O Hospital Distrital de Santiago do Cacém deveria ser modernizado e, no que me dizia respeito, também a variante da EN261 entre o hospital e a cidade. A Câmara Municipal assumiria a responsabilidade pelos lanços desclassificados. Outra ligação urgente era a que conectava a auto-estrada a um “safari-park” que havia sido criado.

Todos manifestavam acordo em relação à construção de uma plataforma logística no próprio porto. Mas propunham dois polos; por onde começar? Eles eram desiguais: um teria 53 hectares mas o outro só ocuparia 13 hectares.

Como sempre, o que me preocupava mais era a coordenação das diversas acções, área em que nós, os Portugueses, não temos grande propensão para ser excelentes... Como devíamos!

\*

O Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz havia sido Ministro do Mar e conhecia bem os problemas das obras marítimas de que a sua terra necessitava. Veio falar comigo no dia 11 de Março.

Havia pesca artesanal em algumas povoações. Uma delas era a Gala que tinha um pequeno núcleo piscatório. Já havia sido adjudicado um molhe de protecção, apesar de ele se situar dentro do estuário. No molhe-guia sul o farol-guia estava inclinado devido a um temporal. Era urgente repará-lo. Mas não estava prevista verba nenhuma e a obra poderia atingir 200.000 euros. Tinha de ser encontrada. Era preciso definir o que fazer com a marina que já dispunha de projecto, mas não estava estabelecido de onde saíam as verbas respectivas.

O mar, nesta zona, é, como se sabe frequentemente agitado. Era urgente fazer algumas obras para “melhoria da acessibilidade e da tranquilidade” dentro do próprio estuário. O estudo-prévio estava quase concluído, mas revelava-se urgente que se definisse o tipo de navio que serviria de base para a elaboração do projecto. Tinha de ser a administração do porto a fazê-lo mas, pelos vistos, ela

estava hesitante, porque, naturalmente, isso envolvia alguma responsabilidade em relação ao futuro.

O porto representava uma peça importante do plano estratégico de desenvolvimento integrado do agrupamento porque tinham definido a construção de uma plataforma logística que ficaria em ligação ferroviária melhorada com a plataforma logística da Pampilhosa. Tudo fazia sentido.

Havia, dentro da ANMP (Associação Nacional de Municípios Portugueses), uma secção das cidades com actividade piscatória e portuária, com 41 Municípios envolvidos. Ele presidia à mesma. Falámos acerca das boas relações que deveriam ser estabelecidas entre os Municípios e as Administrações Portuárias. Também tinham actividade internacional, neste domínio, através da Conferência das Cidades do Arco Atlântico e do “City-port” que olhava particularmente para as relações “cidade-porto”. Se nós somos hoje muito admirados, neste particular, em toda a Europa, isso deve-se ao trabalho persistente da procura de entendimento que os intervenientes vêm desenvolvendo, há muitos anos.

\*

Era preciso ver, região por região, o que é que estava pendente de verbas comunitárias, particularmente para não perder o direito a nenhum subsídio. Fiz uma reunião, para esse efeito, no dia 12 de Março.

No Algarve, o que faltava comprometer era unicamente 7% da verba reservada para 2003. O IC27 entraria com apoio do INTEREG. A plataforma logística de Tunes (rodo-ferro) ainda estava a arrancar com o seu projecto. Para grande espanto meu, foi-me comunicado que só ele demoraria cerca de um ano e meio. Perguntei se queriam mesmo fazê-la...

No Alentejo, já se encontravam comprometidas 60% das verbas reservadas para a região; estava dentro da média mas só havia um projecto em execução – a ligação Borba-Vila Viçosa. Surpreendeu-me o facto de ele não estar ainda formalmente aprovado; eu não gostava nada destas faltas de rigor. Mas para os 40% restantes havia poucas candidaturas. Deram-me, como explicação, as dificuldades que estavam a ter em relação à desclassificação de estradas a transferir para os Municípios. Fixei um prazo para esclarecerem as dificuldades, sob pena de a verba

ser transferida para quem estivesse em posição de a aplicar. Havia, ainda, como candidatos os projectos de plataformas logísticas em Sines/Beja e em Elvas, todos lugares onde elas faziam o maior sentido. À espera de aprovação estavam os projectos do IC13 (Alter-do-Chão/Portalegre) e IC33 (Évora/Sines), as duas representando ligações mais do que justificadas.

Na Região de Lisboa e Vale do Tejo havia dois grandes projectos: as embarcações para a travessia do Tejo e o Metro do Sul do Tejo. Ambos estavam em condições de arrancar. No conjunto estavam com uma taxa de aprovação de 97% que passaria para 101% se fosse incluída a variante do Cartaxo. Infelizmente a taxa de execução era baixa. Teria de haver um grande esforço em 2003; tanto estariam em posição de perder direito a verbas como na de receberem mais do que estava reservado para a Região. Tudo dependia da execução das obras; foi invocada a insuficiência do PIDDAC para cobrir a contrapartida nacional.

Na Região do Centro, as coisas não estavam famosas; só havia 39% de compromissos. Foi invocado como desculpa o atraso do Metro do Mondego que acabou por não vir a realizar-se; sugeriram substituí-lo por obras de reformulação da Estação Velha; mas isso não chegava.

Na Região do Norte, avultava o Metro do Porto, a maior obra de transportes em curso na União. De acordo com a informação prestada os compromissos alcançavam mais de 80% (talvez 86%), mas havia alguns promotores que ainda não se haviam apresentado. Só em estradas desclassificadas necessitadas de reparação havia 1.400 Km. Sugeriram tratar de umas dezenas de “pontos negros” e rectificar alguns eixos mais congestionados, tanto de estradas nacionais como de regionais. Convinha fazer este exercício pelo menos duas vezes por ano, para não chegarmos ao fim com subsídios por aplicar.

\*

Em 13 de Março veio falar comigo o Presidente da Câmara de Vila Nova de Famalicão. Tencionava promover na sua terra um Museu do Surrealismo, muito baseado no acervo da Fundação Cupertino de Miranda e queria o meu apoio, invocando a minha actividade em relação ao Museu de Serralves. A verdade é que aproveitou bem a oportunidade e o museu que queria lá está hoje (2018),

desempenhando um papel assinalável na franja restrita que muito bem escolheu para se especializar na oferta. Mas aproveitou para focar muitas outras coisas: a duplicação da via férrea entre Nine e Lousado, a electrificação da linha do Minho (Está agora -2018 – em programa) a ligação entre Nine e Braga, a variante rodoviária nascente à cidade, a ligação da A7 à variante que a concessionária queria que fosse o IEP a construir, mas que este achava tratar-se de uma via “feeder” da auto-estrada, o prolongamento da variante à EN206. Sempre as estradas! Eu faço votos para que um dia destes os jornais deixem de fazer-se eco dos críticos das estradas, habitualmente fixados em Lisboa e no Porto, porque a responsabilidade de tanta estrada é de todos os Portugueses! Poucas iniciativas devem ter tido um apoio tão generalizado e insistente como a construção de estradas!... Falámos ainda de outras ligações como a via intermunicipal “Homem-Lima” (antiga EN307) que seria apoiada pelo INTEREG, mas que custava mais de dois milhões de contos. Mas, como todas as outras, era “indispensável e urgente”... O nó de Celorico de Basto precisava de uma grande melhoria das suas características físicas. A variante de Vila Verde tinha carácter urgente! Ora eu lembrava-me bem do tempo em que os Municípios insistiam para que o trânsito atravessasse as vilas na esperança de que os motoristas parassem para animar o débil comércio local. Era mesmo considerado como falha de sensibilidade económica e política, qualquer proposta para construção de uma circular...

\*

A situação financeira geral era de tal ordem aflitiva que não houve outra solução senão aumentar o custo dos combustíveis. Mas estas coisas passam-se sempre em cadeia e logo o sector dos transportes terrestres tremeu e protestou. De tal modo, que tivemos de os receber, o Ministro da Economia e eu, sucessivamente, os representantes da ANTRAM (Associação Nacional dos Transportes Públicos Rodoviários de Mercadorias) da ANTROP (Associação Nacional de Transportadores Rodoviários Pesados de Passageiros) e da ANTRAL (Associação dos Transportadores Rodoviários de Automóveis Ligeiros). As audiências foram separadas, mas os problemas eram idênticos.

A gota de água que havia desencadeado o protesto tinha sido o aumento abrupto do preço do gasóleo, na sequência de uma subida tenaz ao longo dos últimos três anos. No total, havia subido 35%, o que fazia com que, face ao peso que ele assumia no negócio, este se tornara inviável. As empresas estavam a ameaçar devolver os seus alvarás ao Ministério dos Transportes, o que nunca se tinha visto e, devo confessar, me perturbava, porque não conseguia imaginar a repercussão política que isso teria. Só a ANTRAM significava 45.000 empregados, 40.000 camiões e 4.400 empresas; havia muita empresa unipessoal ou daquilo que, nas barcaças dos canais do centro da Europa, se designa como companhias “papa & mamma”... O Ministro da Economia entendia, contudo que não havia argumentos suficientemente fortes para se actuar do lado dos custos. O tal aumento abrupto havia sido de 6%, mas o factor realmente limitativo eram os 35%! Eles estavam a trabalhar sem margem, ainda por cima reclamando uma modernização urgente, nomeadamente do parque de viaturas, muito envelhecido. De acordo com a minha propensão habitual eu também achava que era oportuno um programa de formação dos motoristas. A Associação queixava-se em relação à admissão de pessoal sem as devidas qualificações; a eles preocupava-os mais não haver limites quantitativos (Era a defesa corporativa...). Eu era mais sensível aos aspectos da falta de formação. Mas, diziam-me, que todos os dias eram admitidos novos profissionais receptivos ao esmagamento do preço dos serviços. Diziam “vão por qualquer preço”. Admitiam mesmo a existência de “dumping”. De qualquer forma, fiquei com a sensação de que não estávamos a tratar com um mercado são.

Como é habitual, nestas circunstâncias, queriam reduzir tudo a um único factor: o preço do gasóleo profissional. Eu preferia começar por fazer o elenco de todos os aspectos sobre os quais se deveria actuar: o parque envelhecido de viaturas; a falta de um parque logístico; a incipiência de organização das empresas; a escassíssima formação no campo da logística; a falta de especialização; o desconhecimento em que operavam em matéria fiscal; a falta de associativismo; a pulverização das empresas, aliás fomentada pelas grandes que se viam libertas de encargos sociais mantendo ao seu serviço (em regime de “outsourcing”) antigos empregados seus tornados empresários autónomos... Enfim, havia numerosos aspectos a melhorar, mas eles não representavam a prioridade para a

associação, completamente subjugada pelo peso do curto-prazo. Focavam tudo num só factor, numa atitude a que em França se costuma apodar de “niaque” (Il n’y a que...); esse único elemento era o preço do gasóleo, quando se mostrava certo ser a situação muitíssimo mais complexa.

Tínhamos camiões a mais e serviço a menos. Não seria pela via dos mecanismos de supervisão dos preços ou da suspensão da outorga de novos alvarás que se resolveria a questão. Era, obviamente, necessário pôr mais ordem no sector; mas isso reclamava muitas outras acções. A idade dos veículos contava muito; eles diziam que o sector estava a ser “africanizado”. Mas os muitos novos empresários não tinham meios para comprar camiões novos; iam buscá-los em segunda ou terceira mão à Alemanha e a outros países do centro da Europa. Em vez de se juntarem em grandes empresas ou mesmo em cooperativas, preferiam as suas empresas de um ou dois camiões, com o pai e o filho a esgotarem-se, praticando a actividade sempre nos limites da legalidade. Eu atrevia-me a fazer sugestões nesse sentido mas a Associação não apreciava particularmente seguir um caminho mais estruturante. No domínio da ANTROP o sector ainda estava muito tutelado pelo Estado que começava por impor as tarifas. Esse era o resultado da violenta nacionalização feita a seguir ao 25 de Abril. Na ocasião, os movimentos ligados ao PCP forçaram-na e ficaram todos muito contentes. Mas tudo foi parar perto com perdas de património gigantescas e com apagamento de sistemas de organização que reclamavam, seguramente, modernização, mas não a sua substituição radical por fórmulas estatizantes que, já nessa ocasião, não eram praticadas nos países da antiga órbita soviética. Mas o peso do Estado no sector implicava manter serviços mesmo quando a procura se reduzia. Já referi o caso dos transportes colectivos de Gaia, circulando vazios ao longo do dia, com veículos a desfazerem-se e pessoal sem qualidade mas cumprindo o número de viagens estipulado, pelo qual recebiam a compensação contratada. Mas a proposta feita também se focava no preço do gasóleo. Os veículos da ANTROP representavam, nessa ocasião, 3% do consumo do gasóleo em termos nacionais.

O meu Colega da Economia insistia para que não cometêssemos os mesmos erros do passado e que aproveitássemos o ensejo para tratar da questão com maior amplitude de vistas. Eu estava de acordo, mas os nossos visitantes queriam sair

dali com um instrumento único e eficaz, a descida do preço do gasóleo. Nós já tínhamos um dos gasóleos mais baratos da União Europeia. Repugnava muito ao meu Colega resolver a questão por via dos preços; não gostava dos preços administrativos, porque eles eram artificiais. Concordava na inconveniência de representarem os combustíveis 25% a 30% da estrutura dos custos.

Começámos a inclinar-nos para uma solução provisória, para noventa dias, até estar concluído o inventário das situações deficitárias que teriam de encontrar uma resposta. Talvez se pudesse contemplar um aumento de tarifas entre 2,0% e 2,5%, sem abandonar a ambição de definir uma resposta integrada com abordagem dos principais factores.

Para os transportes colectivos de passageiros, a estrutura de custos era: (a) salários 45%; (b) combustíveis 25%; (c) amortizações 10%; a soma destas três componentes montava a 80%. Os restantes 20% representavam seguros, impostos e outras pequenas parcelas. Nós falávamos em flexibilidade da oferta, mas eles temiam particularmente serem “baldeados” do negócio, na subida seguinte do preço do gasóleo. Só este lhes importava.

A ANTRAL não destoava no seu discurso. Acrescentava, todavia, algumas variantes: não queria que, em matéria de tarifas, o seu interlocutor fosse a Direcção-geral da Concorrência; propunha que fosse a Direcção-geral dos Transportes Terrestres que considerava como mais sabedora acerca do sector. Todavia, reagia mal ao CAP (Curso de Aperfeiçoamento Profissional). Ainda hoje (2018), em plena greve dos taxistas verifico que o assunto não foi resolvido!... Havia, depois, a concorrência dos bombeiros em matéria de transporte de doentes que eles achavam vir distorcer a concorrência. Não queriam que a portaria respectiva (N.º 1147/2001) falasse em doentes, mas em utentes. Pretendiam ver substituídas as coimas aplicadas aos taxistas por “admoestações”... Estavam de acordo comigo na luta contra os transportes clandestinos (nomeadamente para a França, a Suíça e o Luxemburgo) férteis em acidentes, por falta de preparação ou cansaço dos motoristas sem prática. Aceitavam que havia necessidade de formação mas quando chegava o momento de definir o seu conteúdo, divagavam, evitando assumir compromissos firmes. A questão das “lanternas” assumia, então, um relevo que eu não partilhava; a portaria respectiva estava para análise no Ministério da Economia, há

algum tempo; eu imaginava que o tema era aproveitado como capital de queixa. Tudo considerado, o verdadeiramente importante era o preço do gasóleo profissional. O que tínhamos para resolver resultava, em grande parte, das consequências de uma acumulação de erros que haviam começado com a nacionalização das empresas de transportes. Ainda hoje fico perplexo com as propostas de acção com manifesto carácter ideológico que são feitas por certas forças partidárias. O resultado da sua introdução já demonstrou que os seus proponentes não possuem a menor ideia sobre o modo como uma sociedade funciona; têm sempre em mente um grupo utópico. Porém, naquela ocasião, a minha preocupação estava mais centrada numa abordagem integrada dos factores sobre os quais se poderia actuar do que aceitar, sem crítica, os efeitos da “varinha mágica”: o preço do gasóleo. Confinar a resposta exclusivamente a esse factor representava adiar o problema até à próxima subida. A questão era muito mais complexa.

\*

O sector das estradas experimentou, em Portugal, uma grande mudança em virtude do aumento das solicitações de que foi objecto. Nos anos quarenta e cinquenta o nosso País era considerado como modelo, em termos rodoviários. Havíamos construído estradas razoáveis para a época, em comparação com Espanha e França, ambas muito afectadas pelas suas guerras e pela falta de meios financeiros para a reconversão das suas redes. Por outro lado, nós dispúnhamos de uma organização “quase militar” do sector. A Junta Autónoma das Estradas era, correntemente, presidida por um oficial general, oriundo da Arma de Engenharia e estava estruturada em direcções distritais muito razoavelmente guarnecidas por engenheiros competentes que eram escrupulosos na detecção das obras que era necessário fazer e na sua concretização. A organização ia até aos “cantoneiros” que curavam da manutenção próxima e diária das estradas; saudavam com continência militar, denunciando desse modo a sua origem e a da própria organização que integravam.

A revolução do 25 de Abril deu um grande abalo a esses corpos da administração muito hierarquizados e o crescimento explosivo da procura, nacional e municipal, de novos eixos a construir, a rectificar ou, simplesmente, a manter, acabou

por desconjuntar a Junta que ainda conseguiu manter um corpo técnico com alta competência repetidamente sugado pelos gabinetes privados que pagavam incomparavelmente melhor aos seus engenheiros. Um antecessor meu ainda permitiu que eles trabalhassem como profissionais liberais em projectos que depois não fossem fiscalizados por si. Eu não concordava nada com essa permissão. Ela acabou por representar um golpe profundíssimo na competência da Casa, cujos elementos mais destacados permaneciam somente até completarem um tempo que lhes assegurasse uma reforma razoável. O resto vinha do exercício da profissão liberal. Eu teria sido a favor de uma reforma drástica com aumentos de vencimentos expressivos para aqueles que tivessem funções de coordenação ou de definição dos termos de referência das encomendas que se fariam aos gabinetes privados; mas os engenheiros da Junta (ou do IEP) deveriam constituir um escol profissional que tinham de ser respeitados pela sua competência e pela forma como assegurassem o serviço público. Não foi esse o caminho escolhido. Preferiu-se a via do “facilitismo”, muito portuguesa, que estava condenada a acabar mal. Ainda houve alguns “heróis” que sobreviviam, mas estes foram, realmente, excepcionais. Eu faço votos para que se reconstitua um corpo técnico robusto e altamente qualificado, porque o País dispõe de uma das melhores redes rodoviárias mundiais e isso deveria ser preservado com muita determinação, a começar pelo corpo técnico que dela trata. E não estou nada de acordo na fusão que foi feita entre as estradas e o caminho-de-ferro, porque as duas correspondem a tecnologias muito distintas, com culturas profissionais diversas e com necessidades de especialização também diferentes.

Começaram a chegar ao Ministro queixas frequentes sobre a forma de actuação do Instituto de Estradas de Portugal. É evidente que a maior parte delas vinha dos concessionários das auto-estradas: multas que eram aplicadas; obras que eram exigidas a seguir à construção de outras e que deveriam ter sido definidas antes, etc. A maior parte dessas queixas iriam ser transformadas em contestações, o que para mim representava um sinal claro de falta de clareza e de rigor na definição dos projectos e das suas obras. Por muito respeito que eu tenha pelos juristas, quando os vejo demasiadamente associados a qualquer empreendimento de obras públicas fico logo de pé-atrás, em relação à clareza dos cadernos de encar-

gos, dos termos dos contratos e de outros instrumentos em que o trabalho dos juristas conta muito mas se deveria limitar a uma fase “ex- ante” à construção. Uma vez esta iniciada, só conviria haver preocupações em relação ao cumprimento do constante nos contratos. Quando estes suscitam dúvidas ou conflitos, alguma coisa foi mal definida, em devido tempo.

Eu era visitado por representantes de grandes empresas de construção que vinham manifestar a sua vontade de que houvesse uma atitude mais colaborativa em relação ao seu sector. Havia-se generalizado o hábito da contestação, do conflito, do recurso para os tribunais ou para a arbitragem... Tudo coisas que encontravam rapidamente intérpretes muito competentes... Todavia, tudo isso só fazia atrasar as obras e torná-las mais caras. Era, porém, a sensação de perda de tempo que mais me impacientava. Tanto mais quando se mostrava certo que, na maior parte dos casos, isso resultava da falta de profissionalismo na fase preparatória do projecto, ou dos contratos e de uma predisposição para vir a aproveitar, sistematicamente, todas as falhas reais ou inventadas. Isso era corrente na Itália e em Espanha, mas não acontecia com tanta frequência, nem na Dinamarca nem na Alemanha. Ora, eu acho que nós devemos seguir, preferencialmente, os bons exemplos e não os maus. Será uma atitude demasiadamente moralista?... Eu acho que não!

\*

A segurança marítima era para nós um tema da maior importância. Em 2003 ainda não se sabia que a respectiva agência europeia viria para Lisboa. Mas era o assunto que nós sabíamos ser vital para quem tinha uma tão longa costa e via passar ao lado dela um fluxo tão intenso como o que se constatava. Por isso demos abertura a um mecanismo de alerta rápido que nos foi apresentado por via do Instituto Português de Transportes Marítimos (IPTM) e que ligaria Portugal a Espanha, França e Itália no sentido de assegurar uma protecção eficaz contra potenciais acidentes. Apresentei-me a consultar o meu Colega da Defesa Nacional, uma vez que grande parte dos meios operacionais para o fazermos estava confiada à Marinha.

\*

Uma granada no aeroporto de Gatwick pôs os Britânicos muito preocupados, compreensivelmente. Acabou por se averiguar que ela fora transportada por um venezuelano num voo de Bogotá para Londres e que estava em condições de explodir a qualquer momento, se fosse accionada. Mas não explodiu. A Embaixadora em Lisboa era muito dinâmica, mas, algumas vezes, perdia o sentido das proporções. Havia-me falado no caso e eu fiz a pergunta ao INAC sobre aquilo que se poderia fazer, mas ela não se conteve e falou directamente com os técnicos portugueses. Tive de lhe dizer que eu já tomara a iniciativa e que na altura devida lhe comunicaria, eu próprio, quais as medidas que iríamos fazer desencadear. Ela percebeu perfeitamente o que eu queria dizer. Alguns países têm representantes que ainda pensam que estão noutros tempos ou, então, padecem de excesso de zelo, o que não é bom num diplomata.

\*

No primeiro semestre de 2003, o Estado-membro que exercia a presidência da União Europeia era a Itália. De acordo com o costume, o Ministro dos Transportes italiano fazia a sua “volta pelas capitais”, tendo em vista a realização do Conselho de Ministros do sector que o seu governo tinha decidido realizar em Nápoles. Veio ver-me a Lisboa no dia 18 de Março. Iríamos abordar o tema da circulação livre de mercadorias, um assunto que havia sido já iniciado pelo antigo Comissário Karel van Miert, meu velho conhecido por quem eu nutria uma justificada admiração. Seria o ponto mais importante da agenda. Estava especialmente em causa o atravessamento dos obstáculos naturais, quer dizer os Alpes, os Pirenéus e o Mar do Norte; mas havia outras barreiras e a filosofia para diminuir os custos deveria ser transversal. O meu Colega procurava assegurar a convergência entre as propostas do Parlamento Europeu e as do Conselho, mas considerava a posição do primeiro muito rígida, antevendo uma negociação difícil.

O desenvolvimento sustentável continuava a ser uma preocupação de todos. Por isso andávamos à procura das soluções que impusessem o menor impacto ambiental possível. Era esse um dos objectivos do Programa Marco Polo. Ele considerava que o Conselho deveria propor à Comissão uma dotação financeira mais robusta para o programa.

Queria que fosse abordada a questão das novas formas de financiamento para as infra-estruturas de transporte que tínhamos de construir. Naturalmente, entre elas figuravam as portagens das auto-estradas, a “euro-vignette” cuja directiva reclamava revisão, o financiamento cruzado, a interoperabilidade dos sistemas de portagem intereuropeus, as “tele-portagens”, as tecnologias usadas para as cobrar, etc.

Queria, também, que discutíssemos a liberalização do sistema de transportes e a concorrência que lhes deveria andar associada. Nessa ocasião, em Itália, o transporte ferroviário era responsável por apenas 9% a 10% do movimento de mercadorias. Ele pretendia ver aumentada essa percentagem.

A liberalização dos transportes aéreos era inevitável. Tínhamos que nos preparar para ela e procurar definir regras mínimas. Nenhum de nós imaginava, então, o crescimento súbito que o sector iria experimentar.

A segurança representava um tema transversal: segurança nas estradas, nomeadamente em situações de nevoeiro; segurança nos transportes marítimos, em relação aos quais estava prestes a ser tomada a decisão acerca da localização da EMSA (acabou por vir para Lisboa, como se sabe); segurança no sistema ferroviário em relação à qual urgia definir “standards”; e segurança nos sistemas aeronáuticos.

Pareceu-me que seria um Conselho sereno, sem grandes temas controversos. A procura da segurança unia-nos a todos.

\*

A Comissão Europeia é muito rigorosa em relação à sinalética das obras que foram apoiadas por ela e mesmo das acções imateriais realizadas com o seu auxílio. Por todo o território da União estão espalhadas placas com essa indicação. Em Março de 2003 chamaram-nos a atenção para o facto de ser conveniente que a placa respeitante à Auto-Europa se devesse situar a uma distância apreciável da fábrica, além da que estava aposta nas próprias instalações e que havia sido des-cerrada pela Comissária Wulff-Mathis.

Nós, em Portugal, não somos nada bons em sinalética. Não é matéria transcendente, mas os nossos projectistas não se interessam por estas “minudências”. E, no entanto, elas são importantíssimas quer se trate de um hospital ou outro ser-

viço público, quer respeite à rede rodoviária. Tudo isso ganha relevo ainda mais expressivo quando se trata de uma zona turística. Por isso foi decidido mandar elaborar um regulamento de sinalética aplicável em meios urbanos e um plano especial para o sector na Região do Algarve.

Não se podia abrandar o dinamismo do processo legislativo que havia caracterizado o nosso primeiro ano de Governo. Era urgente atender à tributação do património e à lei das falências; este domínio representava uma antiga debilidade nossa que causava muitos inconvenientes, uma vez que o processo falimentar se prolongava muito para além do conveniente, determinando prejuízos escusados a todas as partes envolvidas.

Estava prevista a apresentação de uma moção de censura. Ficou estabelecido que ela só se estenderia por uma tarde, o que significava menos de seis horas. Deveriam estar presentes todos os Ministros pelo menos na parte da abertura que nunca duraria menos de hora e meia.

As novas regras do ensino recorrente já haviam sido aprovadas.

Foi decidido insistir para que saíssem do Iraque os Portugueses que lá estavam. Só alguns jornalistas quiseram ficar. Mas a situação internacional estava muito instável. A intranquilidade por causa do terrorismo era generalizada. Por isso o nível de alerta nas nossas Forças Armadas havia sido elevado e as pessoas compreendiam que não se realizassem manifestações públicas que não houvessem sido previamente autorizadas e que se insistisse num reforço de atenção nos pontos mais sensíveis; o Gabinete Superior de Segurança Interna estava em serviço permanente.

\*

A administração pública, durante os governos do Partido Socialista, havia admitido pessoal que realmente era redundante ou incompetente ou as duas coisas ao mesmo tempo. Os próprios directores-gerais, sabendo que não teriam meios para contratar novos quadros que lhes estavam a fazer falta punham, muitas vezes, a questão referindo especificamente a superabundância de pessoal administrativo; era este exactamente aquele que havia entrado sem qualificações técnicas de nenhuma espécie, para satisfazer empenhos partidários ou pessoais. O pior era que não se verificava ser nada fácil vermo-nos livres dessa carga. Dos contínuos

já o havíamos feito uma ou duas décadas antes; mas os administrativos duravam...  
Nem a informatização dos serviços nos livrava do seu peso inútil...

\*

Eu sempre mantive relações cordiais com o Dr. Jorge Sampaio, tanto quando ele era o chefe da Oposição, como quando desempenhou as funções de Presidente da Câmara Municipal de Lisboa e, posteriormente, de Presidente da República.

Sensibilizado pelas questões do desenvolvimento do Baixo Alentejo e, especialmente, da zona de Beja, decidi promover uma reunião na sede da NERBE (Núcleo Empresarial da Região de Beja, da quadrícula que a Associação Industrial Portuguesa fomentou) para a qual solicitou a minha presença. Eu sabia que o “prato forte” do encontro acabaria por ser as estradas, uma vez que o Alqueva já havia sido lançado dez anos antes e estava a andar bem e o aproveitamento da base aérea decorria, ainda antes de ter chegado a um impasse que tem mais a ver com a procura do que com a oferta.

Preparei-me, assim, para dar as informações correctas. Seriam o A2, o IP8, o IC4 e o IC27 os eixos de que iriam falar mais. Em relação ao IP8 a ligação tinha sido adiada pelo governo anterior; eles reclamavam que ela tivesse perfil de auto-estrada entre Sines e Beja, mas não havia tráfego que o justificasse e, além do mais, a concessão tinha sido denunciada (Ainda hoje – 2018 – não foi retomada). Tanto o IC4 como o IC27 eram ligações não prioritárias por manifesta falta de procura. Em relação ao IP2 faltava a ligação entre Ourique e o Cercal. A minha função não iria ser fácil, porque os responsáveis locais queriam ligações semelhantes às já existentes ou em construção no resto do País, mas, além de não haver recursos financeiros para as fazer, elas não justificavam os altos perfis reclamados.

A reunião teve lugar na tarde do dia 21 de Março. Felizmente começámos por uma exposição sobre a actividade da EDIA (Empresa para o Desenvolvimento Integrado do Alqueva) que havia sido lançada por mim. Foi um responsável sabedor que se encarregou de a fazer. Falou do avanço do regadio e dos montantes já aplicados; deteve-se na situação da Aldeia da Luz, onde já haviam sido construídas 210 habitações e 15 estabelecimentos comerciais. Falou do novo ciclo que iria ser lançado, tendo como foco os fins múltiplos do empreendimento (água, agricultu-

ra, energia, turismo, ambiente, inovação tecnológica, etc.). Os visitantes do aproveitamento já tinham ultrapassado um milhão, sendo cerca de 300.000 os que o haviam feito nos três primeiros meses de 2003. Fez um apontamento da história do Alqueva, a partir dos anos 50.

Depois, foi abordada a situação do porto de Sines que estava a experimentar um crescimento contínuo do movimento de contentores. Havia um plano estratégico que foi descrito em linhas gerais; nele assumia um lugar de destaque o novo terminal para o gás liquefeito. O Terminal XXI estaria pronto em Maio.

O aproveitamento da base aeronáutica de Beja ocupou bastante tempo da reunião. O Plano Director revisto seria apresentado em Abril. Sabendo da dificuldade de reorientar o tráfego de passageiros a partir do aeroporto de Faro, tinha sido dada prioridade ao movimento de carga, mas não havia mercadorias para exportar. Foram analisadas as diversas hipóteses do modelo a adoptar para a sua gestão; porém, não havia grandes probabilidades de se encontrar um concessionário. Por fim, vieram as estradas, tal como eu tinha antecipado.

\*

Ao longo destas memórias já fiz várias referências à nossa cooperação com Cabo-Verde. Ela é fácil e sempre frutuosa, porque tudo quanto se combina se vê rigorosamente executado. Mesmo depois de sair do Governo, tenho sido solicitado para participar numa ou noutra conferência, fazendo-o sempre com grande apazimento, confirmando a minha impressão acerca da seriedade com que tudo é organizado.

O Ministro das Obras Públicas de Cabo-Verde, Eng. Manuel Inocêncio Souza, veio a Lisboa e quis falar comigo sobre o apoio que o Governo português assegurava ao seu departamento.

O grande motor do desenvolvimento de Cabo-Verde eram o turismo e algumas indústrias manufactureiras para exportação. Estavam a investir bastante, tanto o Governo como alguns empresários estrangeiros, nomeadamente portugueses. As infra-estruturas revelavam-se cruciais, bem como a inovação. Os bancos de investimento apoiavam alguns empreendimentos, mas a situação corrente era isso não chegar; tornava-se necessário recorrer a outras fórmulas de financiamento das infra-estruturas. Portugal era o principal parceiro do desenvolvimento de

Cabo-Verde. Havia já empresários portugueses a executar parte ou a totalidade da sua produção em Cabo-Verde, mas ele queria ajuizar do interesse em envolvê-los em parcerias público-privadas. Tinha mesmo na cabeça um esquema que mobilizava recursos da banca e bonificações do Governo português ou da União Europeia com execução das obras por empresas portuguesas.

No domínio dos transportes terrestres já havia cooperação; contudo, tratando-se de um país arquipelágico, preocupava-o muito o sector marítimo-portuário e era para este que ele admitia a hipótese de fazer concessões da gestão portuária, recorrendo à figura de “landlord ports” concessionados a operadores privados. Queria saber o que eu pensava e, eventualmente, visitar alguma experiência portuguesa em que tivesse havido concessões parciais ou totais dos serviços prestados (Sines? Leixões?).

Pretendia apoio na transposição das convenções internacionais do sector marítimo. Foi-lhe garantida, imediatamente, a colaboração do Instituto Português dos Transportes Marítimos (IPTM) e, também, do Instituto Hidrográfico.

Era intenção do seu Governo privatizar os aeroportos; o turismo para Cabo-Verde repousava muito em voos “charter” e para isso talvez fosse mais conveniente aquela modalidade. Por outro lado, o acordo estabelecido com Portugal não permitia a realização de “chartered flights” a partir de Portugal (protecção à TAP) e isso fazia muita falta na época alta.

O transporte inter-ilhas, quer marítimo quer aéreo, era uma preocupação manifesta. No campo das telecomunicações (que não estava sob a minha tutela) havia uma grande colaboração com a Portugal Telecom que, no seu entender, corria bem.

Como elemento de informação acerca da pujança do sector do turismo referiu que, na ilha da Boavista, se haviam instalado 15.000 camas em 15 anos o que representava um ritmo difícil de acompanhar pelos sectores complementares.

Elogiou o apoio dado pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil ao seu congénere de Cabo Verde (LECCV) e a sua vontade de o ver ainda mais reforçado.

Eles sabiam bem o que queriam e, também, o que lhes poderíamos assegurar como apoio. Era sempre muito agradável tratar com as autoridades cabo-verdianas.

\*

No dia 26 de Março fui ao Parlamento para responder a uma interpelação do Partido Comunista Português sobre a TAP; quem a formulou foi o Deputado Bruno Dias. Queria que fosse esclarecida uma contradição: afirmava-se, por um lado, que havia a intenção de manter a TAP como companhia de bandeira e, por outro, pretendia-se segmentá-la, alienando para outros algumas das suas funções, que seriam privatizadas. Isso representava uma incongruência, agravada, aliás, porque o governo havia confirmado as declarações do presidente da companhia que se referira a essa segmentação e privatização. Ora, a TAP tinha um grande valor simbólico, reconhecido tanto no País como no estrangeiro; a acreditar nos números vindos a público, estava a haver uma recuperação da empresa que, subitamente, era comprometida pelo anúncio daquelas intenções. Tratava-se de uma inflexão do caminho seguido que só poderia acarretar inconvenientes. Que garantias dava eu aos trabalhadores da TAP de que seriam mantidos os seus direitos e conquistas?

Em relação à aplicação da directiva europeia sobre o “handling”, ela respeitava à assistência dada a outras companhias ou restringia-se ao “self-handling”? Por quê esta reviravolta da estratégia? Qual era o sentido de responsabilidade do Governo, ainda por cima em plena fase de discussão acerca do preço dos combustíveis? Isso só viria agravar as duas situações. Sempre se confirmava que se iria avançar com a privatização da TAP?

Seguiu-se a minha vez: confirmei as orientações que já eram conhecidas, referindo que elas haviam sido tomadas com fundamento e baseadas no que se ia vendo pelo mundo, na esfera das empresas de aviação. A seguir entrevistaram os Deputados Pedro Moutinho, Miguel Coelho, Isabel Gonçalves, Miguel Anacoreta Correia, Carlos Rodrigues, Nelson Baltazar e, outras vezes, o Bruno Dias. Resumirei o que disseram: A TAP era uma companhia de bandeira; por isso, deveria ser salva como parte do nosso imaginário colectivo. Ela continuava a existir de forma dinâmica, embora não apresentasse os resultados que devia. Tinham de ser feitas as parcerias que conviessem; com estas ou sem estas haveria riscos. Dever-se-ia otimizar outras áreas de negócios. O “handling” já não representava um problema nosso, especificamente, porque a Directiva europeia não nos visava somente a nós, mas

respeitava a todos os Estados-membros. Deveria seguir-se, atentamente, o que se estava a passar com as outras companhias europeias, acautelando o que fosse possível, no quadro geral que deveríamos avaliar.

Um outro Deputado achava que o Ministro estava metido num problema e numa contradição, sendo, por isso, preciso ter serenidade. O PS não era contrário à privatização nem à segmentação desde que o Estado mantivesse uma posição expressiva. Sempre era verdade que a Ibéria se mantinha interessada no negócio? (Se o fazia, a nós é que não nos interessava...). Qual seria a futuro dos gestores em funções? Seriam substituídos por “boys”? Recomendava bom-senso.

A TAP tinha sido uma herança muito má e estava numa situação caótica. Havia sido noticiado um corte de regalias aos novos gestores, mas as condições tinham sido negociadas pela Swissair! Como iríamos nós resolver esse problema delicado? Os trabalhadores da TAP teriam acesso ao capital a alienar?

Se se limitasse a actividade ao “self-handling”, iriam ter de ser despedidos 70% dos trabalhadores do sector. Por isso deveria ser conservada a assistência em escala. Tinha de se olhar para a alienação como uma fase de reorganização. O concurso público internacional representava o verdadeiro “cavalo de Tróia” de Madrid; não se deveria cair nisso. Tínhamos que considerar a TAP como em processo de recuperação e, para isso, impunha-se que se visse quais eram as limitações à outorga de ajudas do Estado; havia outros países que parecia não serem tão zelosos como nós. Entendia como promissora a transformação accionista de dois operadores: a TAP e a PORTWAY. Parecia que, para resolver um mero problema conjuntural, estávamos a usar soluções estruturais. Ora, sem reestruturação não haveria nenhuma companhia aérea interessada na compra, total ou parcial, da TAP. Efectivamente, a TAP deveria permanecer como companhia de bandeira e os Deputados estimariam acompanhar de perto a evolução da situação.

Era certo que aquela não seria a nossa última reunião sobre o tema. O Governo propunha um caminho, mas não poderia dar nenhuma garantia acerca dos resultados. O grave problema de tesouraria da TAP era estrutural e isso fazia com que o Governo estivesse um pouco de mãos atadas para o resolver imediatamente. De qualquer forma a TAP deveria ser mantida como companhia de bandeira,

apesar de poder ser declarada quase como “em falência técnica”. A TAP teria interesse em passar a integrar uma aliança global (Foi o que acabou por acontecer com a “Star Alliance”). Deveria fomentar-se a parceria com outras companhias nacionais. E por que não avançar com uma acção contra a Swissair cuja falência, afinal, estava na origem de uma grande parte das nossas dificuldades? (Este processo já estava a correr os seus trâmites).

Não deveríamos voltar a falar de uma má herança, porque, ao longo dos últimos anos, tínhamos experimentado uma recuperação económica apreciável da companhia; era, agora, necessário prosseguir com determinação; o caminho era estreito, mas não se poderia hesitar. A alienação de 51% parecia ser o caminho. Abrir 30% do capital do “handling” aos seus trabalhadores representava uma via promissora. Aliás, o processo já estava a ser tratado, nesse sentido, entre a administração e os sindicatos.

Mas o “handling” não tinha aviões. A percentagem a alienar não poderia ser igual à da companhia na sua globalidade. Deveria olhar-se com cuidado para as parcerias estratégicas que haviam sido sugeridas; a raiz de grande parte dos males estava na orientação política dos governos anteriores. Este Deputado gostava de ver aprofundado o processo relativo à PORTWAY.

O diagnóstico já estava feito. Havia demasiadas rotinas dentro da TAP que tinham de mudar, porque o novo contexto da sua operação era muito diferente do anterior. As companhias não gostavam de entrar num mercado que lhes era hostil. Em relação ao “handling”, a própria Iberia tinha grandes problemas com o seu. E como iam as negociações com a Portugaláia? Estavam a ser acautelados os prazos em relação ao processo contra a Swissair? Era preciso não os deixar prescrever... Como se pode ver, não foi esta discussão que ajudou muito a iluminar o caminho para a resolução do complexo problema da privatização parcial da TAP.

\*

Nos dias 27 e 28 de Março reuniu-se, em Bruxelas, o Conselho de Ministros dos Transportes da União Europeia. O presidente começou por fazer considerações a respeito das consequências da guerra do Iraque sobre o sector dos transportes. Não era só o preço dos combustíveis que iria experimentar aumentos; os

seguros também seriam afectados, de forma semelhante à que o haviam sido na sequência do 11 de Setembro. Eram, naturalmente, os transportes aéreos aqueles que iriam reflectir mais os efeitos da guerra. Por isso, deveríamos estar preparados para ajudar os transportadores aéreos; nesse sentido, o Conselho já havia trabalhado com a Comissão, preparando um documento contendo as linhas gerais do que seria esse auxílio.

A guerra vinha apanhar o sector dos transportes aéreos em plena fase de reorganização. Por um lado, ele tinha de se adaptar a um mercado mundial, por outro, estava a ter de enfrentar uma queda abrupta do número de passageiros. Parte das medidas que se impunham teria de ser assumida pelo sector público. Havia que assegurar alguma flexibilidade na utilização dos “slots” (faixas horárias), porque as perturbações iriam ser numerosas. O espaço aéreo de alguns países europeus da própria União seria fechado, de maneira mais ou menos limitada no tempo; ora, isso implicaria perda de receitas para uma ou outra organização; deveríamos tolerar algumas compensações nacionais dadas a essas instituições sem deixar, contudo, que elas assumissem qualquer forma de concorrência desleal.

Curiosamente, naquele dia, o preço do petróleo havia experimentado uma diminuição. Mas a tendência seria, naturalmente, para sofrer pressões para subir. Por isso era urgente assegurar que a OPEP (Organização dos Países Exportadores de Petróleo) garantisse a manutenção dos preços; se houvesse aumento, deveríamos procurar um ajustamento através do IVA. Era importante que nenhum Estado-membro adoptasse medidas unilaterais; se aquela subida viesse a ocorrer, deveríamos pôr-nos de acordo, em conjunto, acerca das medidas a adoptar. Todavia, se a guerra se prolongasse, as consequências atingiriam, também, os transportes marítimos e os petroleiros, em primeiro lugar.

Havia quem temesse muito que as instâncias europeias atribuíssem ao sector público encargos difíceis de suportar. Invocavam que, a seguir ao 11 de Setembro, as companhias de transporte, nomeadamente o aéreo, haviam regressado rapidamente ao mercado. Não nos deveríamos, por isso, precipitar; as soluções iriam surgindo e os mercados adaptar-se-iam. Por isso, a maioria inclinava-se para que não se abrisse imediatamente as portas às ajudas do Estado; havia alguns que se opunham, mesmo, à sua concessão. O Iraque continuava a produ-

zir petróleo e a exportá-lo; estava a extrair 1,5 milhões de barris por dia, mas poderia sem dificuldades elevar a produção até aos 5,0 milhões; a crise determinada pela instabilidade na Venezuela havia sido pior e, tudo pesado, em 2000 a situação tinha-se tornado mais volátil; nessa ocasião as companhias haviam incrementado muito expressivamente o preço das viagens da Europa para a América Central e do Sul. Não deveríamos precipitar-nos, até porque não estava a haver nenhuma queda da procura determinada especialmente pela guerra; ela já tinha acontecido antes, especialmente no que respeitava às ligações entre a Europa e os Estados- Unidos.

A questão da segurança merecia mais preocupação do que a do preço do petróleo. Aí é que a União deveria actuar. Era certo que haveria maior ocupação do espaço aéreo por militares, o que seria feito naturalmente, em detrimento dos usos civis. Neste aspecto, deveríamos preocupar-nos com a introdução oportunista de práticas de concorrência desleal; em relação a isso é que deveríamos estar mais atentos.

No sector do turismo e no que respeitava ao número de reservas nas diferentes companhias o seu valor oscilava entre 6% e 10%. Logo, já tinha expressão, mas o importante era que nenhum Estado-membro tomasse medidas isoladas sobre ajudas do Estado. Deveríamos concertar-nos em relação a uma actuação comum. Estava em cima da mesa a nomeação do novo responsável pela Agência Europeia de Segurança Aérea. Havia dois candidatos altamente qualificados, causando o embaraço da escolha. Nestas circunstâncias, há sempre quem sugira a designação de um responsável transitório. Mas essa não era a minha posição. Deveria, mesmo, ser tomada uma decisão, porque o novo titular teria de entrar revestido da maior autoridade; ele prestaria provas logo na primeira hora do exercício das suas funções.

\*

Eu não me estava a sentir bem no Governo. A maneira como tinha decorrido a “cimeira” de Valência representou a gota de água para eu tomar a decisão de ir tratar de outra vida. Já numa sessão, no Laboratório Nacional de Engenharia Civil, na qual se homenageava Fontes Pereira de Melo com uma conferência em que, a des-

propósito, a palestrante que gostava de “hacerse la interesante” e numa mostra de ironia, referiu que a escolha da ligação do caminho-de-ferro a Espanha, nessa ocasião, havia sido por Badajoz, produzindo sorrisos na assistência. Contudo, este gerou, também, um riso franco no Primeiro-Ministro, desautorizando, desse modo, o seu Ministro das Obras Públicas, que estava sentado ao lado, fez-me sentir que mais importante do que o traçado da via que, aliás, nunca discutiu comigo, eram as boas relações com o Presidente do Governo espanhol. Isso foi amplamente confirmado na célebre fotografia que os juntou aos dois ao Presidente George W. Bush e ao Primeiro-Ministro Tony Blair na Terceira, no domingo 16 de Março de 2003 – a Cimeira das Lages, como passou a ser designada – integrando desse modo um grupo escolhido dos poderosos deste mundo. O resto da história é conhecido de todos e eu não vou elaborar sobre o assunto. Ora, esta falta de apoio que tive em Valência foi tão patente que, poucos dias depois do meu regresso ao Porto, o meu Colega Francisco Alvarez-Cascos, Ministro do Fomento espanhol, me telefonou para indagar das razões que me haviam levado a pedir a demissão. Todavia, tinha havido, além disso, uma série de pequenas manifestações de falta de atenção que talvez sejam toleráveis entre parceiros muito próximos, mas que o não são quando as relações se mantêm formais, como eu entendo deverem ser as que se estabelecem entre os membros de um Governo. Nelas não há lugar para negligências. Mas não vale a pena estar a enumerá-las. O próprio, se as lesse, iria achar que eu deveria estar atacado de hipersensibilidade. A verdade é que entendi que, ao fim de doze anos em funções governamentais, eu já tinha a minha conta em matéria de faltas de atenção ... É sabido que as pessoas que vão para o Governo têm de ter “pele de crocodilo”, porque diariamente irão ser alvejadas por “tiros de zagalote”, vindos das mais diversas partes. Mas isso é uma coisa; outra é a solidez “sans reproche” dos laços que devem ligar os membros do Governo entre si e, especialmente, o seu chefe em relação a cada um deles.

O caso do traçado da linha de alta velocidade fez extravasar a minha impaciência. Passados poucos dias, disse ao Primeiro-Ministro da minha vontade de ser libertado de funções na primeira oportunidade.

Estava eu no aeroporto de Santa Catarina, na Madeira, em 4 de Abril prestes a regressar a Lisboa, depois de ter participado na sessão de abertura de uma confe-

rência sobre transportes aéreos quando ele me telefonou dizendo que razões imperiosas o levaram a ter de substituir um Ministro naquele mesmo dia. Eu já sabia porquê, uma vez que os noticiários da manhã se haviam referido ao assunto, abundantemente. Se eu não me importasse de ir na mesma leva, seria substituído no dia seguinte; de outro modo, teria de esperar pelo menos seis meses, porque ele não faria nenhuma nova remodelação antes da aprovação do Orçamento de Estado. Não me deu tempo para reflectir sobre o assunto. Diante da perspectiva de me manter contrafeito em funções durante um tempo indefinido, ou de me ver liberto no dia seguinte, nem pensei que a associação a uma outra exoneração, pelos motivos invocados, me poderia ser prejudicial. Quando aterrei em Lisboa, já toda a gente sabia que eu estava demissionário. Alguns ficaram sensibilizados por eu não os ter avisado. O Presidente Alberto João Jardim disse-me mesmo, mais tarde, que tinha tomado a mal o facto de eu não lhe ter confidenciado, três horas antes, o que iria acontecer. Mas eu não sabia de nada acerca do que se estava a passar; a decisão foi formalizada comigo na sala de embarque e ao telefone. Quando cheguei fui logo para o gabinete do Primeiro-Ministro que falou comigo sobre os nomes possíveis para ocupar o lugar que eu deixava. O que veio a fazê-lo era um deles.

No dia 5 fui ao Palácio de Belém assistir à posse, após o que ocupei o meu tempo num alfarrabista do Bairro Alto, antes de ir ter uma conversa com o Primeiro-Ministro, a solicitação dele e para lhe transmitir as recomendações que eu entendesse, relativamente às matérias em curso. No dia seguinte (domingo) iria haver um Conselho de Ministros informal em Fronteira e ele queria estar a par dos assuntos que, manifestamente, seriam abordados. Deles não fazia parte o traçado da linha de alta velocidade...

É evidente que o Primeiro-Ministro tem de ter confiança em todos os seus Ministros, não sendo tolerável qualquer falta de lealdade ou de apoio. A História está cheia de exemplos do contrário, consumados com maior ou menor reserva mental. Alguns desses casos deram origem, mesmo, a obras literárias que perduraram no tempo. Mas o corrente, nessas manifestações, é ficarem-se pela duplicidade nunca chegando às dimensões do drama. Eu não aprovo essas formas de intriga que alguns acham representarem a essência da política!... Não tenho imaginação nem memória bastantes para conceber teias complexas de jogos de bastidores para subir na rampa

do poder. Talvez isso aconteça por eu ter chegado cedo bastante alto, sem necessidade de recorrer a esse género de manobras. Por isso, tive sempre pouca paciência para aturar golpistas, privilegiando o jogo franco e o trabalho aturado para alcançar os objectivos fixados e de todos conhecidos. Mas, se é certo que o Primeiro-Ministro tem de contar com a dedicação de qualquer dos seus Ministros, ele deve também retribuir, assegurando apoio à acção de cada um, particularmente quando estiverem em causa matérias sensíveis ou assuntos complexos. Estes devem ser escalpelizados à exaustão entre eles, porém, uma vez afinada uma posição que ambos subscrevam, não pode haver jogos de sombras para pôr o outro à prova. Novamente, a História fornece exemplos abundantes dos maus resultados da divisão na acção; quando esta ocorre será fatal a ruptura do elo que os deveria ligar. Algumas vezes haverá somente a corrosão dessa ligação; mas, como se sabe, a repetição dos desgastes conduz ao enfraquecimento progressivo e à quebra inexorável dos laços que deveriam permanecer fortes. Em nenhuma circunstância, para estes se manterem, pode haver sequer a suspeita de uma falta de confiança. O padrão tem sempre de se manter muito alto no nível de relacionamento. De outra forma, o descontentamento instalar-se-á e o cansaço fará o resto. O afastamento tornar-se-á inevitável.

\*

Eu sabia que a minha carreira política ministerial terminaria ali. Uma jornalista teve a deselegância de me dizer no Palácio de Belém, como se eu não tivesse a certeza de que não haveria mais nenhum novo lugar no Governo no futuro. Ora, eu havia passado o último ano a constatar que aquele mesmo posto que eu estava a deixar já não deveria ter sido preenchido. A primeira vez que eu havia tomado posse fora há vinte e cinco anos atrás. No nosso tempo, são muitos anos! Conheci vários ministros italianos, da Democracia Cristã, que tinham estado em funções 23, 25 e mesmo 27 anos!... Isso não deve ser salutar para os próprios e também não o deve ter sido para os lugares que ocuparam, apesar de mudarem incessantemente de pasta. O argumento da experiência colhe pouco, porque o ritmo das alterações, quer do entorno quer dos próprios protagonistas, faz com que os persistentes comecem a dar conta de que há diferenças de estilo nas relações, nem sempre no sentido que mais lhes agrada. Por outro lado, se é o serviço do País o

que os faz mover, as oportunidades para o realizar são múltiplas e não tão exigentes em tempo, em exposição e em exclusividade como um lugar no Governo. Foi isso que eu rapidamente verifiquei.

\*

Tendo eu estado no Governo tão largos anos e convivido com tantos Colegas, durante esse tempo pude apreciar muitos estilos de acção. As minhas relações com a maior parte deles foi boa, tendo estabelecido laços de amizade com muitos com quem tenho real gosto em estar. Alguns já faleceram, o que sempre me penalizou; em relação a muitos destes, dou-me conta, algumas vezes da falta que me fazem, especialmente quando está em causa analisar os caminhos que o País está a seguir e o que deveria ser feito para melhorar a situação. Como é natural, com uns tantos houve maior identificação de feitos e de propósitos. Por isso, o gosto em revê-los é mais expressivo. Curiosamente, raras são as vezes em que falamos acerca do passado. Pelo contrário, o presente e o futuro ocupam sistematicamente o tempo das nossas conversas, o que denuncia bem o teor das preocupações que temos. Não é a nostalgia que nos une, mas, antes, o cuidado com o caminho que se está a seguir. Já houve alturas de grande ansiedade... Mas ninguém diz o que faria se estivesse no governo; os acontecimentos são apreciados com grande destacamento não deixando, naturalmente, de se analisar o conteúdo e o estilo de alguns dos intérpretes do momento. Temos tido de tudo! Mas, tal como acontecia no nosso tempo, há uma grande distinção entre as acções de quem tem competência e carácter e as de quem não possui qualquer destes. As coisas notam-se mais do que pode parecer a um observador não treinado. Não chega ter prática dos jogos da política ou da politiquice... Para que a acção seja consistente é preciso que o seu agente saiba do assunto por que é responsável e tenha capacidade para fazer escolhas, definir o caminho a seguir e aplicar-se no seu implemento. Se há coisa que me ficou registada na memória é a diferença da qualidade das medidas avançadas quando o seu proponente sabe o que quer e como fazer em contraposição com as situações em que isso não acontece. Portugal não usufrui da qualidade da Administração de que beneficiam os ministros ingleses ou holandeses que têm, naturalmente, de possuir capacidade para analisar as repercussões

políticas das alternativas de acção que lhes são submetidas ou que eles pedem para ser analisadas mas que veem escalpelizadas com rigor nas consequências práticas ou nas diversas implicações que elas têm pelos funcionários que os apoiam. Aos nossos ministros não lhes chega ser somente políticos; têm, naturalmente, de o ser, mas é indispensável que estejam muito dentro do sector por que são responsáveis, nos seus aspectos administrativos e também naquilo que vai pelo mundo (ou pela Europa...) no seu sector. Este aspecto é particularmente relevante para os ministros que têm assento nos diversos Conselhos em Bruxelas.

Tudo isto para dizer que, em Portugal não chega ter uma carreira política para desempenhar o cargo de ministro. É preciso, além disso, ter dado mostras de competência em qualquer carreira onde haja demonstrado ser capaz de analisar situações complexas e de tomar decisões ajustadas aos problemas detectados. O inverso também é verdadeiro: não chega ter tido uma experiência profissional distinta; é preciso também possuir sentido político para poder apreciar devidamente as medidas que se propõe lançar e ser capaz de as concretizar.

sboa



Estrutura metálica no interior do túnel reforça a estrutura que "meteu água" em Janeiro de 2000

# Metro chega atrasado 10 anos a Sta. Apolónia

- ▶ Último troço da Linha Azul custou mais de 150 milhões que o previsto
- ▶ Primeiro-ministro vai inaugurar trajecto dois dias antes do esperado

## CAPÍTULO XXXVII

### AS OBRAS PÚBLICAS NO XV.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

No dia 9 de Abril foi-me comunicado que no dia 30 desse mês abriria ao tráfego a nova ponte de Entre-os-Rios. Aconselhei a que se prorrogasse, por alguns dias, o contrato com o “ferry-boat” que assegurava a passagem, não fosse haver algum imprevisto.

\*

O caso do VTS a que me já referi (Capítulo XXXVI) saltou logo no princípio da semana. Como estava a haver atraso na assinatura do contrato, um dos concorrentes veio logo protestar. Para os radares havia uma proposta de 54 milhões de euros e outra de 94 milhões. Era grande o diferencial e o preterido apresentou logo queixa ao Supremo Tribunal Administrativo, mesmo sem o contrato estar assinado. Estava tudo suspenso e como tal continuou.

\*

Começaram, logo no dia 8 de Abril, a chegar exposições de protesto relativamente a algumas concessões de auto-estradas que já haviam sido adjudicadas.

\*

Ficou combinado, logo no dia 9 de Abril, que o Secretário da Estado anulasse o concurso do VTS e accionasse uma inspecção por parte da Inspeção Geral de Finanças. Logo se veria como é que ele poderia ser retomado.

Logo que se soube quem era o Ministro das Obras Públicas começaram os pedidos de audiências dos concessionários das vias de comunicações, dos que haviam ganho os concursos e dos que os tinham perdido. Em dois ou três dias a agenda ficou cheia só com esses pedidos. Quem havia perdido, tinha sido sempre em condições “inacreditáveis”!... Vinham expô-las...

Os estudos de impacte ambiental eram os maiores causadores de perturbação. Mas, aos poucos, os técnicos foram adquirindo capacidades, tendo isso deixado de representar uma dificuldade.

Queixavam-se alguns acerca dos presidentes das comissões de avaliação, mas não tinham razão nenhuma. Na maior parte dos casos, tratava-se de profissionais distintos, académicos ou não, estando fora de causa que eu fosse levantar qualquer suspeita a respeito da sua imparcialidade.

Outra queixa corrente respeitava às notícias nos jornais. Mas estas eram postas pelos concorrentes!... O problema era que a imprensa se mostrava “dócil” a este respeito e, se a informação fosse bombástica e atraísse leitores, a notícia teria honras de primeira página. Mas eu não poderia ser o zelador da verdade... O certo é que se generalizou um clima permissivo que não beneficiou ninguém; prejudicou-os a todos!

Alguns faziam reparos em relação aos relatórios das comissões de avaliação que não beneficiavam certos concorrentes. Mas não tinham razão! Li muitos deles e a linguagem era sempre objectiva; os juízos subjectivos não existiam; as apreciações estavam sistematicamente apoiadas em factos e em números. Por sua vez, insinuava-se que havia algumas empresas preferidas. Não era verdade! Pelo contrário existia um cuidado extremo na fundamentação das decisões propostas. Eu comecei a ficar com receio, diante de tantas queixas, que não viéssemos a ter altos quadros disponíveis para exercer as exigentes funções de membros ou de presidentes dos júris constituídos.

O tempo passou sobre essa fase das queixas. É curioso ver o que aconteceu aos concorrentes sistematicamente perdedores... Saíram de cena! Por alguma razão isso aconteceu.

Havia alguns dos queixosos que sublinhavam a importância da visibilidade externa dos concursos que realizávamos e dos efeitos nefastos de tantos recursos para o Supremo Tribunal Administrativo e outras instâncias. Isso era particularmente nocivo junto das instituições bancárias internacionais que vinham apoiar os concorrentes. Eu não podia interferir num processo que tinha regras definidas e que haviam sido escrupulosamente aplicadas. Não deixava de ouvir os queixosos como fonte de informação, mas nunca manifestava qualquer posição a favor ou contra. Não era essa a minha função.

Tenho impressão de que, nessa ocasião, não houve escritório de advogados e professores de Direito em Portugal que não estivessem envolvidos nos concursos quer para as concessões rodoviárias quer para qualquer outra obra de monta, do lado de quem protestava ou do lado de quem se defendia.

\*

Um dia fui sobressaltado com uma pergunta aflitiva: No projecto do Metro do Porto estava incluída a ligação ao aeroporto de Pedras Rubras ou não? Não havia ainda sido escolhido o trajecto para a implantar, mas isso era importante para apoiar a concessão de fundos em Bruxelas. A verdade é que alguns anos depois e como representante da Associação Empresarial de Portugal, ainda vim a interferir nessa escolha. Era evidente que a ligação ao aeroporto era importante como se vê hoje e a todas as horas... Mas é curioso como, em Portugal, se vai directamente ao Ministro para pedir esclarecimentos sobre um aspecto que é de natureza técnica e de responsabilidade exclusiva da entidade proponente, neste caso a Metro do Porto. Coisas destas aconteceram numerosas vezes!

\*

Para me inteirar acerca do processo das concessões de auto-estradas recebi, em 12 de Abril, o Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas, Eng. Oliveira Faria, que veio fazer-me uma exposição sobre o assunto. O processo decorria no quadro daquele Conselho, o que me dava uma garantia de correcção. Eu conhecia a maior parte dos presidentes das comissões de apreciação; eram todos nomes respeitados no meio da Engenharia Civil portuguesa, tal como eu admitia quando ouvia as queixas de alguns consórcios perdedores. A comissão de abertura das propostas funcionava no âmbito do Instituto de Estradas de Portugal que curava de assegurar a correcção de todos os aspectos formais da operação. Depois disso, os processos transitavam para as comissões de apreciação que exerciam o seu trabalho no CSOP.

Falámos, obviamente, das queixas que eu tinha recebido. Disse-me que quem estava em causa era, especialmente, a comissão de abertura de propostas e não as de apreciação das mesmas. Mas havia problemas! Algumas destas estavam sem

quórum para reunir; tínhamos de tratar urgentemente da sua recomposição. De todos os casos em curso, o mais complicado era o da ligação Lisboa-Sintra cuja comissão era, aliás, presidida por um académico da mais reconhecida competência. As comissões, obviamente, não poderiam incluir representantes dos membros do Governo e isso teria de se manter. Vimos especificamente, o caso do IC36, circular de Leiria, em relação ao qual havia dúvidas acerca da bondade de ser ou não concessão. Ele achava que deveria ser o Instituto de Estradas de Portugal a construí-la, mas este invocava que não dispunha de verbas para o efeito. Eu passava no local, algumas vezes, de automóvel e tinha testemunhado o transtorno que causava a disputa em curso; era preciso decidir!

Focámo-nos nas situações que lhe mereciam mais cuidado: (a) o caso Lisboa-Sintra que ele admitia poder desembocar numa anulação do concurso, tendo recomendado uma reformulação dos termos de referência da concessão, a elaborar pelo Instituto de Estradas de Portugal e (b) o caso do Grande Porto que havia sido lançado sem estudos de tráfego e em relação ao qual, uma concorrente espanhola tinha apresentado um trabalho que não havia convencido ninguém e, por isso, conduzia à recomendação de produzir um outro no qual se pudessem fundamentar as decisões.

Recomendou-me que criasse um núcleo para o acompanhamento das concessões, no quadro do IEP. A Direcção de Serviços Concessionados já tinha tarefas importantes de rotina. O que ele recomendava para aquele núcleo era mais abrangente e de longa duração.

\*

As limitações do aeroporto da Portela eram conhecidas. Mais do lado “terra” do que do lado “ar”. Mas havia as maiores pressões para se continuar a operar no local por se temer que qualquer mudança pudesse vir a afectar a procura de Lisboa como destino turístico.

Decidi constituir uma comissão de reanálise do processo com vista a produzir uma recomendação que eu pudesse vir a utilizar. Em 15 de Abril combinei com o Secretário de Estado que ela deveria ser pequena, mas multi-sectorial. Decidimos que ela fosse presidida por um juiz-conselheiro aposentado, por um membro do Conselho Superior de Obras Públicas especializado em transporte aéreo, por um representante do Instituto das Estradas de Portugal e outro da Inspecção-

-geral de Finanças. A sua função não seria elaborar nenhum estudo nem propor a realização de mais análises. Seria, unicamente, ler o que havia já sido produzido e fazer uma recomendação sobre o caminho a seguir. Estabelecemos também o elenco da legislação a produzir até ao Verão. Recomendei que se procurasse que tudo fosse feito em casa; havia altos funcionários competentes da parte principal dessa produção; se, por acaso, houvesse algum pormenor jurídico que conviesse dilucidar, consultar-se-ia um professor de Direito. A moda de encomendar a produção de legislação aos grandes gabinetes de advogados de Lisboa já havia dado os seus primeiros passos. Em meu entender, deveria começar-se por mobilizar toda a competência técnica dos sectores em causa e a jurídica que houvesse no Ministério. Mas, apesar de eu a contrariar, a verdade é que ela veio a ganhar peso crescente, debilitando ainda mais a capacidade da Administração.

Pedi para ser feito um inventário urgente acerca do que estava pendente do plano Rodoviário Nacional 2000. Alguns dos atrasos implicavam que não se estivesse a receber verbas comunitárias, há muito comprometidas. Havia algumas auditorias ambientais não concluídas. Era preciso assegurar que funcionasse bem a “ponte” que existia entre o Instituto de Estradas de Portugal e o Ministério do Ambiente. Ele já tinha recebido a auditoria responsável e transmitiu-me a boa impressão com que havia ficado da conversa.

Eu sempre me preocupei com a Segurança. Estava e estou convencido de que não se fazia o suficiente para evitar muitos acidentes; a maior parte deles acontecia devido a comportamentos cívicos deficientes, mas também poderia haver casos de sinalização ou de iluminação ou, mesmo, de desenho físico deficientes que conviria acautelar. Tinha acontecido recentemente um acidente em Almodôvar, nas obras da auto-estrada para o Algarve, que tinha emocionado o País. Combinámos abordar a Inspeção-geral do Trabalho para fazer o elenco das situações de perigo envolvendo o equipamento das obras e as cofragens. Tanto os empreiteiros como os sub-empreiteiros deveriam arcar com a sua quota-parte de responsabilidade; era corrente passarem as culpas de uns para os outros, mais frequentemente de cima para baixo. Eu entendia que deveriam ser todos responsáveis. Conviria começar-se por fazer o levantamento da legislação existente (e, manifestamente, não cabalmente cumprida) para produzir a que colmatasse as lacunas.

A seu tempo relatarei um outro acidente trágico, decorrente da completa ausência de práticas de segurança óbvias e sensatas.

Havia três designações a fazer para as administrações dos portos nacionais. Eram sempre decisões de responsabilidade, porque se pretendia escolher elementos competentes. Havia uma tradição para ceder a pressões político-partidárias para ocupar lugares eminentemente técnicos; os resultados costumavam ser sub-óptimos para não dizer desastrosos; mas insistia-se. Estou convencido de que o consegui fazer, mas fui criticado por, num caso ou noutro, não ter nomeado “um dos nossos”...

A Direcção-geral da Aeronáutica Civil havia transferido as suas funções para o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), em virtude das regras internacionais do sector. Mas tinham-se passado coisas que haviam determinado a realização de uma inspecção conjunta da Inspeção-geral da Administração Pública e da Inspeção-geral das Obras Públicas e Transportes. O resultado dessa inspecção implicou a exoneração do anterior conselho de administração com a obrigação de repor verbas muito expressivas. Já havia sido nomeado, pelo governo anterior, um novo presidente de quem me faziam excelentes referências. Era preciso apoiá-lo na sua acção disciplinadora.

O presidente do NAER (empresa “Novo Aeroporto, SA.” – NAER – encarregada do estudo e construção do novo aeroporto de Lisboa) havia sido recebido pelo Secretário de Estado. A exposição que fez deixou boa impressão. Mas fez um alerta para a necessidade de produção rápida de diplomas que assegurassem a protecção de terrenos em Alenquer e Azambuja onde se previa que fosse construído o aeroporto. A SILOPOR (Silos Portuários, SA) estava a ser objecto de liquidação. A EPAC (Empresa Pública de Abastecimento de Cereais), fundada pelo Doutor Salazar, em 1935, havia sido extinta por imposição comunitária, no quadro da liberalização do comércio de cereais. Ela tinha criado, internamente, a EPAC – Comercial e a SILOPOR. Esta tinha grandes silos em Leixões, no Beato e na Trafaria (ainda lá estão todos) e mais onze silos no interior do País que eram reclamados pela CAP (Confederação da Agricultura de Portugal) com base nas contribuições que os produtores haviam entregue à Federação Nacional dos Produtores de Trigo. Havia um decreto-lei que definia as condições em que se processaria a concessão dos

silos aos importadores de cereais, por eles terem sido construídos em cima de terrenos que faziam parte do património público marítimo. Estavam em andamento dois concursos, um para Leixões e outro para Lisboa (Beato e Trafaria). Admitia-se que aparecessem como candidatos a concessionários tanto importadores de cereais como operadores portuários. O caderno de encargos do concurso já estava elaborado. Era preciso dar luz verde ao presidente da SILOPOR, que era ao mesmo tempo presidente do INGA (Instituto Nacional da Garantia Agrícola), para avançar com a operação. Eu lembrava-me da celeuma que havia causado a construção dos silos na Trafaria... Nessa ocasião, o que importava era a realização do concurso para a concessão. Conviria que ela não se arrastasse; foi esse o sentido da minha recomendação. Entretanto, o Secretário de Estado informou-me de que o processo da SCUT do Grande Porto estava na Procuradoria-Geral da República.

\*

As empresas públicas cujos órgãos tinham mesas das assembleias gerais ou conselhos de administração a renovar, ocuparam-me tempo de mais. O critério para mim era o da competência, não devendo haver nenhum outro. Eu deveria preparar as substituições com fundamentos que pudesse invocar a qualquer momento. Alguns foram reconduzidos nos seus cargos porque haviam demonstrado saber o que estavam a fazer. Outros foram dispensados.

O presidente do conselho de administração da TAP tinha chegado ao termo do seu mandato. Recebi o Eng. Fernando Pinto para tratarmos de vários assuntos entre os quais estava esse. Ele fez grandes elogios ao anterior, sublinhando que não tinha havido intervenções inconvenientes ou embaraçosas. Esperava que isso continuasse. Sorrii um tanto contrafeito quando eu lhe disse que não dispunha de poderes para nomear a Rainha de Inglaterra para o cargo. Acabou por ser o Eng. António Cardoso e Cunha a fazê-lo com uma equipa que desempenhou magnificamente o seu papel!

Em conjunto com o Secretário de Estado, eu recebi o presidente do INAC (Instituto Nacional da Aviação Civil) para tomarmos contacto com os problemas mais urgentes do seu sector. Para ele era a saída da base aérea da Portela aquilo que mais se impunha. Se aproveitássemos o espaço de Figo Maduro, o aeroporto po-

deria durar muito mais tempo. Em Lisboa, a carga em aviões de passageiros, nessa ocasião, representava 80% do total; só 20% é que era movimentada em aviões-cargueiros; esta informação veio a propósito da localização do terminal de carga que ele entendia ficar bem na zona de Figo Maduro.

Havia algumas adaptações a fazer na pista para cumprirmos com o preceituado no anexo 14 da Convenção de Chicago, relativamente às condições de aproximação. Mas isso dependia da colaboração da Câmara de Lisboa que tinha de assegurar o espaço necessário. Eu disse-lhe que atribuía a maior importância às condições de segurança da pista ao que ele me respondeu que, nesse domínio, se impunha um estudo aprofundado e o estabelecimento de um protocolo com os criadores de pombos!... Era esse o sector crítico...

Aconselhou a que mandasse todos os pequenos aviões (tráfego “business” para executivos) para o aeródromo de Tires com a certeza de que se tratava de um sector do tráfego que estava em aumento muito expressivo. Ele entendia que os aviões exclusivamente de carga poderiam, sem inconveniente para os seus clientes, ser deslocados para o Montijo. Outra coisa era a carga que vinha nos aviões de passageiros. Mas a verdade era que a pista do Montijo não estava em condições de receber os grandes cargueiros.

Na Portela teria de se dar grande atenção à expansão da gare de passageiros, prolongando-a até ao barracão da carga (Edifício 31). Foi o que se fez para assegurar todos estes anos a expansão do tráfego.

Preocupavam-no muito as condições de ligação à 2ª Circular! Também a mim e, por isso, fiz acelerar o prolongamento da linha do Metro até ao aeroporto.

Fiquei muito admirado quando me disse que o INAC não tinha sido ouvido em relação à construção do novo aeroporto na Ota. O INAC, nessa ocasião, tinha 226 funcionários.

\*

Em 19 de Abril tive a indicação de que a nova ponte de Mourão estaria pronta e a de Hintze Ribeiro, em Entre-os-Rios, em 3 de Maio. A primeira dizia-me muito, porque me lembrava bem da reunião em que havíamos tratado da sua implantação. Ela tinha sido construída no âmbito da reposição de vias por causa da for-



FIG. Ponte de Mourão.

mação da albufeira do Alqueva. E a sua posição definitiva fora decidida sobre um mapa, durante uma visita minha ao local. Em matéria de obras públicas, continua a ser raro que quem decida a construção de uma “obra de mil dias” ou mais seja aquele que a inaugura. Por isso eu me sentia um privilegiado.

A segunda tinha implicações políticas mais pesadas. Eu participei na inauguração, mas quem a ela presidiu foi o Primeiro-Ministro.

\*

Eu conhecia o Eng. Fernando Melo Antunes há alguns anos de algumas das posições que ele havia ocupado na Administração Portuguesa. Tinha-o em muito boa conta por saber da sua dedicação e competência. Exercia, nessa ocasião, as funções de presidente da ANA (Aeroportos e Navegação Aérea). Foi falar comigo no dia 22 de Abril para me apresentar a empresa que era constituída inteiramente por capitais públicos e tinha a concessão de sete aeroportos. Ao grupo tinham sido atribuídos, ainda, outros encargos: a representação dos 70% que a ANA tinha na ANAM que geria os aeroportos da Madeira e de Porto Santo; a representação de 80% que ela tinha na NAER, que estava encarregada do “dossier” do novo aeroporto de Lisboa, da sua privatização e da escolha da parceria público-privada que melhor respondesse à sua realização; a representação dos 49% que a ANA tinha no aeroporto de Macau e mais três coisas menores (10% da SESI, serviços na área dos transportes, 5,6% na HARII, responsável pela gestão do aeroporto de Díli; e 3,89% numa empresa chamada FUTURO). Nos sete aeroportos referidos passavam, por ano, 18 milhões de passageiros. Em 1998 tinha havido a separação entre os aeroportos e a navegação aérea; a NAV havia saído da empresa pública ANA. A cisão entre a navegação aérea e os aeroportos tinha ainda atribuído à segunda área a preparação para a sua privatização. Tanto o conselho de administração da ANA como o da NAV tinham cinco membros.

Os aeroportos dos Açores eram deficitários, os de Lisboa e do Porto geravam “cash flow”; sendo que o do Porto estava quase em equilíbrio. A ANAM tinha tido, no ano anterior, um prejuízo de 17 milhões de euros. Era certo que iria ter resultados negativos durante mais três ou quatro anos. O aeroporto de Porto-Santo não dispunha de base de tráfego, gerando um prejuízo de 800.000 de contos por

ano. Em conjunto, os aeroportos da Madeira e do Porto-Santo, esperava-se que apresentassem resultados negativos durante cinco ou seis anos. Havia propostas para minorar os prejuízos.

Nos Açores havia quatro aeroportos: Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores (neste, a aerogare era gerida pela SATA). Os prejuízos anuais eram da ordem dos três milhões de contos, mas dispunham de uma estratégia que enfatizava os negócios “não aviação”. Nessa ocasião a ANA já constituía um grupo de referência europeu. No total trabalhavam na ANA 1.535 pessoas das quais 110 no departamento de infra-estruturas que merecia uma atenção especial.

A maior parte das melhorias nos aeroportos eram feitas aos bocados e isso gerava, correntemente, muita perturbação. Em relação ao aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto, estava pronto um Plano Director que previa a realização de um programa de obras faseado, não destruindo na segunda fase o que havia sido realizado na primeira. Havia, ainda, em curso um estudo de “marketing”; elaborado pelo aeroporto de Schipol (Amsterdam). No Porto havia um limite de capacidade fixado nos 15 milhões de passageiros por ano; no aeroporto do Porto as três fases previam alcançar: i) no primeiro 6 milhões de passageiros por ano (em 2002 eram 2,8); ii) numa segunda fase 11,1 e iii) na terceira um valor entre 12 e 15, como já foi referido. No caso de Faro, nessa ocasião (2002) eram 4,5 milhões de passageiros por ano, prevendo-se 6 para 2010, 7,6 a 8,1 na terceira fase e um valor entre 13 e 15 milhões numa quarta fase.

Havia, ainda, outros assuntos urgentes para resolver:

O primeiro respeitava ao estudo de impacte ambiental relativo ao aeroporto do Porto e a aplicação da lei de impacte ambiental então vigente. O segundo tinha a ver com as taxas aeroportuárias e com quem as fixava. Deveria ser por portaria do Governo, mas o respectivo projecto estava nas mãos do INAC que invocava dificuldades, em matéria de recursos humanos, para responder atempadamente. Eu deveria averiguar e resolver. O terceiro estava relacionado com o tráfego nocturno nos aeroportos portugueses. Havia em preparação uma directiva comunitária sobre a lei do ruído em aeroportos que imporia que eles estivessem encerrados entre as zero e as seis horas! Os grandes aeroportos europeus não faziam tenção de a cumprir nesses termos ... Só por interesse nacional é que seriam abertas excepções!... Já havia uma proposta consensualizada com o Ministério do



FIG. Aeroporto de Porto Santo. Madeira.

Ambiente em relação aos aeroportos de Lisboa, Porto e Funchal. Era preciso não ser exagerado na fixação de limites. Finalmente, com urgência, havia o sistema de verificação da bagagem de porão, nos aviões, que no final de 2002 deveria ser feita a 100%. Estávamos a falar de um investimento de cerca de dez milhões de contos feito pelos aeroportos. Havia um sistema usando raios X que estava a ser objecto de um estudo pago pela ANA. Fez, ainda, a proposta de encomenda de um estudo para avaliação da capacidade do aeroporto da Portela, em Lisboa.

Falámos, finalmente, das assembleias gerais da ANA e da ANAM, durante as quais se teria de apreciar e aprovar os nomes de alguns administradores que iriam substituir outros que haviam terminado os seus mandatos. Eu pedi-lhe para ver se poderíamos passar de 5 para 3 membros; isso seria possível de imediato, na ANAM.

\*

O público, em geral, não sabe das dificuldades que um ministro tem quando chega à ocasião de designar administradores competentes para os organismos que estão sob a sua tutela. Alguns nem querem ouvir falar em ir para o sector público; outros irão, mas tem de haver conversas de auscultação que convirá que sejam feitas depois de alguma sondagem preliminar. Por isso e em relação às administrações portuárias eu pedi ao meu Amigo António Duarte Silva, que conhecia muito bem o sector, para me vir dar o seu avisado conselho. Eu mantive, durante décadas, as mais cordiais relações com o “Tony”. Ele tinha um mestrado em engenharia naval pelo Imperial College, mas eu conheci-o durante uma viagem aos Açores, ambos como turistas curiosos, alguns anos depois de havermos passado pela Universidade de Londres, em épocas distintas. Pois viemos a tornarmo-nos bons amigos e a confiar nas análises que o outro fazia. Em determinada ocasião fomos mesmo colegas no 12.º Governo para meu aprazimento. Quando ele morreu, subitamente, em França, não se pode imaginar o choque que eu tive, pois havia estado a almoçar em minha casa na semana anterior, com uma boa disposição invejável!... Conhecia toda a gente ligada aos portos e aos transportes marítimos, em Portugal e a nossa conversa foi de uma grande utilidade para fundamentar as escolhas em razões de competência e confrontar os resultados com as indicações político-partidárias que sempre surgem quando há nomeações a fazer.

\*

Eu queria recolher o máximo de informação, junto de fontes competentes, relativamente aos organismos que eu ia tutelar. Havia mesmo, alguns para os quais eu teria de nomear responsáveis; ainda era mais importante, para esses, que eu conhecesse o mais possível sobre as instituições em causa. Um deles era a antiga Junta Autónoma das Estradas, naquela altura transformada em IEP (Instituto de Estradas de Portugal). Eu havia conhecido alguns dos seus dirigentes noutros tempos, quando a Junta era confiada a brigadeiros ou a generais oriundos da Arma de Engenharia. Com o último dessa linhagem, o General Almeida Freire, eu tinha tido mesmo uma colaboração próxima quando era encarregado da gestão da Comissão de Planeamento da Região do Norte (1975–78); guardava boas recordações desse tempo em que, por haver pouco dinheiro, tinha de se ser ainda mais selectivo e criterioso do que em situação folgada.

Pedi, por isso, a um colega meu do Instituto Superior Técnico que viesse conversar comigo sobre a instituição. Ele havia trabalhado muito para ela e, portanto, conhecia bem os seus atributos e problemas. Começámos por um assunto que ele sabia interessar-me: a 3ª Travessia do Tejo. A Lusoponte havia sido encarregada de elaborar um relatório com o sumário dos diversos estudos já disponíveis. Tê-lo-iam entregue ao meu antecessor, mas ainda não tinha chegado às minhas mãos. Havia, ainda, os túneis na Serra da Estrela que estavam no Programa. Os estudos preliminares respectivos tinham sido entregues à COBA, uma grande empresa de projectos de Lisboa. As consignações das obras deveriam ser feitas com os terrenos respectivos já disponíveis. Os empreiteiros tinham adquirido o mau hábito de começarem as obras pelos lanços que não estavam disponíveis, pondo, desse modo, o “taxímetro a contar... O braço expropriante do IEP era o mais rudimentar que se podia imaginar, face a um trabalho imenso que tinha de levar a efeito. As expropriações a realizar oscilavam entre 10.000 e 30.000 por ano, o que reclamava uma unidade muito profissional. Para complicar a operação essas expropriações tinham lugar em todo o País. Estava em constituição um núcleo muito profissionalizado expressamente vocacionado para essa operação. Impunha-se que eu lhe assegurasse o maior apoio.

Deveria haver sempre projectos em carteira para não se ter de esperar pela conclusão daqueles que respeitavam às obras que havia sido decidido realizar e que não dispunham deles devidamente preparados. Era importante não misturar contratos para a elaboração de projectos com assistência técnica às obras; eram coisas distintas. Dever-se-ia dar muita atenção aos “erros e omissões”; os projectistas tinham de ser muito envolvidos nessa operação e responsabilizados. E, para evitar os trabalhos a mais (os chamados “já agora”...), conviria consultar previamente as Câmaras Municipais e não deixar os projectos e os concursos em aberto. Tudo deveria estar bem definido na ocasião das adjudicações. Seria conveniente responsabilizar os projectistas pelos levantamentos e pelas sondagens de que necessitassem. Se isso não fosse feito, poderiam surgir surpresas. No fundo, estava-se a lidar com um conjunto limitado de empreiteiros que, nos processos administrativos, tinham de entregar múltiplas vezes os mesmos documentos. Ora estes tinham uma validade que costumava não se esgotar num único concurso. Impunha-se, desse modo, uma simplificação administrativa que faria ganhar tempo e dinheiro. Era preciso assegurar as condições de validade dos documentos e respeitá-la. (A generalização dos meios informáticos veio tornar mais simples esta operação).

As relações do Instituto dos Mercados com os empreiteiros eram, tradicionalmente, complicadas. Os segundos manifestavam-se a favor de uma “pacificação”. Eu deveria auxiliá-los nisso. As relações dos empreiteiros com o Estado também não estavam isentas de incidentes. Havia, mesmo, alguns que tinham “cadastro” devido a litígios decorrentes da falta de cumprimento de preceitos constantes de contratos que não haviam sido escrupulosamente cumpridos. Convinha que se conservasse a “memória” dessas relações, de modo a evitar-se reincidências negativas. Era imperioso evitar qualquer forma de promiscuidade entre a indústria e os projectistas mesmo que ela fosse somente uma questão de imagem. Não podia haver confusões que pudessem transformar-se em suspeitas.

A localização do ICERR (Instituto para a Conservação e Exploração da Rede Rodoviária) em Coimbra, havia sido tomada em Conselho de Ministros sem falar com os responsáveis pelo Instituto de Estradas de Portugal. Estava a gerar as maiores dificuldades administrativas. Impunha-se rever a decisão. As equipas

em que não havia coesão causavam sempre complicações. O visto-prévio pelo Tribunal de Contas era indutor dos maiores atrasos e dificuldades. A regalia da isenção do visto-prévio deveria ser generalizada, evidentemente com uma responsabilização acrescida das entidades que disso passassem a beneficiar. Não havia nenhum órgão coordenador das concessões rodoviárias existentes e estas já eram vinte! Deveria haver uma pequena unidade que o fizesse. Ela deveria ser garantida por um engenheiro, um financeiro e um jurista e produzir relatórios periódicos da sua actividade. Funcionaria como uma espécie de observatório. Com estas recomendações parti à procura de um novo presidente para o IEP (Instituto de Estradas de Portugal).

\*

O então presidente do Instituto de Estradas de Portugal ainda estava em funções, embora se soubesse que não estava disponível para renovar o mandato. Recebi-o no dia 23 de Abril. Começou por traçar o panorama financeiro das concessões rodoviárias até ao ano 2031. Havia, em relação a todas elas, muitas preocupações. Comuns a todas eram as questões ambientais. Sucede sempre isso quando um sector emerge no quadro de decisões: quer afirmar-se; não estão os seus intérpretes muito seguros; neste caso ficavam precipitadamente paralisados pela preocupação de que “tudo influenciava tudo”; pendiam mais para dizer não, à cautela, para não correr riscos de que não sabiam a verdadeira extensão. Também havia os fundamentalistas a exercer a sua influência. Eram facilmente acolhidos. Ele achava que algumas comissões de avaliação do impacte ambiental tinham um comportamento quase “irresponsável”... Pelo menos muito ligeiro! Não fiquei surpreendido. Entendia que as comissões deveriam ser preenchidas por profissionais competentes e capazes de impor disciplina no seu trabalho.

Tinha saído legislação nova no ano 2000 que havia reforçado os poderes das comissões e dilatado os prazos para se pronunciarem, ao abrigo de uma directiva comunitária já transposta. No seu entender, deveria haver mais bom-senso, isenção e sentido de Estado e menos “militância ambiental”... Vencidos os prazos havia aprovação tácita, mas o melhor era que ela fosse expressa. Havia muitos “dossiers” relativos a concessões no Conselho Superior de Obras Públicas; cada concessão

tinha, mesmo, um “dossier” autónomo confiado a um determinado conselheiro. O ICOR (Instituto para a Construção Rodoviária) dispunha de um estatuto equiparado ao das empresas públicas. Havia concessões que lhe mereciam mais preocupações do que outras. Era o caso da AENOR e do IP5 cujo projecto ainda estava a ser elaborado, estando a ser ensaiada uma solução de duplicação que se revelara impraticável; o traçado teria de ser concebido de novo. A concessão da Costa de Prata (IC1) apresentava o problema insolúvel da Murtosa; a este tema voltarei a referir-me; as questões ambientais haviam sido mal resolvidas e isso iria, seguramente, levantar problemas de contencioso. Os traçados escolhidos não eram bons; tinham sido “encostados” à A1. Mas tinha havido incorrecções no processo de avaliação do impacto ambiental. Todavia, o processo estava em marcha, com as expropriações a serem feitas. Se houvesse revisão da decisão era certo que teria de se pagar uma indemnização à concessionária; e isso implicava custos acrescidos muito inconvenientes. A situação era delicada porque as disponibilidades reservadas para as expropriações não eram folgadas.

A administração rodoviária deveria ser repensada. Havia algum nível de conflitualidade entre os administradores das diferentes empresas e pairava a ameaça de ver reduzidas as remunerações de alguns trabalhadores que as tinham mais elevadas do que a média. Estava em curso um processo visando o exercício do direito de opção, parecendo que se chegaria ao seu termo sem sobressaltos. O processo respeitava a 1.200 funcionários, sendo quase certo que um grupo entre 200 e 250 optaria por celebrar contratos individuais de trabalho. Pedi-lhe para elaborar os termos de referência que considerasse ajustados para uma reforma da administração rodoviária. Havia um problema sério de desconformidade no trecho Riba-de-Âncora até Caminha na concessão do Norte-Litoral (Euroscut), confiada à Ferrovial. Nenhuma das soluções apresentadas tinha sido aprovada. Isso induzia dificuldades suplementares. Na concessão do Grande-Porto também havia complicações; as relações entre a Mota & Companhia e a Ferrovial estavam a atravessar uma fase difícil, especialmente por não serem claras as intenções da segunda. Em Lisboa era urgente acabar o IC16/IC30. No Algarve a respectiva SCUT também havia sido ganha pela Ferrovial. No Porto, o concurso do famoso nó de Francos vinha publicado nesse dia nos jornais. Começava uma nova fase de

um processo que tinha levantado muita celeuma na comunicação social. Um trecho da ligação entre o IP1 e o IC14, nas imediações de Braga, havia sido concessionado, simultaneamente, a duas entidades. Era uma embrulhada jurídica enorme que estava na Inspeção-geral das Obras Públicas, Transportes e Comunicações para dilucidação e apuramento de responsabilidades. Entretanto, os jornais exploravam a confusão.

O contrato com a Lusoponte era muito questionado por assegurar o exclusivo das travessias. Havia já duas realizadas - a ponte 25 de Abril e a ponte de Vasco da Gama; faltava a terceira em relação à qual surgiam os protestos. A ponte Vasco da Gama, nessa ocasião, já havia sido recebida, tendo-se na sequência disso, operado a extinção do GATTEL. Mas estava instalada a discussão acerca do valor jurídico das cláusulas que asseguravam o exclusivo das travessias à Lusoponte. Agora está tudo calmo, porque a sua concretização não figura no horizonte; mas será certo que voltará a agitar-se o assunto se se começar a adivinhar a hipótese da sua realização.

\*

Decidi ouvir alguns Conselheiros de Obras Públicas que estavam encarregados de seguir as diversas concessões atribuídas. Comecei, em 24 de Abril, pela concessão do Litoral – Centro. O relatório do presidente da comissão foi-me prometido para a semana seguinte. A conversa representava, assim, uma antecipação da versão escrita. Tinha sido o primeiro concurso a ser montado em novas bases. Já não era uma SCUT, tendo voltado a ser portajada, tendo as expropriações passado a ser da responsabilidade do concessionário. A comissão de abertura das propostas foi constituída por elementos do IEP, mas houve logo uma reclamação por não se terem incluído empreiteiros na sua composição; os juristas da comissão de apreciação entenderam que não era obrigatório serem empreiteiros, mas sim terem capacidade de gestão dos empreendimentos daquele tipo. Havia apresentado propostas pelo menos cinco empresas. Os critérios-base tinham sido fixados no caderno de encargos do programa do concurso e havia estabelecido parâmetros antes da abertura das propostas. Era notória a preocupação com a qualidade. Havia um rol de critérios e de sub-critérios, mas os pesos com que

cada um entrava na apreciação não eram conhecidos dos concorrentes. O meu interlocutor achava mal que não tivessem sido explicitados os critérios de exclusão do concurso. Estava estabelecido que, durante a negociação, não se poderia “piorar” nenhuma proposta; elas manter-se-iam até ao fim, tal como haviam sido apresentadas. A fase de negociação seria feita somente com dois concorrentes; os restantes deveriam ter sido eliminados antes.

A constituição da comissão de apreciação era, como já disse, presidida por um conselheiro (do Conselho Superior de Obras Públicas) e tinha, como vogais, representantes da Inspeção-geral de Finanças, do IEP e mais quatro elementos dos ministérios (Finanças, Obras Públicas e Transportes e Ambiente). Cada comissão poderia, ainda, ser assessorada por consultores (jurídicos, financeiros e técnicos do sector). O trabalho dessas comissões costumava alongar-se, no tempo, porque implicava a homologação, pelos ministérios envolvidos, dos pareceres da comissão. Depois da homologação do relatório da comissão, ele era entregue aos concorrentes que, sistematicamente, protestavam. A comissão tinha de responder aos concorrentes sendo essa resposta também devidamente homologada. Com estes procedimentos todas as negociações, além de difíceis, eram longas. Nunca duravam menos de meio ano. Do relatório final constava o ordenamento dos candidatos numa escala de 0 a 20. Havia que articular o chamado prazo fixo com o prazo variável; a conjugação dos dois, se fossem diferentes entre as propostas, tornavam a apreciação mais complexa, como havia sucedido neste caso por um dos concorrentes se ter diferenciado, não referindo qualquer prazo variável. Também tinha havido consultas a um especialista técnico que se havia pronunciado, tendo o seu parecer sido seguido, escrupulosamente. A proposta de decisão havia sido homologada pelos Ministros das Finanças e do Equipamento Social do Governo anterior. Entretanto, surgiram as reclamações. O contrato deveria ter sido assinado a 31 de Março (estávamos a 24 de Abril ...) e montava a 90 milhões de contos para o trecho Marinha-Grande/Mira. A concessão não era SCUT; não tinha custos para o Estado; pelo contrário, teria de entregar ao Tesouro e à cabeça, cerca de 7,5 milhões de contos. Durante essa conversa fui informado de que as queixas haviam sido tantas e tão complexas que o consultor jurídico ainda estava a analisá-las; estimava-se que o seu parecer viesse dentro de duas semanas.

As coisas são sempre assim nos concursos! Por muito claros que sejam os cadernos de encargos há sempre lugar para interpretações diversas, mandando a transparência que se ouçam todos, se responda a todos e se fundamentem todas as decisões. Nos concursos para professores nas universidades também se tornou moda reclamar das decisões do júri, atrasando a nomeação do vencedor por alguns meses ou anos!... Por isso, a “mecânica” dos concursos tem de ser muito apurada para não se desvirtuar um procedimento que deve ser o corrente.

Passei em revista todas as outras concessões a cujas comissões de avaliação o conselheiro meu interlocutor presidia. As vicissitudes eram as mesmas, com algumas complicações adicionais, determinadas pela introdução de variações naquilo que era objecto de concurso. Escusado será dizer que eu insisto muito na definição do que se quer concessionar para não ter de introduzir alterações a meio do percurso. Mas isso tinha acontecido!...

\*

No dia 29 de Abril recebi a visita do Dr. Alberto João Jardim, Presidente do Governo Regional da Madeira, que eu conhecia bem das minhas anteriores funções; ele tinha-se mantido sempre nas suas, enquanto eu me havia ocupado de outras tarefas. Punha-se a questão da fixação da data para a inauguração da gare do Aeroporto de Santa Catarina. A pista já o havia sido em cerimónia a que eu assistira. Foi ele que propôs o convite ao Eng. João Cravinho e aos Drs. Jorge Coelho e Ferro Rodrigues que, entretanto, tinham exercido a tutela do sector; é evidente que aceitei sem hesitações.

Havia problemas com a aplicação da nova lei do domínio público marítimo na Região da Madeira. Muito no seu estilo, classificou-a de impraticável e incoerente. Prometi proceder às necessárias adaptações ao caso de uma região insular que, efectivamente, não tinham sido consideradas. Preocupava-me o facto de o aeroporto de Porto Santo apresentar um grande défice de exploração; a ilha não gerava os movimentos suficientes e a sua indução iria ser lenta; mas ele era uma alternativa ao da Madeira e, além do mais, havia a obrigação de prestação do serviço público à Região. Tinha de se proceder à actualização dos parâmetros para proceder à alteração do valor que se haveria de fixar. Também no sector marítimo se levantavam

problemas. O controlo do tráfego marítimo costeiro da Madeira era incumbência do IMP (Instituto Marítimo-Portuário). Tinha de se modernizar o modo de operar. Nesse âmbito, dever-se-ia começar a considerar como porto para cargas e descargas o do Caniçal que também serviria a zona franca de Porto Moniz.

Era inevitável que falássemos do Centro de Registos da Madeira. Não havia sido eu a autorizá-lo e a experiência já tinha mostrado que ele não era disciplinador, como eu entendia que um tal organismo deveria ser sempre. Os tempos seguintes foram férteis em queixas que me arrelivavam muito; não é pela permissividade que um país se impõe ao respeito dos outros, mesmo num pequeno sector como este é.

\*

A situação do aeroporto da Portela preocupava-me. Nessa ocasião, eu frequentava-o semanalmente, porque era essa a cadência das minhas idas do Porto a Lisboa. Tornava-se visível o esgotamento próximo da sua capacidade. Em 8 de Maio reuni-me com um grupo de projecto que havia elaborado um estudo relativamente às diversas componentes do complexo. Tinham concluído que era urgente incrementar a capacidade da pista e a das saídas da pista. Recomendavam que o terminal de carga fosse deslocado para a ponta sul da área afecta ao aeroporto. Na zona de Loures e na proximidade do aeroporto havia uma concentração perigosa de armazéns, muitos deles clandestinos. O principal objectivo do estudo visava a gestão da capacidade da Portela. Seria possível aumentá-la até aos 14 milhões de passageiros por ano, na condição de se fazerem melhorias grandes, tanto no número de posições de estacionamento como na acessibilidade. A acessibilidade do lado terra era um estrangulamento sério. Havia aviões que não viam as suas tripulações chegar a horas por dificuldade manifesta do sistema rodoviário (Foi nessa ocasião que eu decidi prolongar a linha de Metro até ao aeroporto; pelo menos, os que ali trabalhassem, fosse em que posição fosse, não ficariam presos nas malhas de um trânsito que eu sabia ser infernal, como os peritos estavam a confirmar). Já havia um estudo a demonstrar a absoluta saturação do lado-terra. Mas também havia limitações internas expressivas. Naquela época, circulavam 60 camiões-cisterna por dia que tinham de ser acomodados, mas havia também dificuldades relativamente à circulação dos próprios aviões no solo. Em 2002 já se atingira o valor de 9,4 milhões de passageiros.

Eu quis saber se as limitações do lado-terra já tinham sido comunicadas a alguém; fiquei esclarecido quando me informaram que os relatórios finais e o estudo relativamente às limitações observadas já haviam sido entregues ao Presidente e à Vereação da Câmara Municipal de Lisboa. Quis saber, também, se havia a possibilidade de aumentar a capacidade do aeroporto para além dos 14 milhões de passageiros por ano. Isso seria possível com grandes obras dentro e fora do aeroporto. Para isso pedi para se considerar a possibilidade de incorporar o terminal de Figo Maduro. A capacidade da pista, tal como estava, seria de 37 movimentos por hora. E na ocasião não havia lugar para mais de 50 ou 51 posições de estacionamento. Tinha que se olhar de perto para a viabilidade de circulação das aeronaves no solo. Foram expressas opiniões de que seria possível ultrapassar os 16 milhões de passageiros. Um especialista tinha mesmo avançado com o valor de 18 milhões. Mas, para puxar o valor para baixo, estavam a ganhar peso as medidas de natureza ambiental que previam o encerramento total ou parcial dos movimentos nocturnos. Queixaram-se de que a nossa legislação do ruído era mais condicionante do que as directivas comunitárias respectivas; ela tinha sido produzida no ano 2000, sendo, portanto, relativamente recente. De qualquer forma, se eu optasse por apresentar uma legislação não tão restritiva era preciso tratar do equipamento para assegurar a monitorização do ruído que não era satisfatória. As pontas do tráfego continuavam a aumentar; elas ocorriam entre as 7 e as 9 da manhã. Deveríamos contar com a possibilidade de ultrapassar o tráfego fixado em 30 horas por ano; chamavam a isso “planear para a 30ª hora”... Em 2002, na Portela, só havia sete posições de estacionamento com mangas. Poder-se-ia ir facilmente até às 29 posições. No sector da carga, em 2002, estimava-se que ela atingisse as 80.000 toneladas. Dever-se-ia projectar o terminal respectivo para movimentar 150.000 toneladas por ano. Perguntei quanto tempo demoraria a construir um novo aeroporto. Seriam necessários seis a sete anos. Percebi que tinha um problema sério nas minhas mãos.

\*

Preocupava-me a questão dos acidentes nas obras que eram mais do que os toleráveis. Significava uma real negligência em relação às condições que deveriam

vigorar nas obras. Tive, a este respeito, uma longa conversa com o Presidente do Instituto de Estradas de Portugal (IEP) em 2 de Maio. A acção deveria ser conduzida no âmbito do ICOR (Instituto para a Construção Rodoviária), mas era negligenciável o número de acidentes em obras sob a responsabilidade directa tanto do IEP como do próprio ICOR. O pior estava nas obras das empresas concessionárias. O IEP tinha uma acção de inspecção permanente sobre as condições de trabalho, mas mesmo assim, eles eram injustificadamente numerosos (Adiante referir-me-ei a um, em particular, cujas consequências fui apreciar directamente no local). Todavia, além dos acidentes de trabalho, havia os acidentes nas estradas. Preocupavam-me, particularmente, os chamados “pontos negros”, onde se verificava uma acumulação desusada de acidentes. Havia o chamado Plano Integrado de Segurança Rodoviária (o PISER) em relação ao qual eu recomendei que fosse associada a Direcção-geral de Viação que poderia fornecer dados precisos em relação aos ditos pontos negros e avançar com explicações fundamentadas sobre as suas causas potenciais.

As chamadas “saídas metálicas” colocadas nas curvas mais apertadas das auto-estradas representavam uma ratoeira, muitas vezes mortal, para os “motards”. Eram frequentes as derrapagens e, nomeadamente quando o piso estava molhado, os acidentes revelavam-se fatais. Eu próprio tinha tido um conhecido que me havia gabado os poucos segundos que a sua nova mota levava para chegar aos duzentos Km/h; pois dois dias depois de o fazer, tinha morrido decapitado (!) numa curva perto de Vila do Conde num dia de chuva miudinha por ter embatido numa dessas “protecções”... Seguramente a uma velocidade proibida. Estava em curso uma acção correctora em colaboração com a “Associação de Motards”.

O Presidente do IEP também me falou, longamente, acerca dos “encravamentos ambientais”. Já disse que, na minha opinião, muitos deles decorrem da insegurança dos avaliadores por saberem pouco e por estarem prisioneiros da ideia de que “tudo influencia tudo”... O que é verdade, mas só pode ser ultrapassado por via do saber mais. Solicitei-lhe uma informação sobre todos os casos pendentes para os quais eu iria solicitar, pessoalmente, a atenção do meu Colega do Ambiente.

A construção da chamada Via Longitudinal do Algarve estava a correr bem, mas com problemas potenciais na zona de Portimão. Havia, também, questões penden-

tes com Espanha. Em Montesinho havia uma ligação polémica que se esperava que não fosse aprovada pelo sector do Ambiente. E em Alcoutim havia outra, em circunstâncias similares e que não justificava sequer ser construída por ter um tráfego de 50 carros por dia; mas havia enormes pressões locais para que o fosse...

\*

Em Maio de 2002 havia problemas em relação a quase todas as grandes obras em curso. Na SCUT do Grande Porto subsistia uma disputa entre dois grupos concorrentes. Na concessão da Costa de Prata havia o problema inultrapassável da zona Estarreja/Murtosa. Na do Norte Litoral e no trecho Afife/Caminha, estava em discussão um diferendo de ordem ambiental. O IC30/IC16 tinha um problema entre duas empresas de construção. A CRIL estava encravada por causa de uma zona de “barracas” na Amadora... Tinham sido lançadas muitas obras sem prestar grande atenção às condições jurídicas e ambientais, pelo que os diferendos estavam a aparecer, nessa ocasião, todos ao mesmo tempo.

Nas zonas portuárias também havia problemas com os silos. A comissão liquidatária da SILOPOR tinha sugerido os termos em que se deveria proceder à concessão dos silos da Trafaria, do Beato e de Leixões. Mas havia ainda os de Vale de Figueira (Santarém) e mais onze armazéns no interior do País e que pertenciam ao Ministério da Agricultura. O decreto-lei que definia tudo isso acabara de ser publicado. Havia, por outro lado, a situação dos institutos portuários do Norte, Centro e Sul que precisavam de uma solução ainda não gizada.

Recomendei que o presidente do Instituto Marítimo e Portuário apresentasse uma proposta de orientação relativamente à situação dos portos, dos institutos portuários, dos silos, das ligações rodo e ferroviárias dos portos às redes respectivas e à segurança marítima. Eu queria ter uma visão de conjunto sobre todos esses domínios.

\*

Sucediam-se as reuniões com o Instituto de Estradas de Portugal (IEP), porque o número de assuntos com implicações de contencioso era grande e o presidente queria orientações gerais. Um deles era o da SCUT do Grande Porto. Uma empre-

sa espanhola tinha sido um dos concorrentes, mas não havia cumprido as condições do contrato que implicava uma comunicação ao concedente de qualquer alteração na composição da sua estrutura. Ora, ela tinha adquirido um número apreciável de pequenos concorrentes que, aliás, se deveriam ter apresentado ao concurso exactamente para serem fundidos noutros grupos maiores e não havia dito nada. Por outro lado, apresentara condições anormalmente baixas, num conhecido esquema de “penetração” que conduziria a pôr todos os outros de lado para, depois, impor as suas condições. Acrescentara a imprudência de não ter sido discreta; alguns dos seus técnicos tinham deixado cair que essa era a forma gizada para dar um golpe fatal nas empresas concorrentes portuguesas. Eu sabia, de outros tempos, em outras “encarnações” governamentais, como é que se processava este tipo de operações... Felizmente tinham cometido aquela falta nas suas obrigações contratuais. Acabei por receber o seu presidente acompanhado de dois advogados numa das audiências mais curtas que alguma vez concedi. Suspeito que admitiram a hipótese de eu cair na ratoeira de começar a discutir valores. Mas, obstinadamente, não invoquei outra razão senão o incumprimento das cláusulas do contrato. Como havia evidência patente do facto e eu não saía desse ponto, agradeceram a audiência e retiraram-se. Não fiquei com dúvidas acerca do que pretendiam. Mas havia outros problemas com a mesma empresa noutra concessão, dado que esta não estava a respeitar as normas de segurança vigentes. Dei orientações firmes relativamente à obrigatoriedade do cumprimento desses regulamentos. Eu suspeitava que, mais tarde ou mais cedo, me chegariam queixas vindas de cima sobre a “perseguição” que eu estaria a fazer às empresas do país vizinho; elas chegaram, de facto. A minha resposta não poderia ser outra: não havia perseguição nenhuma; o que estava a suceder era o incumprimento da legislação portuguesa vigente...

Continuava activo o grupo de pressão de Estarreja-Murtosa para a ripagem do traçado da nova auto-estrada para cima da zona de sapal. Eu insisti, de novo, para que se procurasse com o concessionário e com as autoridades ambientais um outro traçado. A resposta foi a mesma: não havia alternativa!

A estrada Bragança-Portelo-Sanábria passava em zonas protegidas tanto em Portugal como em Espanha. Tinha havido a apresentação preliminar de três corre-

dores possíveis, mas parecia que nenhum deles obedeceria às regras impostas naquelas condições. Como existia uma comissão que reuniria em breve para apreciar a ponte de Quintanilha, pedi para que ela apreciasse também essa questão. Se não se pudesse construir uma estrada nova, teria de se contemplar a hipótese de melhorar a estrada existente que constituía uma mera ligação regional. No Algarve, o Autarca de Lagos protestava, porque queria que a nova estrada tivesse um nó a poente da cidade. Não era sensível a qualquer invocação do custo elevado de um nó. Este era, no seu entender, essencial para a sua terra e, por isso, pressionava. Pedi para se fazer um estudo de viabilidade em função do tráfego previsto. Para complicar a situação, o Ministério das Finanças tinha fixado um tecto para os nossos gastos, em 442 milhões de euros, que não dava sequer para satisfazer os compromissos assumidos pelo Governo anterior. Eu ainda não havia adjudicado nada!... Precisávamos do dobro para satisfazer os compromissos passados e aqueles que estavam em concurso. Isso era a condição para absorver todos os fundos europeus que nos estavam destinados. Pedi para se fazer uma lista com as obras já consignadas, as adjudicadas e as concursadas. Com ela, teria de resolver com o Primeiro-Ministro como haveríamos de ultrapassar a situação.

\*

Nessa ocasião, os bancos prestavam serviços diversos dos tradicionais, nomeadamente no apoio a certas empresas, nos seus processos de reestruturação ou na apresentação, em Bruxelas, de planos estratégicos para o seu desenvolvimento. Em 11 de Julho recebi o presidente de um banco especializado nesse tipo de tarefas e que estava a apoiar a TAP, na sua complicada tarefa de recuperação. Tinha já dado apoio na elaboração do plano estratégico que havia sido apresentado em Bruxelas. A parceria com a Swissair não lhe parecia ter sido frutuosa. A empresa estava praticamente descapitalizada. A sua administração dominava bastante bem o sector da aviação comercial. Mas, agora, que estava prevista a sua privatização era preciso assegurar a sua sobrevivência até lá, através de um aumento de capital, especialmente orientado para investidores nacionais, mas aberto a todos os que quisessem tomá-lo. Era preciso deixar claro que o Estado iria desinvestir durante um certo lapso de tempo que seria fixado. Passámos

em revista alguns dos potenciais tomadores de capital. Infelizmente o processo tinha sido muito afectado pelo 11 de Setembro, que teve um impacto brutal em todas as companhias de transporte aéreo. Mas, apesar disso, a TAP havia melhorado em termos operacionais. Todavia, encontrava-se sub-capitalizada. Ele estava convencido de que a privatização iria trazer vantagens para a empresa; mas, para ela ter sucesso, precisava de experimentar uma melhoria expressiva da sua gestão por profissionais competentes. A venda seria mais facilitada por via de um ajuste directo, depois da obtenção de manifestações de interesse de todos conhecidas. Todavia, conviria dispor de uma parceria não-estratégica com uma empresa competente em termos de navegação aérea. Aconselhava a constituição de um “fórum” aberto a todas as entidades eventualmente interessadas. Era evidente que o ideal seria conseguir-se um parceiro nacional único, sem ter de consumir muito tempo e energias na formação de uma vontade comum. Tínhamos de definir, antecipadamente, um calendário preciso para todos os passos da operação. A Comissão Europeia, de quem era preciso obter autorização para celebrar a operação, já tinha sido informada. Seria necessário fazer uma avaliação de toda a operação com explicitação das verbas necessárias para os vários fins. Sucedia que os potenciais parceiros financeiros consideravam que, enquanto não se soubesse quem seria o interlocutor em toda a operação, não poderiam, sequer, manifestar o seu interesse. Alguns, os mais explícitos, tinham avisado logo que, em qualquer caso, a sua participação se limitaria a uma pequena parcela. Conviria estabelecer o ritmo a que se processaria a saída do Estado da companhia.

Passámos em revista alguns parceiros potenciais. Havia três que, nos planos técnico e gestor, mereciam acordo, mas um deles seria inconveniente debaixo do ponto de vista estratégico. Um quarto dispunha de um “hub” moderno e muito funcional, mas não tinha linhas que fossem interessantes para juntar às da TAP. Nós éramos, nessa altura, o maior “carrier” para o Brasil e as linhas para Londres e para Paris eram muito rentáveis.

A conversa não iria terminar ali, obviamente. Eu teria de a cruzar com muitas outras informações e ouvir, especialmente, o Eng. António Cardoso e Cunha, que eu tinha designado como presidente do conselho de administração e que,

nessa altura, já dominava perfeitamente o que se passava na empresa e conhecia bem o seu entorno internacional.

\*

Da mesma forma que tinham manifestado um grande interesse pela construção do empreendimento do Alqueva (que, passados quase trinta anos, se tem revelado um grande sucesso), os Alentejanos de Beja e arredores insistiam no aproveitamento da base de Beja que havia sido deixada de ser uma pista de treinos para a Força Aérea Alemã. Mas ainda lá estavam militares portugueses, com actividades semelhantes às dos alemães que tinham saído. No dia 12 de Julho recebi um oficial da Força Aérea com funções na base.

Gostaria de que fossem encarregados os serviços competentes da Força Aérea para construir um caminho de ligação que faltava. O Plano Director que propunham já tinha sido enviado para as entidades superiores da Força Aérea. Mas havia dificuldades de encaixe entre as funções de treino militares e as actividades de natureza comercial em que os Alentejanos insistiam (voos “charter” e transporte de carga, especialmente de frescos para exportação). Havia, todavia, um projecto de protocolo civil/militar que estava praticamente pronto e que ele me entregaria dentro de pouco tempo. Era preciso expandir a área afecta ao aeroporto; ele queria evitar a expropriação de terrenos e isso não lhe parecia impossível, porque já tinha tentado a negociação directa com alguns proprietários e eles haviam mostrado abertura. Continuava a haver interesse na base como centro de treino de pilotagem, agora de âmbito europeu. Portanto, do que se tratava era de conciliar uma operação de formação com outra comercial. Para a primeira já havia instalações que não precisavam de grande transformação, mas para a segunda era preciso construir um terminal com natureza evolutiva, quer dizer, começando com um pequeno que fosse susceptível de ampliação, em caso de sucesso.

Havia problemas identificados em relação à exploração aeronáutica civil, para responder aos requisitos da ICAO (Internacional Civil Aviation Organization) que, no seu entender, já deveria ter acontecido.

A Força Aérea havia manifestado a sua disponibilidade para mudar os radares, para atender à nova componente da infra-estrutura. Mas as faixas de operação teriam de ser totalmente diversas das que lá estavam para uso militar.

Falei-lhe da capacidade de carga da pista que teria de ser muito reforçada. Aliviei a solução pré-esforçada de que me tinham falado, mas ele não possuía experiência nesse domínio. Acertámos em que pediríamos um parecer ao LNEC. De qualquer forma, o INAC só poderia dar aconselhamento nesta fase, porque as suas funções específicas compreendiam a elaboração de pareceres, mas somente depois da obra estar construída.

Era evidente que ninguém iria construir um grande aeroporto em Beja se já lá não existisse uma infra-estrutura que, de repente, ficara sem grande utilização ou, mesmo, potencialmente, sem nenhuma. Muitas vezes é mais difícil aproveitar uma obra existente do que construir de raiz; era esse o caso. Procurei rodear-me de todos os cuidados que assegurassem que não se iria desembocar num novo “elefante branco”...

\*

Estava em causa substituir os presidentes das mesas das assembleias gerais das administrações dos diferentes portos. Decidi solicitar às associações empresariais a sugestão de representantes seus para ocuparem aqueles lugares. Quando havia mais do que uma associação era de regra a designação de vogais oriundos de algumas delas. O pedido foi bem recebido. Afinal eles estariam em boa posição para ajuizar do funcionamento de cada porto. A fórmula mostrou-se boa, porque ainda hoje (2018), passados dezasseis anos, é esse o modo como são guarnecidos aqueles lugares.

\*

A regulamentação do trabalho portuário é sempre complicada. Em fins de Maio de 2002 havia um estudo em fase adiantada de laboração que previa o reconhecimento pela Segurança Social dos encargos anteriormente assumidos. Eu era a favor da liberalização; sem ela haveria pouco interesse em reformar.

Recomendei que fosse ouvido um administrador de um dos portos em cujo critério eu tinha confiança, porque possuía uma longa experiência do sector e era uma pessoa sensata. Estava prevista a possibilidade de reforma aos 40 anos! Eu disse logo que me opunha a um preceito dessa natureza. A minha maior preocupação respeitava à funcionalidade dos portos. Para isso era preciso envolver os operadores portuários. Estava em constituição uma associação para o desenvolvimento marítimo de curta distância. Eu apoiava muito a ideia, porque, em minha opinião, a Sines estava reservado um grande papel como porto de “transshipment” internacional e isso deveria ser complementado por um sistema de “short-sea” muito eficiente para os portos secundários europeus.

Era minha intenção ir introduzindo a figura do “harbour-master” nos portos, muito focada na segurança marítima e portuária, transferindo para as autoridades portuárias algumas das competências que estavam confiadas a militares. Era esse o caminho por que se estava a ir em toda a Europa. Nós não poderíamos representar uma excepção.

Era preciso fazer um grande passo em relação às convenções internacionais e às directivas comunitárias em matéria de segurança. Eu estava particularmente preocupado com o que se passava no domínio do controlo de cargas perigosas. O 11 de Setembro ainda estava fresco na memória de todos e a reputação de um porto demorava a construir. Seria desastrado se houvesse um acidente neste domínio em qualquer porto português e, especialmente, no de Lisboa. Era preciso acautelar as coisas.

Começava, nessa ocasião, a despontar o turismo de cruzeiros. No porto de Lisboa ainda estava fechada a zona de Santa Apolónia e de Xabregas, mas, na parte ocidental do porto, já havia movimento de passageiros, naturalmente incomparável com o que se vê hoje (2018). Era preciso garantir a segurança em relação aos passageiros que entravam; entre eles poderiam vir pessoas indesejáveis, a vários títulos.

\*

Tinha sido tomada a decisão de construir o novo aeroporto na Ota. Mas era preciso confirmá-la face aos resultados de estudos que estavam em curso. Em finais de Maio de 2002 foi-me comunicada a conclusão de um estudo das respectivas con-

dições geotécnicas pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil. A linha geral do trabalho já era conhecida desde 2001, mas o último apêndice do relatório tinha sido entregue havia poucos dias. Uma das recomendações insistia no prosseguimento dos estudos, porque os primeiros não haviam sido concludentes.

Já se fazia a avaliação das alternativas da ligação a Lisboa, quer rodoviária, quer ferroviária. As primeiras seriam asseguradas pela A1 e pela A10, mas havia recomendações para que a segunda fosse prolongada até à CRIL e não ficasse na CREL. Quanto à ferroviária, aconselhava-se a quadruplicação da Linha do Norte até Azambuja; a ligação seria até à Estação do Oriente e estimava-se que ela demorasse vinte minutos; havia, todavia, uma oposição determinante da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira em relação a essa ampliação (O que se compreendia...). Era preciso fazer uma reunião com os organismos da Administração responsáveis pelos diversos modos de transporte e suas infra-estruturas.

Estimava-se, então, que o novo aeroporto levaria sete a oito anos a construir. Se a decisão fosse tomada na primavera de 2005, não deveríamos contar com ele a funcionar antes de 2013. Mas as previsões da procura para o aeroporto da Portela indicavam uma faixa entre 14 e 17 milhões de passageiros para 2012. Todavia, havia técnicos que não acreditavam nas previsões de um órgão da Administração que admitiam que a Portela seria procurada por 18 milhões de passageiros em 2012. Estimava-se que as obras de ampliação da Portela orçassem pelos 115 milhões de contos; todavia, as maiores condicionantes não eram financeiras, mas físicas! Agitava-se o “fantasma” da reversão dos terrenos da Portela aos seus antigos proprietários se neles deixasse de haver um aeroporto, razão pela qual eles haviam sido expropriados no tempo do Ministro Duarte Pacheco. Mas os juristas asseguravam que esse direito havia caducado. À cautela conviria “limpar” os processos que estavam, ainda, em litígio e acordar com a Câmara Municipal uma nova repartição das afectações. Era preciso ser cauteloso, porque o estudo de viabilidade não estava suficientemente avançado para se poder tomar decisões. Eu propendia para associar a ANA à construção do novo aeroporto, dado que, pelo menos ela, estava guardada com técnicos que sabiam o que era um aeroporto e conheciam as exigências do transporte aéreo. Mas havia quem não quisesse ouvir falar nisso e propusesse a privatização imediata da ANA. Eu antevia que não fosse uma operação fácil.

Os terrenos da Ota eram atravessados por numerosas linhas de alta tensão que tinham de ser todas ripadas para novos trajectos. A REN (Rede Eléctrica Nacional) disse logo que isso custaria mais de oito milhões de contos e que esse montante lhe teria de ser pago pela ANA. Por outro lado, anteviam-se dificuldades, sob o ponto de vista ambiental, na definição dos novos traçados dessas linhas. O assunto deveria ser acompanhado de perto.

Havia na Portela um centro de formação da Força Aérea. Era preciso prever a sua transferência. Para onde? Para Cortegaça ou para Alcochete? Recomendaram-me que não aprovasse nenhum equipamento dessa natureza colado ao novo aeroporto. As conversas preliminares à tomada de decisões multiplicavam-se...

\*

Os chamados “missing links” têm uma grande repercussão no funcionamento dos eixos das vias de comunicação onde permanecem. A maior parte das vezes isso acontece por vicissitudes dos concursos ou das dificuldades dos estudos de impacto ambiental em relação a certos trechos mais complicados. Mas tudo se reflecte na fluidez do tráfego que as atravessa. Por isso, estabeleci, em fins de Maio de 2002, que se desse prioridade à execução dos numerosos pequenos lanços de estradas e, mesmo, de auto-estradas que faltavam ou permaneciam por acabar, não assegurando uniformidade ao serviço que deveriam prestar. O Primeiro-Ministro, desde há uns anos a esta parte, que vinha insistindo na necessidade de acabar com as SCUT, passando a portajar todos os trechos das novas auto-estradas. Trazia, mesmo, um papelinho no bolso com a curva de evolução dos custos das SCUT para o erário público, manifestando frequentemente a sua preocupação por tão avultados gastos. Havia a orientação de passar a portajar tudo o que fosse possível. Eu entendia que fazê-lo em relação às vias radiais tinha sentido, mas em relação às circulares das grandes aglomerações impediria que se assegurasse uma distribuição adequada do tráfego de atravessamento, incentivando os fluxos a ir até aos centros, o que só os congestionaria. Todavia, a orientação política era geral: tudo deveria ser portajado!

Analisei a questão com o novo presidente do Instituto de Estradas de Portugal que logo sublinhou a dificuldade de renegociação com Bruxelas e com os pró-

prios concessionários. As complicações eram, sobretudo, de natureza jurídica e respeitavam ao direito dos contratos. Como nas SCUT o risco do tráfego ficava do lado do concessionário, as SCUT sem portagens tinham muitos mais nós do que as auto-estradas portajadas; o exemplo invocado favorito respeitava ao trecho Sevilha-Huelva que possuía um nó por quilómetro!

Tinha de se fazer um estudo concessão a concessão, porque os contratos eram diversos e as circunstâncias de cada caso também. Isso também implicava uma mudança na estruturação institucional uma vez que à unidade de acompanhamento das concessões tinha sido atribuído um grande peso. Por outro lado, impunha-se pôr um alto à celebração de novas concessões, com excepção de um ou outro caso em curso em relação aos quais as indemnizações a pagar fossem muito expressivas e houvesse lógica na sua manutenção no quadro geral de funcionamento do sistema, como era a situação da CREP (Circular Externa do Porto) que, todavia, deveria ser portajada para se encaixar na orientação geral. Havia, ainda, trechos a que era preciso dar novo impulso, porque o congestionamento, sem eles, se mostrava insuportável. A alteração das regras reclamava um trabalho imenso que tinha de ser conduzido caso a caso.

\*

No dia 4 de Junho veio falar comigo o Presidente da Empresa de Desenvolvimento do Aeroporto de Beja. Os Alentejanos do Baixo Alentejo atribuíam uma grande importância à transformação do aeroporto para utilização civil, de passageiros e de carga, os primeiros no sector do turismo e a segunda para exportação de produtos frescos da área, tornados viáveis pelo aproveitamento do Alqueva. A pista e as instalações da Força Aérea que lá existiam tinham tido um papel importante para a formação de pilotos da Força Aérea Alemã. Ao abrigo de um acordo com o Governo Português, celebrado há décadas atrás, os Alemães tinham instalado no local um centro de treino para os pilotos dos seus caças. A escolha da implantação era óbvia; tratava-se de um ponto da Europa com maior número de horas de insolação e era um terreno plano, com grande extensão. Portanto, o investimento inicial não seria elevado e as condições de operação faziam com que se aproveitasse todo o tempo. A pista, obviamente, tinha sido projectada para os caças e não para aviões pesados de carga ou de passageiros.

Em determinada altura, por razões internas da Força Aérea Alemã, os seus responsáveis entenderam que já não era útil aquela pista e o acordo entre os dois Governos chegou ao fim. Mesmo assim, estiveram lá muitos anos, dando um pequeno impulso à vida económica de Beja e arredores. Quando acabou, os seus habitantes exerceram uma pressão natural para o seu aproveitamento. O pior é que não havia geração de tráfego aéreo civil; era preciso “inventá-lo”. Mas as populações percebiam mal que se abandonasse à destruição pelo tempo a infra-estrutura existente. O maior problema tinha a ver com o reforço da capacidade de carga da pista. Pediram-se pareceres vários; lembro-me que uma das soluções era a construção de uma pista relativamente delgada de betão pré-esforçado colocada em cima da existente. A decisão do aproveitamento tinha sido tomada por um Governo anterior e não seria fácil convencer os habitantes locais de que não era possível aproveitar a infra-estrutura.

Uns anos depois estive numa sessão pública onde um representante de uma companhia aérea estrangeira em Lisboa veio entregar-me um livro da sua autoria que eu agradeci devidamente. Quando cheguei a casa folheei-o e vi que o homem se insurgia contra a reabilitação da pista dizendo que não era assim que se projectava um aeroporto. A sua timidez ou outra qualquer razão não lhe haviam permitido fazer uma intervenção oral a que eu respondesse. Como não sabia o endereço do autor ele ficou sem a justificação adequada. Era evidente que não se iria “plantar” uma longa pista em Beja sem ter certezas acerca do tráfego gerado. Mas o caso não era de construção de raiz, mas de mobilização de um recurso que, localmente, não se entenderia que fosse deixado chegar à ruína. É certo que se terá de “inventar” actividade que use a infra-estrutura disponível e que se não pode gastar nela grandes montantes injustificadamente. Os dois processos terão de ir a par: procurar localizar actividades que façam uso da pista; investir o mínimo e de forma escalonada, consoante o tráfego que for sendo gerado.

Quando o Presidente da Empresa falou comigo disse-me que o financiamento para a primeira fase das obras estava em vias de solução. O “master plan” respectivo estaria pronto dentro de pouco tempo. Subsistia a questão da capacidade de carga da pista. A intenção era construir uma pequena gare de passageiros que servisse voos “charter” e um terminal de carga para a tal exportação de produtos

frescos (hortícolas, frutícolas, etc.). As perspectivas de gastos eram de 1,2 milhões de euros em 2002 e 3,3 milhões em 2003. Além disso, queriam que a Força Aérea Portuguesa não abandonasse o local, porque isso representava o modo de garantir a segurança das instalações.

Um outro problema respeitava aos depósitos de combustível que estava previsto serem dois, um a norte e outro a sul. Se a nossa Força Aérea ficasse, haveria a possibilidade de melhorar a capacidade da pista, no quadro da NATO; mas, para isso, era preciso que ela fizesse parte do dispositivo correspondente.

A empresa havia sido criada pelo Decreto-Lei n.º 155/2000 de 22 de Julho e possuía vários accionistas, entre os quais figuravam duas associações de Municípios da zona. Tratava-se, obviamente, de um projecto difícil, porque nascia ao contrário do processo normal. Como tal, prometi deslocar-me ao local com prontidão e fui, ainda, falando com especialistas acerca da viabilidade de lançar a tal solução pré-esforçada por cima da pista existente, de modo a não ter de fazer grandes obras; tudo, dependia, naturalmente, da capacidade de carga das fundações existentes. Um caça é levíssimo comparado com um avião de carga, mas lá também aterravam alguns aviões pesados. Tinha de se começar por esclarecer o que é que estava por baixo da pista e saber qual a sua capacidade de carga.

\*

Quando se vão fazendo os projectos aos poucos e tomando decisões parciais chega-se correntemente, a um ponto em que as coisas não fazem grande sentido. É por isso que eu gosto sempre de partir de um programa-quadro que satisfaça todas as solicitações e se vá construindo, conforme os recursos disponíveis, mas sempre por referência ao projecto geral que articula todos os problemas e todas as soluções. Vem isto a propósito das complicações que me veio expor, em 4 de Junho, o Presidente da Câmara Municipal de Viseu, a respeito das grandes rodovias envolventes da sua cidade. Havia alternativas diversas cuja escolha ainda não tinha sido feita. Existiam várias localizações de parques industriais, mas não havia acessos dos mesmos às auto-estradas, o que comprometia a sua viabilidade. Por outro lado, não se sabia muito bem por que é que se tinha dado preferência a uns lanços aparentemente menos urgentes do que outros. Neste sentido, pedi-lhe

para fazer uma visita ao Instituto das Estradas de Portugal e pôr todos os eixos num mapa, em simultâneo com os parques industriais. Quando se tivesse informação acerca de todas as intenções de investimento e das necessidades determinadas pelos grandes geradores de tráfego, ele organizaria uma sessão de trabalho no local, na qual eu participaria. Assim foi feito.

\*

Que nós tenhamos os portos espanhóis debaixo de olho e procuremos concorrer com eles parece-me natural. Mas, num país tão pequeno como o nosso, não faz grande sentido que o porto de Lisboa entre em disputa com o de Leixões. Ninguém contesta que a vocação do porto de Sines é o “transhipment” e que os outros sejam, fundamentalmente, portos de “hinterland”, com áreas de influência sensivelmente diferentes. Mas todos eles lucrando em adoptarem as mais modernas tecnologias e formas de gestão, oferecendo em conjunto serviços com níveis semelhantes de qualidade. Não deve é ser um muito inovador nem o outro muito conservador. E, em conjunto, devem procurar servir a economia e, naturalmente, projectar a sua acção sobre um “foreland” muito alargado. Para coordenar essa acção diversificada e ampla propus-me criar um Conselho Nacional dos Portos que juntasse as administrações portuárias, os concessionários, representantes dos empresários e dos diversos grupos de trabalhadores com acção nos portos. A minha intenção era dispor de um grupo de aconselhamento que olhasse para os portos e para os transportes marítimos, assegurando que a política definida para o sector fosse a mais eficaz possível. Eu lembrava-me bem do que tinha acontecido aos empresários exportadores da Região do Norte, na década de 70, quando muitos deles tinham optado pelo porto de Vigo ou pelo transporte rodoviário, devido a disputas laborais longuíssimas no Porto de Leixões e ocorrência de situações de quase monopólio sobre a manipulação das cargas movimentadas. Por outro lado, o Instituto Marítimo-Portuário precisava também de uma modernização da sua estrutura. Por isso, em conjunto com o Secretário de Estado, pedi ao Director-geral do IMP que articulasse entre si as duas propostas de diploma: a de reestruturação do IMP e a de constituição do Conselho. Ainda tive tempo de reunir este último, com manifestas vantagens para mim, mas com alguma reser-

va por parte de alguns dos representantes que não gostavam nada de partilhar ideias ou posições, antes preferindo o ajuste dois a dois. Eu suponho que há vantagens em ouvir todos simultaneamente.

\*

Em 2002 discutia-se, com grande empenhamento, a questão do “Céu Único Europeu”. Muito longe de ser uma questão pacífica, tratava-se de um tema que levantava a maior celeuma. Uns temiam perder o emprego; outros chamavam a atenção para os perigos da perda de soberania, não só para um qualquer centro de coordenação europeu mas mesmo a passagem para os Estados- Unidos do controlo da navegação aérea do “bloco funcional” dos Açores. Havia, ainda, uma clivagem entre civis e militares. O terreno era, assim, muito movediço; era preciso pisá-lo com cautela, começando por ouvir os que tinham a seu cargo as tarefas próprias do sector. Foi o que fiz em 12 de Junho. Tratava-se de reflectir sobre a formação de “blocos funcionais”, dentro da União Europeia e de encontrar soluções para o problema da soberania do espaço aéreo de cada Estado-membro e do seu conjunto. Como se compreende, a Comissária queria avançar no sentido de haver um “Céu Único”, mas havia renitências e resistências por parte de alguns grupos profissionais.

Pedi para se fazer o levantamento das questões jurídicas que o problema punha, uma vez que os aspectos técnicos me pareciam ser de ultrapassagem mais fácil. Mesmo no plano jurídico seria bom relativizar as posições demasiadamente radicais. A proposta da Comissão Europeia parecia muito complexa e recheada de minudências técnicas que só baralhavam a apreciação do que realmente estava em causa. Eu sou sempre a favor de distinguir em dois documentos os aspectos políticos e os técnicos; a tendência é para que estes se alterem mais rapidamente do que aqueles e, por isso, reclamem actualizações mais frequentes. As directivas políticas têm implicações mais profundas e, por isso, devem ser muito bem pensadas, mas formuladas em termos suficientemente genéricos para acomodarem as evoluções técnicas que se forem verificando. Manifestamente, havia questões que aconselhavam à unanimidade e outras em que deveria ser suficiente a maioria. Já tinha havido três versões e a impressão geral era de que a Comissão tinha recuado sempre, o que era sinal de que se tinha começado por dar um passo mais largo do que a

elasticidade da perna permitia (Leia-se: aquilo que as pessoas estavam preparadas para aceitar ...). Para nós e em certos domínios deveria ser possível o exercício de veto ou a referência a um certo artigo que implicava a necessidade de concordância por parte do Estado-membro que se considerasse lesado nos seus interesses. Tratava-se de uma situação corrente que era a introdução no texto da directiva das chamadas “cláusulas de salvaguarda”. Notoriamente, a Comissão insistia muito nos objectivos, quando os Estados-membros estavam mais preocupados com as implicações das medidas a tomar para os alcançar. No que respeitava a Portugal havia a definição de duas “Flight Information Regions” (FIR), uma de Lisboa e outra de Santa Maria (Açores). Não se tratava de definir espaços de soberania, mas de informação e controlo aeronáutico com implicações, por exemplo, em operações de busca e salvamento. Tínhamos de nos assegurar que não perdíamos poderes de soberania sobre o nosso espaço aéreo, sem saber para quem e em que condições. Parecia-me que o assunto havia sido conduzido por Bruxelas com excesso de voluntarismo, o que não dá, sistematicamente, bons resultados.

Do lado dos militares, eles apoiavam a constituição do “Céu Único Europeu”, sempre no entendimento de que as questões militares prevaleceriam sobre as outras. Ora, a proposta de directiva sobre o “Single European Sky” não previa nem situações de guerra nem a ocorrência de crises graves. Em suma, o projecto de diploma carecia de uma mais ampla análise e de um aprofundamento da flexibilidade do uso do espaço aéreo. O que me parecia merecer prioridade era a cooperação civil-militar que não tinha estado na primeira linha das preocupações; o segredo da solução estava no desenho de formas de uso flexível do espaço aéreo, com o aprofundamento da cooperação entre as autoridades de tráfego aéreo civis e militares. Ora, a NATO também mostrava algumas renitências em relação ao projecto de directiva; assim, fui formando a ideia que, dentro de cada Estado-membro, houvesse um trabalho prévio entre responsáveis civis e militares e que, em Bruxelas, também o houvesse entre a comissão e a NATO. Como as duas frentes acabariam por se “alimentar” uma à outra, chegar-se-ia mais depressa a uma solução por todos aceitável.

Tudo isso acabaria por chegar à necessidade de aquisição de equipamento novo; era, por isso, preciso definir instrumentos de “procurement” que não favoreces-

sem nenhuma das partes em detrimento das outras. Em assuntos tão melindrosos tem de se avançar com todas as cautelas.

\*

Detectar as verdadeiras razões pelas quais se faz greve reclama um conhecimento aprofundado do sector e da empresa em causa. Em meados de 2002, prestavam serviços no porto de Setúbal duas empresas de serviços portuários que forneciam pessoal para a movimentação de cargas. A situação de ambas era a mesma. Uma estava em greve e outra não. Pedi para ver se havia alguma diferenciação no tipo de trabalhadores contratados, efectivos ou eventuais; parecia ser aí que residia a explicação. Mas não o diziam!...

\*

Havia sido tomada, pelo Governo anterior, a decisão de avançar com o projecto do novo aeroporto da Ota. Esperava-se que os candidatos entregassem as suas propostas, que seriam devidamente avaliadas. Esta operação deveria ocorrer em Outubro de 2003, mas com relatórios intermédios em Novembro de 2002, Março e Julho de 2003. Os consultores técnicos que apoiavam o NAER (Novo Aeroporto, SA.) eram pessoas muito credenciadas. O que estava em curso era um processo de concepção-construção. O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) iria ser realizado sobre o estudo-prévio. Quando já se dispusesse do projecto de execução é que se elaboraria um estudo de conformidade com base numa nova consulta pública. O concessionário faria ele próprio um novo EIA. Também já havia sido produzido um Decreto-lei com as bases da concessão e uma Resolução do Conselho de Ministros com o contrato. Quando o concessionário apresentasse o projecto de execução tinha que se encetar um processo de conformidade ambiental. Mas o NAER ainda não dispunha de nenhum estudo-prévio. O que havia eram os chamados requisitos técnicos mínimos. Não havia, então, quaisquer estudos hidrológicos, sendo que estes, informaram-me, estavam em curso. Do mesmo modo, não existia, ainda nenhum estudo de viabilidade financeira, embora estivesse definida a instituição que o elaboraria e mesmo o chefe de equipa que o produziria. Eu sabia da competência profissional desse consultor.

Devo dizer que o processo me pareceu muito complexo, mas resisti à prática corrente de pôr um alto ao mesmo por ter havido mudança de ministro. Mesmo que as indemnizações a pagar não fossem muito elevadas (o que não é vulgar), essas interrupções causam sempre enormes perdas e criam uma instabilidade que se repercute até na imagem do próprio país. Há projectos que, pela sua natureza, têm de ultrapassar diversas legislaturas com a probabilidade elevada de haver alternância partidária na sua composição. Sou, naturalmente, a favor de se reunir um consenso entre os partidos do “arco governativo” em torno de empreendimentos maiores como é o caso de qualquer grande aeroporto. Mas, para mim, estava fora de causa interromper um processo que já havia dado tantas voltas, consumido tantas horas de trabalho e custado tanto dinheiro. Deveria ir-se até ao fim da tarefa que tinha sido definida.

\*

A ampliação feita na década de 80 do aeroporto de Pedras Rubras havia sido manifestamente insuficiente. No dia 21 de Junho fui assistir, no local, à apresentação do novo “master plan”, que orientou as obras que lá estão feitas hoje. Havia decisões que tinham de ser tomadas naquela ocasião: a existência de uma estação de metro que ligasse a aerogare ao Porto; a previsão da localização de uma estação de comboio (ainda se falava no TGV); a existência de uma plataforma logística desafogada por ser certo que o tráfego de cargas iria crescer; a existência de parques de estacionamento para vários tipos de estadias, curtas, médias, longas e muito longas localizadas a distâncias várias da gare, etc. Por outro lado, havia que articular com a Câmara da Maia as ligações de água e esgotos e a recolha dos resíduos sólidos. Tudo isso foi passado em revista.

\*

O Primeiro-Ministro, tanto antes das eleições como depois, mostrava uma preocupação permanente com as SCUT e com o que elas custavam ao erário público. Queria transformá-las rapidamente em vias portajadas, mas isso não se podia fazer sem estudos de natureza técnica, financeira e jurídica. O próprio desenho físico das SCUT contemplava mais nós do que uma auto-estrada vulgar. Mas ha-

via os outros aspectos que não eram fáceis de abordar. Pedi ao Secretário de Estado das Obras Públicas que visse com o Presidente do Instituto de Estradas de Portugal como se poderia produzir um documento de orientação que permitisse fazer tudo com fundamento. Entretanto, a SCUT do Grande Porto estava pronta para ser lançada. Se o não fizessemos, as indemnizações seriam enormes, ainda por cima em relação a uma via circular que tinha a maior justificação que fosse construída para minorar o afogamento em que já estava a Via de Cintura Interna do Porto e favorecesse as ligações directas do Centro e Sul do País com Trás-os-Montes. Pedi para nos certificarmos de que seria possível portajá-la se essa viesse a ser a decisão posterior, o que foi confirmado.

\*

Face ao que havia acontecido com a ponte Hintze Ribeiro, em Entre-os-Rios, tinha sido ordenada a elaboração de um relatório sobre a inspecção da conservação das pontes. Mas ele estava a tardar e seria para nós insuportável que acontecesse qualquer coisa de natureza semelhante relativamente a qualquer outra obra-de-arte nacional. O pior era que o robustíssimo corpo técnico da antiga Junta Autónoma de Estradas já não existia. Eu sou a favor da ideia de que o Estado (todos nós), em funções de natureza vital e emblemática como são as ligadas à segurança de infra-estruturas públicas, tenha o apoio de técnicos da mais alta craveira e que não prescindia de as exercer, em nome de uma poupança que não o é de facto.

\*

A privatização da TAP constituía um dos pontos do programa do Governo. Tínhamos, nessa operação, o apoio de um banco com capacidade, com cujo presidente eu falava, quando havia matéria para analisar. A almejada privatização só poderia ser conseguida por via de um aumento de capital; através da colocação de acções à venda no mercado de capitais, ninguém as compraria. Admitia-se, todavia, que fosse possível reunir um montante à volta dos 450 milhões de euros em quatro anos. Isso era essencial para cobrir o défice de tesouraria. O mínimo que nos deveríamos propor alcançar seria de 180 milhões de euros partido em duas fracções iguais entre o Estado e os privados. Seria, todavia, mais confortável que

conseguíssemos 250 milhões, 100 milhões para o Estado e 150 para os privados. Em matéria de prazos seria conveniente que qualquer coisa se passasse até ao fim do ano. Dispúnhamos de uma lista de potenciais interessados, empresas ligadas ao turismo e ao comércio externo e outras organizações incluindo um sindicato. Era evidente que se teria de facultar um incentivo a quem se apresentasse como tomador de uma parte do capital a privatizar.

Esta decisão ultrapassava largamente o ministro da tutela. O ponto fulcral era mesmo a Ministra das Finanças; todavia, a sensibilidade política da matéria fazia com que ela acabasse por ter de envolver os principais “ministros políticos”.

Para mim, a operação era urgentíssima, porque o primeiro trimestre de 2002 não havia sido bom e o mês de Abril tinha-se apresentado muito mau; em Maio as coisas melhoraram, mas nada era estável.

A via da escolha de um parceiro estratégico estava fora de consideração, porque todas as companhias eventualmente interessadas do sector estavam descapitalizadas. Seria melhor começar a pensar em alguns grupos portugueses. Mas deveria, naturalmente, começar-se por explorar a possibilidade de celebrar uma parceria com outra companhia aérea. Para ir resolvendo as coisas, partindo dos problemas mais fáceis dever-se-ia tentar a associação da Portugália à TAP. Isso veio a ser conseguido, uns tempos depois.

\*

As infra-estruturas são vistas de forma diferente pelos utentes ou pelos seus promotores, especialmente quando estes são empresas privadas a quem foram atribuídas concessões que tinham de ser rentáveis. Quando havia um longo prazo para maturação dos projectos e estes eram, na sua concretização, da responsabilidade do Estado, havia oportunidade para atender a todas as implicações de um traçado ou dos seus acessos construídos. Mas, quando se introduziu o sistema das SCUT, o concessionário submetia-se, naturalmente, às condições do caderno de encargos, mas procurava maximizar os ganhos e reduzir as despesas. Ora, isso conduzia a que o ministro da tutela tivesse de dar atenção à exposição frequente de autoridades locais que vinham reclamar mais um acesso, mais uma ligação, mais um nó... Em complemento, havia os calendários da execução: porque o con-

cessionário deu mais atenção a um trecho do que a um outro e coisas semelhantes. Já fiz referência a este aspecto algumas vezes: o que fazia realmente mover as instâncias locais, em 2002, ainda eram as estradas!... E já íamos com mais de vinte anos a dar prioridade às mesmas. Eram inesgotáveis as reivindicações a este respeito. Sempre expressas com a maior paixão!...

\*

No dia 2 de Julho tive uma longa sessão de trabalho com o Presidente do Instituto de Estradas de Portugal. Havia o parecer de um conhecido jurista de Coimbra acerca da consulta às Autarquias. Se se tratasse de planos especiais, as Autarquias teriam de ser consultadas a título mais interventor do que se fosse simplesmente no âmbito de estudos de impacto ambiental. Nós tínhamos em curso alguns planos especiais. Por isso a consulta passou a ter de ser feita em termos mais exigentes.

Havia um número razoável de aberturas ao tráfego de vias acabadas de construir, mas uma lista enorme de obras para lançar. Percorremo-la várias vezes, definindo prioridades, agrupando-as em três conjuntos segundo a pressão do tráfego. Entre as mais urgentes das ligações figurava a conclusão do eixo Norte-Sul, em Lisboa. Para se andar mais depressa, classificou-se o eixo como estrada nacional. Mas eu deveria ter uma palavra de explicação com os Presidentes das Câmaras Municipais de Lisboa e de Loures, como fiz.

Passámos em revista, também, todas as intervenções em curso na Via de Cintura Interna no Porto: os nós de Francos, do Regado, do Mercado Abastecedor... e a via rápida para Gondomar. Era necessário articular todas as obras para que o grande anel fosse eficaz nas suas funções de distribuição do tráfego.

Tínhamos um número enorme de projectos, mas não dispúnhamos de meios para os atacar a todos ao mesmo tempo. Defini como prioridade os eixos que pudessem ser considerados como pertencentes à rede transeuropeia, porque ela era estruturante do espaço e porque, em relação aos trechos respectivos, beneficiaríamos de um apoio de 85% oriundo do Fundo de Coesão.

O Primeiro-Ministro insistia frequentes vezes na transformação das SCUT em auto-estradas portajadas. A execução física de uma tal transformação não era fácil. Uma SCUT era concebida com muitos nós de acesso e uma auto-estra-

da portajada dispunha de poucos nós dotados com praças de portagem. Ir-se-ia pôr a questão do número de nós e da própria concepção dos nós nas SCUT transformadas em auto-estradas portajadas. É preciso não julgar a dificuldade do problema de então à luz da tecnologia de que hoje (2018) dispomos, dado que esta evoluiu imensamente.

Além do impacto financeiro, que seria enorme, haveria a necessidade de rever os estudos de impacto ambiental. Por outro lado, a eliminação de alguns nós iria pôr problemas de contacto com as populações. O portajar não significava pôr praças de portagem em todos os acessos. Deveríamos esperar uma redução apreciável do tráfego depois de introduzir as portagens. As negociações com os concessionários não seriam fáceis.

\*

O porto de Sines constitui hoje uma grande potencialidade para Portugal, pois é um grande porto de “transshipment” na fachada atlântica da Europa e o mais próximo para quem vem do canal do Panamá, da África Ocidental e da América do Sul. Porém, ele foi construído como peça de um “polo de crescimento” que tinha muitas outras componentes. Já me referi, longamente, ao polo de Sines, dado que me coube a ingrata tarefa de extinguir o Gabinete da Área de Sines, sendo certo para mim que acabar com uma estrutura é sempre mais difícil e menos motivador do que erguê-la.

A decisão de lançar o grande empreendimento havia sido tomada em 1971, os variados estudos que foram elaborados começaram em 1972 e o “master plan” respectivo ficara concluído em 1973.

Entre as instituições componentes de toda a armadura institucional que integravam o GAS figurava a Administração Portuária de Sines, ao tempo focada na movimentação de granéis energéticos. Em 2002, a distribuição destes era 68% para o petróleo, 29% para o carvão e o resto para a petroquímica. Tinha havido um acréscimo de 10% no movimento em relação a 2001. Esperava-se que a grande mudança ocorresse em 2003 com a introdução do gás e dos contentores; estimava-se que, em 2004, o movimento fosse de 24 milhões de toneladas e, em 2015, o petróleo ficasse reduzido a 40% com 30% de movimento de contentores (cerca de 10 milhões de toneladas).

Prosseguia a elaboração de um estudo sobre o impacto económico do porto de Sines. Um dos capítulos analisava a interligação potencial entre os serviços do porto e os do aeroporto de Beja, no que às cargas dizia respeito. Havia terminais concessionados. O armazenamento era de gás liquefeito; o transporte era de gás gaseificado. Os fundos eram excepcionais: -16 metros no interior; passando logo a -28 e a -37; à entrada era de muito mais. Não havia limitações ao acesso de toda a sorte de navios; os tempos de entrada eram curtos e, por isso, muito interessantes. Nessa ocasião, a referência dos navios porta-contentores ainda era de 6.000 TEU, admitindo-se alcançar os 8.000 TEU. A evolução foi explosiva. Hoje (2018) é corrente falar-se em 15.000 TEU e mais; as limitações vêm mais do lado do desembarço em terra do que da capacidade das embarcações.

Em 2002 estavam reservados para os contentores 13,5 hectares numa primeira fase, passando-se logo a 37. Mas sabia-se que se poderia (e teria) de expandir para muito mais. Em matéria de trabalhadores, no porto existiam, naquela ocasião 150, mas sabia-se que as expansões já previstas fariam elevar o seu número, rapidamente, para 800. Estavam a começar a organizar os cursos de formação indispensáveis. Em andamento estava, também, um plano de qualidade para o porto, a constituição de zonas para a actividade logística, o projecto dos acessos que melhor servissem o porto e o integrassem nas redes de transporte terrestre que o serviam e a alfândega, uma vez que se receberia carga vinda de todo o mundo; eu achava mesmo que deveria ser criada uma delegação aduaneira com larga autonomia de decisão pois não seria conveniente que ela ficasse dependente nem de Lisboa nem de Setúbal.

As zonas de actividade logística (ZAL) mereciam-me uma atenção especial, porque tinham de ser muito modernas. Aliás, em matéria informática, tanto as ZAL como a Alfândega deveriam estar guarnecidas com o que de mais moderno houvesse; elas teriam de se comparar com instalações actualizadíssimas como eram as de Roterdão ou, mesmo, as de Barcelona e de Valência. Já havia definidas duas zonas logísticas: a zona A com 30ha e a zona B, situada a cerca de 2 Km da anterior, mas com 125ha. Quem as iria gerir era a PGS (Planeamento, Gestão e Serviços, na qual se articulavam o IAPMEI, a IPE e o porto de Sines), o seu presidente sendo o antigo gestor do PEDIP que eu conhecia bem. Havia que proceder à desafectação do domínio público de cerca de 30ha; recomendei a maior atenção à operação porque ela é

sempre complicadíssima; se calhar tem de ser assim para prevenir abusos, mas desanexar qualquer bocado de terra do património público reclama muita justificação; teria tudo de ser feito por quem conhecesse bem os mecanismos do Ministério das Finanças, neste caso mais especificadamente da Direcção-geral do Património; de outro modo, levaríamos tempo demasiado para uma operação que não merecia entraves na essência do seu conteúdo. Mas era preciso tratar da forma. Para as ZAL teria de haver parceiros privados; estava-se a tratar disso.

Também pretendíamos que houvesse uma concessão do serviço público de movimento de cargas no terminal petrolífero do porto de Sines. Era preciso, para isso, concertar-me com o Ministério da Economia que era quem deveria orientar as negociações que teriam de ser feitas.

De qualquer forma, as coisas estavam todas a correr bem. Quase vinte anos antes eu ocupara muitas horas a arrumar um conjunto todo partido... Além do mais, a localização é soberba e visitar o porto num dia de sol é um privilégio!... Conservo uma grande recordação dessa tarde.

\*

Em Julho de 2002, já estavam naturalmente em finalização os trabalhos de preparação do PIDDAC para 2003. No que tocava às estradas, se as obras de construção se podiam medir às dezenas, as de conservação eram às centenas. Por isso não era fácil elaborar o plano. No IP5 cada trecho iria dar lugar a uma situação de reequilíbrio financeiro, por razões ambientais. Em matéria de observação das pontes existentes, o número das que estavam, de facto, a ser seguidas era mais de um milhar. Mas tinha havido, ao longo dos anos, alguma negligência nessa imprescindível tarefa. Em relação à CRIL, na parte que faltava construir, tínhamos que optar entre dois traçados; num deles implicava realizar-se mais 200 realojamentos do que no outro; pedi para elaborarem um estudo mais abrangente; os realojamentos não representavam o único critério de decisão; tinham de ser sopesados outros factores. Em qualquer caso, os realojamentos seriam feitos até Janeiro seguinte. Clamava-se muito pela chamada “Radial da Pontinha”, mas ela era uma obra municipal. Isso não impedia que se tomasse a decisão de abordar a Câmara para concertar obrigações e calendários.

\*

A questão do Céu Único Europeu preocupava muito os profissionais do sector e os militares. A ideia de que iriam perder o controlo da navegação aérea no espaço português apoquentava-os realmente. No dia 19 de Julho trabalhei em conjunto com o INAC (Instituto Nacional de Aviação Civil), com a NAV (Navegação Aérea de Portugal) e com o GAERE (Gabinete de Assuntos Europeus e Regionais) para fazer o ponto da situação.

A Vice-presidente Loyola de Palácio tinha dado uma grande importância aos “dossiers” do Céu Único e Galileo. Em relação ao primeiro, a razão invocada era acabar com os atrasos, o que os meus interlocutores consideravam ser um falso problema. Logo que a questão foi levantada, começaram a aparecer as companhias aéreas e os “lobbies” das indústrias de sistemas; aperceberam-se de que havia novas oportunidades de negócio e manifestaram, naturalmente, o seu interesse. Era o caso da espanhola INDRA, da francesa Thompson e de firmas americanas. A Thales também apareceu; havia adquirido a Alcatel; por outro lado, a alemã Siemens também mostrou que existia. Havia também a pressão das companhias aéreas.

O que estava em causa era a definição das FIR (Flight Information Regions) que delimitavam os céus em termos de navegação aérea. Elas tinham sido definidas em 1947, a seguir à Segunda Grande Guerra, para orientar os aviões e aumentar a segurança dos voos. Existia a FIR Atlântica (onde estávamos) que fazia de charneira com as FIR de Nova York, das Caraíbas e de África. Nós estávamos integrados nela, na sequência de um acordo multi-lateral celebrado no âmbito da ICAO (Internacional Civil Aviation Organization) e que fora ratificado. Havia duas FIR vizinhas da nossa, a da Irlanda e a do Reino Unido. A Alemanha pretendia, nessa ocasião, integrar os controladores militares na organização civil. Era esta dispersão de unidades que não estava ao gosto da Comissária, pois temia a eventualidade de surgir qualquer falha na coordenação entre FIR.

Nessa ocasião havia, na Europa, uma grande escassez de controladores aéreos. Trata-se de uma profissão muito exigente, em termos de capacidade de atenção; durante as horas em que estão ao serviço, o grau de concentração reclamado é elevadíssimo. Por isso a idade limite operacional dos controladores é de 55 anos.

Eu próprio não sabia dessa exigência, tendo-me dado conta da mesma quando visitei a sala de controlo aéreo do aeroporto da Portela. Nós só dispúnhamos de capacidade para formar 25 controladores por ano; o curso demorava nove meses e os controladores eram sujeitos a inspecções médicas rigorosas todos os anos. Ao menor sinal de ameaça na segurança aérea, as licenças dos controladores eram imediatamente suspensas; tinham, assim, de mostrar que estavam em boa forma e de se manterem sempre disponíveis. Os próprios equipamentos tinham mecanismos para exercer uma fiscalização sobre os controladores, o que representava uma forma adicional de pressão.

O Céu Único era uma inevitabilidade a que um pequeno país como Portugal não se poderia opor, por muito apelativa que fosse a vontade de afirmar a nossa soberania no espaço aéreo. Os militares é que olhavam com maior relutância o projecto em curso; os civis já estavam quase conformados. O pior era que tanto a França como o Reino Unido insistiam em conservar as suas FIR. Esse era, naturalmente, um problema para a Comissária, mas nós não deveríamos dar de mão-beijada uma adaptação que reclamava meios, formação e capacidade de acompanhamento da inovação; deveríamos assegurar que tivéssemos acesso a tudo isso.

Em muitos domínios os Portugueses são os primeiros a inovar. Isso havia acontecido na utilização do conceito FUA (Flexible Use of Air Space) que assegurava a cooperação entre civis e militares o que era o caso, entre nós, em que ela se mostrava excelente. Revelava-se importante, por exemplo, que se pudesse sobrevoar as áreas militares quando não houvesse perigo para elas. Mas mal fosse dado qualquer alerta, em sentido contrário, as restrições entrariam a funcionar.

Nessa ocasião, Portugal exibia 0% de atrasos no que respeitava à acção dos controladores aéreos. E já estava a funcionar com duas camadas no espaço aéreo (a superior e a inferior). Em 2002, 70% do nosso tráfego em rota dirigia-se para as Canárias, vindo do norte da Europa; mas isso dava-nos receitas interessantes.

Como sucede sempre, teríamos de negociar com os Espanhóis; já havia um memorandum de cooperação com a AENA. Por outro lado, existia um outro com a ONDA, de Marrocos. Mas havia movimentações em todo o espaço aéreo europeu; uma parte da Áustria, a Hungria e a República Checa queriam formar um bloco funcional; os países nórdicos estavam a negociar para se associarem num outro.

A Eurocontrol pretendia considerar o espaço Ibérico todo junto; nós precisávamos naturalmente de nos concertarmos com os Espanhóis, mas eles deveriam fazê-lo também connosco. Dei orientações para que fossemos nós a avançar, no aspecto técnico. Eu não queria ir por arrastamento, quando todas as regras já estivessem definidas e cristalizadas em regulamentos; nós deveríamos participar activamente na elaboração destes últimos. Até porque tínhamos um “trunfo” a jogar a nosso favor e que eram as instalações em Santa Maria (Açores). Deveríamos tentar manter as nossas duas FIR (a de Lisboa e a de Santa Maria); a primeira reportava ao Eurocontrol; a segunda a um grupo do Atlântico Norte.

O aspecto da formação dos controladores preocupou-me ainda mais quando me disseram que a Espanha havia formado 700 nos últimos três anos (contra os nossos 75=25x3). Deveríamos procurar formar mais ou em Lisboa ou no Luxemburgo, onde se localizava a escola do Eurocontrol. Todos os países estavam a dar muita atenção a este aspecto.

Havia, naturalmente, reuniões frequentes em Bruxelas a este respeito por causa da vontade da Comissária de acertar agulhas em toda a União. Como ocorriam encontros frequentes, impunha-se tratar de “alimentar” os nossos representantes com instruções devidamente pensadas para reflectir os nossos interesses; não poderíamos assistir, passivamente, às reuniões com os outros. A coisa era tanto mais séria quanto se havia passado já a fase da negociação genérica e se estava a entrar em aspectos muito concretos, nomeadamente a análise das diversas implicações de dois regulamentos recentemente distribuídos.

Assegurei-me, durante a reunião, de que os presentes estavam concertados entre si. O que iria dominar a discussão seria a questão da interoperabilidade e a reorganização que lhe estava associada. A mim parecia-me que as FIR, tão individualizadas como estavam, acabariam por ceder o lugar a uma única entidade muito entrosada com o Eurocontrol. Tudo iria acontecer através de acordos bi-laterais e multi-laterais. A negociação que iria começar acabaria por redesenhar os espaços aéreos integrados. E aí seriam, especialmente, os condicionamentos técnicos que iriam afectar as soluções. Eu não gostaria de ver os Estados- Unidos a comandar a FIR dos Açores; tínhamos investido meios apreciáveis em Santa Maria, pelo que era preciso tirar benefício disso. A questão dos militares era particularmente delicada, porque

não havia uma Política de Defesa comum. Nós, entre Portugueses, entendíamos-nos bem, mas, em âmbito geral, não sabíamos o que se iria passar, tendo em conta que as soluções a integrar eram muito diversas. E, desta maneira, de questões meramente técnicas passávamos a temas da maior importância política.

\*

Eu pretendia, naturalmente, dar o maior impulso possível ao porto de Sines, atendendo às suas características ímpares e muito adequadas para o transformar no grande porto de transbordo (transshipment) nacional. Como tal, pedi para trocar impressões com alguém que soubesse acerca do contrato celebrado com a PSA (Port of Singapore Authority) que, em princípio, era um bom parceiro, dado assegurar ligações a uma parte do mundo que gerava muito tráfego marítimo para a Europa e porque tinha uma excelente reputação de eficácia. Fiquei surpreendido quando me informaram que o contrato havia sido celebrado por trinta anos! Era muito tempo!

Havia depois outros pontos a que eu pus reservas: i) o concessionário não era obrigado a atingir objectivos operacionais; as projecções de tráfego constantes do contrato representavam meras extrapolações estatísticas que não comprometiam em nada o nosso parceiro; ii) tanto o tarifário como os regulamentos eram somente comunicados à Administração do Porto de Sines, mas esta nem aprovava, nem comentava; era, somente, informada; iii) o Estado Português dispunha de condições de indemnização baseadas em incumprimentos vários, mas os montantes respectivos eram modestíssimos; iv) se houvesse diferendos o local do pleito era Londres e não Lisboa, com tudo o que isso implicaria.

Manifestamente, o Governo anterior, que havia assinado o contrato, queria muito fazê-lo e depressa. Não ponho em dúvida que a PSA era um parceiro idóneo e interessante para nós, contudo, impunha-se ter havido uma negociação que satisfizesse às duas partes. Não passávamos a ser mais estimados por termos sido pouco exigentes na celebração do contrato...

\*

A execução do PIDDAC tem, sempre, de ser muito acompanhada. De outro modo, correr-se-á o risco de nos sair fora do comando, com dinheiro por utilizar ou por

falta dele. Em fins de Julho de 2002 pedi para ver como estava ele a correr no sector rodoviário. Tive um choque! Havia falta de 50 milhões de contos por terem sido, no ano anterior, lançadas obras a mais. Interpretaram como não se aplicando ao ICOR (Instituto para a Construção Rodoviária) uma dada Resolução do Conselho de Ministros que definia uma cativação geral. O resultado foi sair-lhes da mão o controlo do sector das estradas. Eu vinha pensando que a melhor solução seria dispor unicamente de um organismo para acompanhar todo o sector e que seria, naturalmente, o Instituto de Estradas de Portugal (IEP). Era, para mim, muito claro que se houvesse ao lado dele um organismo com larga autonomia de gestão, acabariam por ocorrer situações de indisciplina a que seria muito difícil deitar mão. Por isso, pedi para que se acelerasse a fusão do ICOR no IEP, de onde, aliás, ele nunca deveria ter sido destacado. Finalmente, dei instruções para se fazer o levantamento de todas as obras onde tinha havido derrapagem. Mas a única solução teria de ser transferir encargos para o PIDDAC 2003, o que reduziria expressivamente o número de empreendimentos novos que iríamos lançar. Mas o pagamento de dívidas tinha prioridade, apesar de não termos sido nós a contraí-las. Era um estilo de gestão muito diferente do meu!... E eu tinha tido a responsabilidade do PIDDAC global durante dez anos e sem incidentes...

\*

Eu achava que os portos portugueses eram muito diferentes entre si. O de Sines era manifestamente de transbordo; o de Lisboa poderia ter um carácter misto; todos os outros eram portos de “hinterland”, com vocação muito específica para cada um deles. Haveria franjas em que um deles concorreria com um outro, mas não seria difícil juntar à mesma mesa, as administrações dos portos, os representantes dos clientes, dos armadores e dos sindicatos, para definir uma política portuária que a todos beneficiasse. Para isso era preciso estabelecer um “local de encontro”. Era essa a ideia subjacente à criação de um Conselho Nacional de Portos que ainda reuniu comigo.

Em fins de Julho analisei a sua desejável composição com um especialista do sector. Ela incluiria os presidentes dos principais portos do Continente e Ilhas, as associações de armadores, a única associação de agentes de navegação (AGEPOR),

representantes dos concessionários a designar por eles próprios, a Associação Nacional dos Operadores Portuários, representantes dos sindicatos, da Associação Nacional de Transitários... Por aqui nos ficámos admitindo incluir um ou outro mais que fosse relevante.

O que eu pretendia era ver explicitada uma estratégia para o desenvolvimento do nosso sistema portuário. O Conselho deveria ajudar-nos a caracterizá-lo com conhecimento de causa. A articulação, nos portos, do transporte marítimo com os outros modos de transporte era indispensável. Também me interessava definir a composição das diferentes comunidades portuárias. O sector é, por natureza, totalmente aberto ao exterior; por isso eu gostaria de ouvir recomendações em relação à cooperação com o estrangeiro. Não haveria mudanças expressivas se não tratássemos da profissionalização do sector por via da formação; quais as profissões mais urgentes e carecidas? Era evidente que tudo deveria ser feito no quadro de uma cooperação comunitária, estabelecendo comparações (“benchmarking”) com os nossos parceiros e concorrentes.

\*

Eu mantinha um contacto próximo com os Autarcas que tinham a decorrer nos seus Concelhos obras importantes, como era o caso de Matosinhos. O seu Presidente veio ver-me no dia 23 de Julho.

As obras da nova estrada para acesso ao porto de Leixões e que ligaria o IC24 com a A4, à qual se deu a designação VILPL (Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões) estava a avançar conforme previsto e abriria ao tráfego em Junho de 2003. Havia um nó no IC1 que era preciso reformular para dar acesso às instalações da AIP (Associação Industrial Portuense) e da Exponor, o qual Instituto de Estradas de Portugal não queria fazer, mas, por fim, havia sido convencido. Outro nó de acesso ao terminal TIR tinha de ser ampliado. Solicitou atenção para a plataforma logística de Leixões, na qual eu havia insistido (Ela lá está hoje a prestar bons serviços; mas a sua localização não foi fácil de acordar...). A construção do IP4 reclamara expropriações de casas que a Câmara tinha vendido ao IEP, mas que este ainda não havia pago; era preciso fazê-lo. Existiam umas saibreiras que tinha sido necessário comprar para afectar à Administração do Porto do Douro e

Leixões (APDL); os terrenos sobrantes deveriam ser devolvidos à Câmara. Achava que conviria desclassificar a Estrada da Circunvalação e pôr a circular um eléctrico no seu separador central; eu não dei seguimento a esta ideia que me pareceu pouco sustentada. Todavia, a verdade é que ele estava bem informado acerca das necessidades do seu Concelho e das obras que nele estavam a decorrer. Percorria-o, seguramente, com frequência.

\*

Em 29 de Julho recebi um representante de um grupo constituído por bancos e por empresas administradoras de aeroportos que vinha manifestar o seu interesse em concorrer à privatização da ANA (Aeroportos e Navegação Aérea). Entendia que os concorrentes deveriam ser grupos constituídos somente por financeiros e operadores de aeroportos.

Referiu a existência de mais dois grupos que estavam em formação. Era de opinião que nos consórcios a constituir não deveriam figurar empresas construtoras. O negócio era, sobretudo, de gestão. A privatização acabou por acontecer muito mais tarde, mas os primeiros passos foram dados em 2002.

\*

Continuavam as minhas diligências para dar algum sentido útil à Base de Beja. Ainda se manteria lá uma instalação da Força Aérea Portuguesa. Deveria começar-se por ver em que condições é que isso poderia ter lugar. O responsável pela operação que era, ele próprio, um militar fez os necessários contactos, ficando estabelecido que a solução seria semelhante à adoptada na Base das Lajes, na Terceira: vizinhança nas suas áreas específicas com exploração comum da pista. Ora, esta apresentava o problema, a que já me referi, de capacidade de carga limitada. O LNEC estava em posição tanto de aferir o seu valor tal como estava, como propor a solução adequada para a aumentar. Também tinha mantido contacto com o INAC por causa da localização dos aparelhos de rádio-ajuda e das interferências que pudessem ocorrer. O mais difícil era estimular a procura dos serviços que seriam prestados. Os Autarcas da zona asseguravam sempre que ela surgiria, pronta e vigorosa!...

\*

Com a construção de tantas novas auto-estradas e estradas que reclamavam a expropriação de numerosas faixas de terreno, surgiu um problema relativo ao que fazer aos “restos” das expropriações que não haviam sido utilizados. Eles eram parte do património público, mas não estavam a ser cuidados por ninguém. Tinha que se resolver o problema! A mim preocupava-me especialmente a questão dos fogos florestais; não poderíamos exigir que os privados tratassem das suas matas deixando, sem qualquer espécie de atenção, uma quantidade enorme de minifúndios que ninguém se sentia responsabilizada para tratar. Era preciso estudar a questão e encontrar uma forma praticável de a resolver.

\*

Havia uma ideia de construir um túnel debaixo do porto de Leixões para prolongar a marginal de Leça até à do Porto na área da Circunvalação. Um antecessor meu tinha apadrinhado o projecto, mas eu não simpatizava muito com ele por causa do enorme congestionamento que causaria no encontro sul. A Câmara pensava o mesmo e projectou uma grande urbanização para o local; a que lá está hoje construída. Mas era preciso incentivar a realização de uma nova ponte-móvel. A Administração dos portos do Douro e Leixões pretendia ser desligada do projecto do túnel e associar-se ao da substituição da ponte-móvel. Assim foi feito. Eu incitava a APDL a construir uma ou mais plataformas logísticas. Não foram realizadas nas localizações inicialmente previstas, mas hoje (2018) existem e com boas perspectivas de evolução. Nessa ocasião, havia uma pretensão de se associarem às plataformas operadoras espanholas; eu não incentivei a parceria.

O PDM de Matosinhos estava, então, a ser revisto. Recomendei muito que a APDL entrasse em contacto com a Câmara para acertarem pontos de vista relativamente à expansão do porto e a outros espaços para os quais tinham de ser previstas ligações que se deveriam inserir naquele plano. As coisas correram bem! De tal forma que uns anos depois tive o gosto de, num “fórum” de cidades portuárias, ter ouvido referências elogiosas ao caso de Matosinhos. A minha recomendação era de mero bom-senso, mas foi interpretada de modo excelente pelos dois parceiros – a Autarquia e o porto. Tão bem que o caso passou a

ser apontado como exemplar. O Plano de Ordenamento e Desenvolvimento do Porto de Leixões completava nessa altura, dez anos. As propostas nele contidas estavam quase todas realizadas. Mas havia, naturalmente, novos desafios aos quais era preciso dar resposta. Solicitei ao Presidente da APDL que desenvolvesse um novo Plano Estratégico do Porto de Leixões. Havia alguma hesitação em encomendá-lo através de um concurso público ou limitado; como estávamos numa época de crise, em matéria de encomendas de projectos, se fosse adoptada a primeira modalidade seria certo que iríamos ter umas dezenas de candidaturas e isso reclamaria um tempo de análise enorme e, eventualmente, vermo-nos em dificuldades para afastar gabinetes sem créditos firmados numa área tão especializada como era a dos portos. Como havia a possibilidade de dirigir o concurso para uma meia dúzia de empresas com créditos firmados, eu inclinava-me para a modalidade de concurso limitado; mas a decisão seria, obviamente, da Administração do Porto. Precisávamos, contudo, de saber se a GALP queria manter-se na zona ou não.

Nessa ocasião, havia um programa chamado POLIS que apoiava a reconversão de zonas portuárias antigas e, naturalmente, degradadas. Existiam algumas dezenas delas na Europa, mas em Portugal, havia sido retida a zona do porto de Leixões que estava dispersa por três sítios: Porto, Matosinhos e Gaia. As duas primeiras eram relativamente pequenas, mas a terceira tinha uma grande extensão: uma parte da margem do Douro teria de ser reabilitada; o velho cais que havia servido a exportação do vinho do Porto e o outro mais novo que tinha sido adaptado ao movimento de mercadorias já não se mostravam úteis para as suas funções. Foi, então, que se começou a realizar a profunda operação de adaptação aos novos usos que lá vemos hoje, focados no turismo que passou a ser a actividade dominante na área.

Os portos portugueses, em 2002, estavam a ser largamente apoiados, na sua modernização, pelo Fundo de Coesão, no âmbito do II QCA com taxas da ordem dos 80-85% e pelo FEDER, no do III QCA com valores muito menores, 40% a 45%. Eu pedi, por isso, que se orientasse o maior número possível de candidaturas para o primeiro. De qualquer forma, o complemento do financiamento teria de ser sempre assegurado pelo PIDDAC e eu estava muitíssimo limitado a esse respeito.

Havia, nesse período, a ideia de construir uma marina na zona da Alfândega, mas os especialistas achavam que a localização era má, porque, tratando-se de uma estrutura totalmente flutuante, seria muito vulnerável em caso de cheia. A APDL era, patentemente, contra a marina situada na Alfândega. Acabou por se construir duas relativamente pequenas em locais mais abrigados: uma no Freixo e outra na Afurada. Tem evoluído bem a sua utilização, mas ainda não pára nelas uma parcela expressiva do fluxo dos iates que passam no Atlântico, diante da embocadura do Douro.

\*

Em relação ao novo aeroporto na Ota a data prevista para adjudicação era para o 4.º trimestre de 2006. Pedi ao presidente da ANA que elaborasse dois ou três cenários respeitantes à forma como tudo se passaria. O aeroporto de Pedras Rubras iria ter uma nova aerogare. Em meados de Setembro iria ser feita a avaliação do projecto, a decisão sendo expectável até ao fim desse mês. A NAER (Empresa do Novo Aeroporto de Lisboa, SA) tinha adquirido uma dimensão muito apreciável. Eu perguntava-me: por que é que tudo não estava a ser feito dentro da própria ANA? Não consegui, contudo, obter uma resposta convincente...

\*

Na sequência do desastre na ponte Hintze Ribeiro, em Entre-os-Rios, havia sido ordenada uma vistoria geral às pontes começando pelas que tivessem apoios em aluviões objecto de exploração de areia para a construção. As primeiras a serem vistoriadas foram a ponte sobre o Zêzere e a do Tejo localizadas nas imediações de Constância. Na primeira foi detectado um grau de insegurança elevado que levou ao reforço de um pilar. O anúncio do concurso já tinha sido publicado no Diário da República e, como sucede sempre nestes casos, a Câmara local propôs que, além do reforço estrutural, houvesse um alargamento do tabuleiro; ela suportaria os custos de iluminação da ponte. Acontecia que eu conhecia muito bem a ponte desde os meus tempos de cadete e de aspirante na Escola Prática de Engenharia em Tancos. Na reunião com o Presidente da Câmara surpreendi-o com a referência a pormenores que não lhe passava pela cabeça que o ministro soubesse... A outra ponte, sobre o Tejo, nos tempos

em que eu por ali andei era de caminho de ferro. A linha que a utilizava tinha sido desligada em 1985 e ela foi aberta ao trânsito rodoviário em 1988. Eu havia participado num exercício de montagem da ponte Bailey da EPE nas imediações desta ponte. O tabuleiro da ex-ponte ferroviária era muito estreito e os condutores queixavam-se sobre os danos que sofriam os pneus das suas viaturas, quando a atravessavam. O Presidente da Câmara queria um alargamento, mas este não era fácil, porque as vigas eram laterais à faixa de rolagem. Ela havia sido cedida pela REFER às Câmaras Municipais de Constância e de Vila Nova da Barquinha, mas na realidade, ninguém era o “dono” da ponte, tendo ficado entendido que as duas Câmaras seriam responsáveis pela sua conservação. Todavia, era evidente que elas não tinham meios, nem técnicos nem financeiros para o fazerem. Nós somos muito atreitos a estas soluções de facilidade, sem explorar as implicações jurídicas de uma tal cedência. Era urgente que tudo isso fosse definido, porque o grau de insegurança era elevado.

A afectação ao uso rodoviário correspondia à satisfação de uma procura que, de facto, existia. O Autarca logo aproveitou para reclamar uma nova ponte sobre o Tejo que ele preferia que fosse a montante da foz do Zêzere.

\*

Quando se constrói um trecho de auto-estrada que substitui uma Estrada Nacional, muitos pensam que só há alívio nesta última, mas isso nem sempre acontece. Em primeiro lugar, continuava a haver um crescimento do parque automóvel e nem toda a gente queria pagar portagens; por outro lado, deixava de se dedicar grande atenção à estrada substituída. Não é raro que, apesar da construção de uma nova auto-estrada, se complique muito o trânsito na via de que ela passou a ser alternativa. Foi o que aconteceu na antiga EN1 na zona de Albergaria-a-Velha. O Autarca veio ver-me assustado com o que se estava a passar; dizia ele ser um “pandemónio”... Por isso queria ver definido com urgência o novo traçado do IC2, na área do seu Concelho e rapidamente construída a obra. Eu lembrava-me bem de ter passado muitas vezes pelo interior da Vila; era realmente para esquecer e, com o tempo, tinha-se complicado tudo. Nada faz prescindir o trabalho de um observatório do trânsito. Os factores que referi continuaram a fazer aumentar o fluxo no antigo traçado; era imperioso encontrar uma alternativa para o escoar.

\*

Depois do desastre de Entre-os-Rios instalou-se no País uma antipatia generalizada em relação aos extractores de areia. Muitos deles haviam abusado, porque à época a procura era grande, mas o arrefecimento da construção entretanto sobrevivendo havia feito reduzir muito os volumes de inertes necessários. Os problemas passaram a ser de natureza inversa. Um dia recebi um dos grandes extractores de areia do Tejo que havia solicitado audiência. Este dispunha de uma licença passada pelo meu antecessor, do XII Governo, e possuía um grande local de depósito em Poço do Bispo que iria ter de abandonar por imposição da Administração do Porto de Lisboa (APL). Estavam disponíveis para reduzir a área que ocupavam (até porque a procura já não era como havia sido ...). Mas aí eu poderia fazer pouco, porque a área estava sob gestão da APL e eu não iria interferir de maneira nenhuma. No entanto, aproveitei para me informar acerca da situação do sector no Tejo. Uma vez e outra ouvia propostas para assegurar a navegabilidade de um canal até Santarém ou suas imediações e eu queria obter um depoimento de quem trabalhava nele todos os dias. Ele era proprietário de um terreno na Vala do Carregado para onde talvez tivesse de mudar a sua base de operações. Tratava-se de uma extensão de 42 hectares que daria bem para construir um terminal logístico. Além do mais seria fácil expandi-lo, porque os terrenos vizinhos estavam à venda. Mas a ideia era articular três modos de transporte: o fluvial com o rodoviário e o ferroviário. Ainda por cima não iria haver pressões urbanísticas, porque a zona integrava-se no perímetro de protecção da ponte e da Central do Carregado. Era só uma ideia, naquele momento. Quanto às dragagens no rio Tejo elas não ofereciam dificuldades de maior no trecho entre Alhandra e a ponte Vasco da Gama; se fosse lodo ele seria depositado nos mouchões passando a constituir boa terra agrícola; se fosse areia destinar-se-ia à construção civil. Estava disponível para se associar a alguém que quisesse fazer a dragagem.

Na zona mais a montante junto a Santarém, o rio estava assoreado, especialmente num trecho acima da ponte velha situado a cerca de quatro quilómetros. As margens estavam mais baixas do que o leito, o que significava que, em caso de cheia, a água poderia escolher outro leito... Mas havia muita aplicação para a areia potencialmente extraída dessa zona, porque o Norte estava à míngua de areia. O

que o seu transporte deveria ser ferroviário! (Com a carga de composições já então existentes sobre a Linha do Norte, eu não fiquei nada entusiasmado com essa possibilidade...). A proposta seria instalar um entreposto de areia numa gare de mercadorias a construir na zona de Santarém...

Fiquei com a certeza de que no leito do Tejo dispomos de muita areia e que a sua dragagem até terá potenciais interessados para fornecimento para a construção na Área Metropolitana de Lisboa ou na do Porto. A primeira terá como modo adequado de escoamento o transporte rodoviário a partir do depósito localizado na margem direita do rio. A segunda deverá contar com outras fontes mais próximas, porque ir buscar areia tão longe implicaria o recurso ao transporte ferroviário e esse está muito dificultado pela saturação da Linha do Norte.

É preciso aproveitar todas as fontes de informação para irmos afeiçoando posições relativamente aos mais diversos assuntos.

\*

A situação no aeroporto de Santa Catarina na Madeira não era fácil em matéria de ventos. Já o referi nestas memórias a propósito das minhas conversas com o comandante André Turcat. As correntes transversais à pista podem ser complexas e gerar vórtices que são difíceis de enfrentar. Por isso eu seguia com atenção a evolução dos estudos que tinham sido encomendados. Em princípio de Setembro informaram-me de que, dentro de pouco mais de um mês, tudo estaria convenientemente definido. Seguir-se-ia a elaboração de uma norma de execução permanente (NEP) a distribuir pelos pilotos. Por outro lado, tinha-se solicitado um projecto ao LNEC para a elaboração das soluções estruturais possíveis, para aumentar a segurança. De qualquer forma, o aeroporto constituirá sempre um caso em que se deverá acompanhar a evolução técnica para aplicar todas as inovações que forem surgindo para facilitar a vida dos pilotos. Nessa ocasião, havia a pretensão de fazer aterrar no aeroporto um Boeing 747 que, como se sabe, é uma bisarma que impõe respeito. A operação foi rodeada de todas as cautelas: o INAC, devidamente consultado não pôs nenhuma condição além da que respeitava a que tudo fosse feito com uma tripulação com experiência, o que já todos sabíamos dever acontecer.

Em relação à Madeira, eu devo confessar que nunca fui um entusiasta do seu registo internacional de navios. Não foi instalado comigo em funções governamentais e o número de avisos que recebi só confirmaram as minhas renitências. Não se tratava de usar uma bandeira de conveniência; era mesmo a bandeira portuguesa num segundo registo convencional. E existia uma comissão técnica do Registo composta por um representante do Secretário de Estado das Obras Públicas que presidia, um outro do Instituto Marítimo-Portuário e um terceiro do Governo Regional. Mas a “lista negra” fornecida pelo PSC (Port Safety Control) incluía numerosas embarcações registadas na Madeira, seguramente porque se era mais flexível do que noutros lados. Daí as minhas dúvidas. Se se ultrapassasse o número de doze apresamentos, entraríamos em sérias dificuldades. Mas a mim aborrecia-me que houvesse mesmo só um... Dá-se o caso que não aconteceu nada de fatal enquanto eu tive responsabilidades... Mas isso não fez mudar a minha posição...

\*

Diante de tudo quanto se havia passado em relação ao concurso do VTS (Vessel Traffic System) o que eu pretendia era anular o concurso feito e repeti-lo em novas bases. Para isso solicitei um parecer à Procuradoria-Geral da República. Em 5 de Setembro fui informado de que haveria margem para o fazer. Estava tudo pronto para o lançar de novo. Recomendei que a comissão de avaliação das propostas fosse presidida por um conselheiro aposentado do Supremo Tribunal Administrativo. Eu tinha-me dado bem com a receita desde os tempos em que havia passado pelo Ministério da Educação.

\*

Não me lembro de ter visto tanta confusão em torno de uma concessão de auto-estradas como aquela que rodeou a do IC36 situada a sul de Leiria. Estava tudo pronto no IPI e no IC1 menos parte da ligação entre eles, o que causava as maiores complicações quando se pretendia mudar de auto-estrada. Recebi em 9 de Setembro, das mãos do Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas, um *memorandum* na qual me era recomendado que anulasse o concurso o mais ra-

pidamente possível, lançasse outro e reconstituísse sem demora a respectiva comissão de apreciação das propostas. Foi o que fiz.

\*

O Presidente da Câmara Municipal de Beja tinha um compreensível interesse pelo aproveitamento da base aérea então abandonada como campo de treino de pilotos da Força Aérea Alemã. Veio visitar-me em 10 de Setembro.

O assunto havia sido levantado em 1985, logo a Câmara tendo mostrado o seu interesse. Na ocasião tivera o apoio da Comissão de Coordenação Regional. Fora criado um grupo de trabalho que recomendara a criação de uma empresa a que chamaram EDAB, o que fizeram de seguida. Já com ela constituída tinha-se começado a discussão de um protocolo com a Força Aérea Portuguesa. Mandaram elaborar um Plano Director a uma conceituada empresa de engenharia de Lisboa. O primeiro grupo de trabalho havia sugerido a localização da nova aerogare e instalação anexas a sudoeste da pista, junto a São Brissos; mas, nessa zona, a propriedade do terreno era muito dividida, o que tornava complexa e mais cara a construção. A noroeste da pista o terreno pertencia somente a quatro proprietários que haviam sido já contactados e que estavam na disposição de vender. Mas parecia que essa localização trazia dificuldades em relação às rádio-ajudas. Havia dúvidas em relação à capacidade da carga da pista (Eu já tinha dado instruções para que o LNEC elaborasse um estudo que não só avaliasse como propusesse soluções para ultrapassar essa dificuldade). Estava em causa a mudança de localização do radar; isso custaria 90.000 contos, mas não era complicado de fazer. Na semana seguinte reunir-se-iam na Câmara, a EDAB, a empresa-projectista e os representantes da Força Aérea. Sabia que o LNEC já tinha efectuado uma visita de campo. Era preciso que eu definisse o local. Mas era evidente que não deveria ser o ministro a fazê-lo, designadamente sem estar apoiado numa proposta técnica devidamente fundamentada. Recomendei que se aproveitasse a reunião a que se referira para concitar um acordo geral em torno da localização da aerogare. Só depois disso é que se estaria em condições de avançar para um novo contacto com os proprietários. Depois de tantas voltas, no final ainda houve quem me acusasse de ter embarcado numa obra sem discussão prévia!...

\*

O traçado da passagem do IP5 em Viseu causou muita discussão. Havia uma divisão entre os defensores do corredor norte e os do corredor sul. Depois da Avaliação do Impacto Ambiental (AIA) vinha a Declaração de Impacto Ambiental (DIA). Estava aprovado o corredor norte, mas todos os intervenientes preferiam o corredor sul (MOP; Câmara Municipal; Concessionário e Instituto de Estradas de Portugal). Ficou decidido que o concessionário retiraria os estudos de impacto já apresentados e apresentaria um unicamente para o corredor sul. Mas era preciso certificarmo-nos de que tudo seria feito sem reclamação de ninguém. É essa a solução que lá está construída.

Mais complicado era o caso de Estarreja/Murtosa. O “folhetim” continuava com o antigo Autarca no papel de grande animador e todos os outros intervenientes a procurar uma saída airosa. Eu fiz o que me competia: mandar estudar a questão com a maior abertura, mas submeter tudo aos ditames da legislação ambiental vigente. Acabou por se voltar à solução original, tendo-se perdido muito tempo e algum dinheiro para ultrapassar as reivindicações e as promessas infundadas. O Autarca de Mafra não se conformara com o facto de a auto-estrada A8 não ter passado mais próximo da sede do seu Concelho. Devia ter feito pressões anteriormente, mas no meu tempo já adoptara outra forma de actuar: a Autarquia construiria ela própria essa auto-estrada! A questão era nova. A rede de auto-estradas era nacional e definida e aprovada pelo Governo. Eu não sei o que se teria passado antes, em termos de diligências junto do Governo que era de cor partidária diferente da do Autarca. Quando cheguei, a questão situava-se no plano jurídico. Era evidente que ele estava munido de doutos pareceres que defendiam a tese de que poderia construir o trecho de auto-estrada como de uma obra municipal se tratasse; com portagens e tudo o resto. No Ministério havia um parecer do Secretário de Estado do Governo anterior a dizer que a construção não seria legal. Assim, como me competia, eu recebi o Autarca e analisei com ele a situação. Devo confessar honestamente que não sei, ainda hoje, se ele se abalçou à construção para depois negociar a sua integração na concessão da A8 ou se se propunha mesmo explorá-la como infra-estrutura municipal. Resolvi pedir um parecer à Procuradoria-geral da República,

pois desse modo pisaria terreno sólido, o que era a minha obrigação. A verdade é que lá está construído hoje o famoso ramal que vai quase até à Ericeira e que assegura aos Mafrenses uma viagem muito confortável até Lisboa; mas ele não foi concretizado no meu tempo.

\*

A Administração do Porto de Lisboa era considerada como uma instituição financeiramente folgada. Sabia-se que, ainda nos finais da década de oitenta, tinha depósitos à ordem à volta de quatro milhões de contos. Pois, em 2002, apresentava uma dívida aos bancos de cerca de dezoito milhões de contos!... A causa dessa profunda alteração havia sido, especialmente, a reestruturação do trabalho portuário (estivadores). Uns anos mais tarde tive ligações mais estreitas com os portos europeus. Por toda a parte me diziam que a questão laboral era uma questão do valor do cheque... O porto de Lisboa não havia fugido à regra...

Para agravar a perda de receitas, a Administração invocava também a Expo e a “tankagem” de combustíveis que naquela zona tinha lugar; mas isso explicava unicamente 300.000 contos por ano e não milhões! Mas, apesar das indemnizações pagas, a verdade é que o centro coordenador dos trabalhadores portuários ainda devia ao fisco mais de um milhão de contos, o que preocupava muito a Administração do Porto.

A libertação de trabalhadores portuários tinha tido lugar uns dez anos antes, sob a tutela de um antigo Colega meu. Nessa ocasião o porto de Lisboa era caríssimo, impondo-se fazer o que ele fez; mas, para isso, teve de contrair um empréstimo obrigatorista e pagá-lo. No acordo de concertação social então celebrado, nem a Segurança Social havia prescindido de nada nem os agentes privados tinham pago fosse o que fosse. A extinção do chamado centro coordenador do trabalho portuário, sobre cuja acção o melhor é não fazer comentários, havia sido conduzida com alguma pressa e, portanto, ligeireza; as retenções devidas do IRS não tinham ocorrido, o imposto de selo não fora pago, etc. Mas mais de dez anos depois era tarde para reclamar fosse o que fosse.

Entretanto, as administrações portuárias tinham passado a ter o estatuto de sociedades anónimas, o que havia agravado os custos de operação. Percebi que era

necessário e urgente a introdução de sistemas eficientes de contabilidade pública, de contabilidade de sociedade anónima e de uma contabilidade analítica muito elaborada, pois não se sabia quanto custava cada uma das muitas operações em que se deveria decompor a operação total.

Havia edifícios já não necessários que estavam à venda. Um deles foi para alojar a Fundação Oriente; pode-se ver bem a sua excelente construção. Havia outros para alienar e tinham de o fazer para reduzir o passivo. Mesmo assim, havia uma necessidade imperiosa de aumentar o capital em cerca de 12,5 milhões de contos; tencionavam fazê-lo em três fatias. Isso era urgente porque a dívida herdada se mostrava incontrolável.

Como disse, o porto de Lisboa tinha a reputação de ser caro, o que impedia qualquer veleidade de aumento dos custos, quer dos navios quer dos contentores. Mas impunha-se limpar o peso do passado.

Acrescia o problema da SILOPOR. Estava falida, com uma dívida de 25 milhões de contos. Libertava poucos meios: meio milhão de contos por ano, pois tinha 8,5 milhões de receitas, mas 8,0 milhões de custos; isso não chegava para amortizar a dívida... Era imperioso ver aumentado o volume das receitas gerais, nomeadamente dos contentores; mas faltava espaço de terraplenos para alargar a operação de várias das empresas envolvidas nesse ramo. Havia também o contrário: no terminal de Santa Apolónia só se estava a utilizar 40% do espaço!... Havia pendências várias e uma delas estava em tribunal arbitral; a indemnização pedida era da ordem dos 17 milhões de contos; isso não representava uma grande perspectiva...

Havia, também, uma espécie de geminação com a administração do porto de Valência, nas áreas da formação, da troca de informação, da informática, etc. Recomendei que aprofundassem essa colaboração, porque aquele porto, além de nessa ocasião ser o maior porto de contentores de Espanha, era tido como bem gerido. Tive ocasião de o comprovar uns anos mais tarde quando, noutras funções, o frequentei com alguma assiduidade.

Analisei com atenção o plano de investimentos que a Administração se propunha levar a cabo. Só iriam investir em acessibilidade (terra e mar), em informação e em sistemas de segurança. Neste último aspecto as coisas estavam a correr bem; havia

um relatório independente recente que era muito favorável à segurança no porto de Lisboa; a explicação residia no controlo apertado a que tudo estava sujeito.

Recomendei que dessem muita atenção ao nó de Alcântara. Não tem grandes terraplenos, mas dispõe de excelentes fundos; os primeiros têm de ser encontrados na rectaguarda, estabelecendo ligações fluídas entre o cais e os espaços de parqueamento dos contentores; isso tem de ser feito, obviamente, por recurso ao caminho de ferro. Soube que iria haver um encontro entre a Administração do Porto com a REFER e com a Câmara Municipal de Lisboa; manifestei o meu grande empenhamento no estabelecimento de uma parceria entre as três instituições que seria, seguramente, benéfica para a economia da Área Metropolitana de Lisboa e, conseqüentemente, do País.

As relações com o sector das pescas não eram as mais fluídas, porque a respectiva direcção-geral não pagava as facturas ou fazia-o com anos de atraso!... Tinham já denunciado um contrato.

Mesmo com todas as racionalizações de gastos, o plano de investimentos em curso era menos de metade do anterior; a administração queixava-se da redução da comparticipação comunitária de 50% para 40%, o que agravava a situação.

Insisti, particularmente, no investimento em sistemas de informação. Era por aí que estava a passar a parte principal da inovação. Havia uma Associação dos Portos Portugueses; era nesse enquadramento que queriam conduzir as grandes mudanças nesse domínio.

Uma questão que muito os afligia respeitava ao pagamento de aposentações antecipadas (DL 467/99). As implicações sobre as finanças da APL eram dramáticas. Todavia, haviam sido aprovadas pelo Governo anterior, em 1999... Sem uma apreciação exaustiva das suas conseqüências.

Em matéria de receitas propunham-se actuar sobre as taxas portuárias, desagravando as mercadorias e agravando os navios, na sequência de uma comparação que achavam ser-nos favorável em relação aos valores dos portos espanhóis e franceses.

Puseram-me, ainda, o problema do que fazer com o VTS (Vessel Traffic System) que estava num impasse. A Administração do Porto de Lisboa já havia pago um milhão de contos e não sabia quando iria beneficiar dos seus serviços. Refiro-me a isto noutro lado.

Eu sempre pedi a todos os que tinham de preparar o futuro que começassem por pensar o que queriam que ele lhes trouxesse. Ou, de outro modo, que reflectissem sobre ele em termos estratégicos. Tinham o exercício em grau avançado de preparação; comunicaram-me que fariam a sua apresentação pública por ocasião da comemoração do dia do Porto de Lisboa (31 de Outubro) na Gare Marítima de Alcântara.

Manifestaram-se a favor da adopção do princípio do “Harbour-Master” como forma de assegurar a coordenação das actividades de um porto. Eu também era a favor. Falámos acerca do Novo Terminal de Cruzeiros de Lisboa, o qual ainda não era o projecto excelente que lá está hoje (2018). Mas já se tratava da localização na zona de Santa Apolónia. O problema que se punha respeitava à contratualização de uma concessão global ou parcelar. Havia uma proposta para lhe associar um projecto imobiliário. Ela vinha de um conhecido operador turístico. Mas eu não gostava nada de ocupar a frente ribeirinha com hotéis ou edifícios de apartamentos. Preferia reservá-la só para o transporte marítimo como acabou por acontecer.

\*

Em 16 de Setembro de 2002 decidi, com a Ministra das Finanças, lançar um projecto-piloto para a informatização das alfândegas no porto de Sines. Na ocasião isso era uma inovação apreciável.

\*

Ao fazer a listagem das obras que deveriam entrar no PIDDAC 2003, verifiquei, com o Secretário de Estado das Obras Públicas, que tínhamos projectos para o triplo dos meios financeiros disponíveis. Tivemos que proceder a uma selecção que se revelou um exercício penosíssimo. Levámos horas a fazê-lo.

\*

A Madeira dispunha de um centro de registo de navios pelo qual havia lutado bastante (MAR – Memory Adress Register – The Internacional Shipping Register of Madeira), porque era sob a bandeira portuguesa que os navios lá registados circulavam. Os responsáveis tentavam sossegar-me, mas eu seguia sempre com

atenção o que lá se ia passando, sendo a lista (dita negra) do Port State Control a minha fonte de informação. Em Setembro de 2002 soube que estávamos “a uma detenção” para entrar na dita lista... As minhas preocupações tinham o maior fundamento!... Por isso pedi ao Secretário de Estado que fizesse uma ameaça séria aos responsáveis. Nem sempre as facilidades concedidas se repercutem positivamente sobre a reputação de uma instituição ou de um país.

\*

Os contentores (“the boxes”), inventados por um americano na década de 50, vieram revolucionar o transporte marítimo. Mas é evidente que eles não podem permanecer nos terraplenos dos portos, porque estes constituem espaços muito caros e os clientes não estão dispostos a pagar a sua estadia nesses locais nem as administrações dos portos o permitiriam por razões operacionais. Por isso, há todo o interesse em constituir zonas de armazenagem de segunda linha onde eles possam ficar parquoados à espera de que os venham buscar ou de embarcar ou de serem reparados ou, mesmo, de irem para a sucata... A localização sensata dessas plataformas deve conciliar o maior número de ligações intermodais possível (rodoviária, ferroviária, fluvial e marítima). Por isso eu pretendia ver estabelecida uma plataforma que queria ver bem gerida na Bobadela. A CP estava de acordo, mas grande parte do terreno pertencia ao concelho de Loures tendo de ser expropriado pela respectiva Câmara. Mas, muito sintomaticamente, isso era complicado, pois verificava-se ser exactamente no território do próprio Concelho que estavam instaladas numerosas plataformas privadas muito dispersas e sem qualquer qualidade de gestão que seriam, naturalmente, confrontadas com a existência de uma concorrente pública. Tinha de se pegar no problema com pinças, dado que as plataformas privadas representavam um bom negócio, apesar de estarem reduzidas à função mínima de estacionamento e à articulação entre os modos marítimo e rodoviário. Resolvi pedir aos serviços que definissem um caderno de encargos a que deveriam obedecer as plataformas logísticas privadas, ao mesmo tempo que dei orientações à CP para prosseguir os seus trabalhos no sentido de se dispor de uma plataforma bem gerida e situada na margem do rio Tejo.

Alguns anos depois visitei as obras de um terminal marítimo no porto de Buenaventura na Colômbia, que estava a ser construído por uma empresa portuguesa. Pois não é que fui encontrar a zona de mangal situada à volta do porto, semeada de pequenas plataformas todas visivelmente sobrelotadas e com a agravante de o terreno ter cedido em muitas partes... Não há dúvida de que as plataformas logísticas representam um bom negócio... Mas, para que os interesses dos clientes sejam salvaguardados, devem existir regras restritas para a sua instalação.

\*

O meu desconforto em relação ao concurso do VTS (Vessel Traffic System), que respeitava às torres de vigilância, ao seu equipamento e ao sistema geral, não repousava exclusivamente no aviso que me tinha surpreendido ao entrar no Ministério. Todo o processo me impacientava. A adjudicação havia sido feita no dia 11 de Março (a posse do Governo tinha tido lugar no dia 6 de Abril), mas o contrato não fora assinado; parece que o Secretário de Estado incumbira o Director-geral de o fazer, mas este se furtara a assumir responsabilidades que, suspeitava, o ultrapassavam. Pedi um parecer à Procuradoria-geral da República. Havia fundamentos para anular o concurso que era o que me parecia mais ajustado, embora eu tivesse a certeza que iria haver protestos da mais variada origem. Não me enganei. Mas o interesse do País justificava bem que eu suportasse protestos, críticas e até manobras menos claras. Tudo isso aconteceu!...

\*

As obras para remediar o acidente no túnel do metro no Terreiro do Paço continuavam com a boa colaboração dos mergulhadores da Marinha, os quais estavam a revelar serem profissionais de alta competência. As televisões queriam muito ter acesso às operações, mas eu não tinha confiança nenhuma na forma como o assunto seria tratado e, por isso, não autorizei. Importava-me mais a confiança da população e a sua tranquilidade.

Não sei de onde surgiu o boato, mas começou a correr que a Marinha não deveria colaborar com a operação de recuperação do túnel, por não se tratar de acção que tivesse a ver com as funções de soberania!... Eu já tinha ouvido coisas semelhan-

tes relativamente à colaboração do Exército em operações de rescaldo dos incêndios florestais... Por isso ignorei as tentativas de desestabilização da operação e ela chegou ao fim com sucesso, ficando naturalmente a dever-se aos mergulhadores da Marinha uma colaboração inestimável.

Nos dias de hoje (2018) chamar-se-ia a esse boato um “mito urbano”... Somos demasiadamente atreitos aos mesmos... E espalhamo-los com grande eficácia...

\*

Por falta de pagamento pela TAP do combustível fornecido às aeronaves da companhia no Brasil, as autoridades brasileiras ameaçavam arrestá-las nos seus aeroportos. Tratava-se de um problema de uma companhia, mas com repercussões desastrosas sobre as relações entre os dois países. Pedi, com urgência, informações pormenorizadas ao presidente da companhia. Parecia-me ridículo estar a mobilizar os serviços diplomáticos para tratar de um assunto que deveria ficar confinado à esfera dos transportadores e seus fornecedores.

\*

Em Portugal, os ministros não tratam apenas de questões políticas. Há numerosos casos administrativos e “fait-divers” que chegam às suas mesas. Em fins de Setembro de 2002 chegou-me um caso relacionado com a prática intensiva da columbofilia nas imediações do aeroporto da Portela que punha em causa a segurança das operações de aterragem e de levantamento das aeronaves. Havia legislação de 1983 que não era pura e simplesmente cumprida, porque tanto a polícia como os falcoeiros de serviço eram ameaçados frequentemente pelos columbófilos, cegos na prática da sua “afición”... Pedi para que fosse reanalisado o diploma – o Decreto-regulamentar n.º 44/83, de 24 de Maio – para ver se havia qualquer exigência despropositada. Mas, se não existisse, não nos restava outra solução se não forçar a aplicação da lei, por muito que isso custasse aos columbófilos da Portela.

\*

Com o acréscimo de actividade das obras públicas havia tido lugar a criação de numerosas empresas de aluguer de equipamento pesado. Tão expressivo era o seu número que constituíram uma associação, a ANAGREI (Associação Nacional de Alugadores de Gruas e Equipamentos Industriais). O sector havia mudado também de escala. Nos anos 80 a capacidade das auto-gruas era de 70 toneladas; em 2002 era de 500! As gruas eram sempre oferecidas com os respectivos operadores. Mas, como tinham dimensões avantajadas, viam-se obrigadas a movimentar-se sempre com licença ou mesmo acompanhamento pela Direcção-geral de Viação. Vinham expor os seus problemas: não estavam a ser consideradas como empresas prestadoras de serviços e, na realidade, era isso que elas eram; havia atrasos sistemáticos na emissão de licenças de trânsito, o que prejudicava a sua actividade. Como não havia um cadastro geral das empresas, o ICERR demorava muito a emitir as licenças. Mas cada máquina deveria ter uma licença; propunham que, na ocasião em que a matrícula fosse emitida, se fixassem também as condições de circulação; todavia, as nossas máquinas não possuíam a dita matrícula; circulavam unicamente com uma factura. Por isso vinham sugerir que houvesse a instituição da matrícula. Sugeriam, também, que dada a dimensão crescente desses equipamentos (e o peso) se publicasse uma lista com as características das obras de arte (pontes e túneis) que tivessem implicações no movimento daqueles. Parecia-me sensato.

O que me surpreendia era que a Administração não tivesse já tomado essas iniciativas. Em Portugal está-se sempre à espera de que seja o Ministro a tomar todas as medidas, mesmo aquelas que não têm nada de político...

\*

Como de costume, eu continuava a receber Autarcas. Quando passo em revista as notas dessas audiências verifico que quase 100% respeitam a estradas, a obras de conservação em estradas, a trechos que têm de ser complementados, a novos nós que garantam melhor acessibilidade a certas partes do território e coisas semelhantes... Quando, hoje, oiço os protestos de alguns “intelectuais urbanos” em relação à construção de tanta estrada, não posso deixar de os atribuir a um

grande desconhecimento do que eram as prioridades dos diferentes Concelhos, nomeadamente daqueles que ainda se sentiam pouco inseridos no território e nas suas redes de comunicação.

\*

No domingo, dia 6 de Outubro, fui à Madeira participar na cerimónia da inauguração da nova aerogare. Fechava-se assim um ciclo em que eu havia participado, desde 1985 até 2002, em que o novo aeroporto tinha experimentado uma ligeira correcção da pista, a construção de uma nova pista adaptada às condições da procura e, finalmente, a concretização de uma aerogare capaz de satisfazer as exigências dessa procura. Por outro lado, as condições de ligação ao Funchal também haviam sido profundamente alteradas. A Madeira estava preparada para novos voos! Deu-me imensa satisfação ter estado presente naquela cerimónia.

\*

A CRIL continuava a suscitar dificuldades na Amadora. O seu traçado confrontava-se, continuamente, com barracas cujos habitantes era preciso realojar. Recebi em 8 de Outubro o Presidente da Câmara para ver se assentávamos definitivamente numa versão que fosse estável. Depois de encontrar respostas para o realojamento dos que estavam no traçado surgiram novos casos adjacentes que também era preciso tratar. Veio, dessa vez, com o argumento de que era necessário ter tudo pronto a tempo do Campeonato Europeu de Futebol – Euro 2004 – pela necessidade de se dispor da nova via e de se dever assegurar que tudo estivesse limpo de barracas... Havia problemas em relação à Avaliação do Impacto Ambiental (AIA); queria que eu tentasse uma dispensa junto do meu Colega que tutelava o sector do Ambiente, o que, obviamente, eu não faria. Logo me avisou de que se não houvesse essa dispensa deveríamos contar com mais sete meses de atraso... Pois assim seria. Assustava-me mais o custo que estava estimado em 3,5 milhões de contos por quilómetro!...

Mas ligado à CRIL estava o chamado nó de Santo Elói, na radial da Pontinha (IC16); tinha-se estabelecido que ela seria lançada pela Câmara Municipal, por se estimar serem mais fáceis os realojamentos. Havia, também, o nó do Hospi-



FIG. Ampliação do Aeroporto Internacional do Funchal. Madeira.

tal Amadora/Sintra. O nó do IC19 teria de ser melhorado por causa do acesso ao hospital. Mas tratava-se de uma obra complexa, porque envolvia o Instituto de Estradas de Portugal (IEP), a REFER, o Regimento dos Comandos e, naturalmente, as Câmaras Municipais da Amadora e de Sintra. Apesar de tantos intervenientes os diversos participantes estimavam que fosse fácil chegar a uma solução. Depois, havia o envolvimento da CRIL que também punha problemas; estes montavam a cerca de dois milhões de euros, de várias origens e já estava definido que seria o IEP a coordenar a resposta, o que me dava alguma tranquilidade.

\*

Apesar das dificuldades, eu ia tentando encontrar uma nova solução para resolver o caso da auto-estrada da Costa de Prata, na zona Murtoza/Estarreja, a que já me tenho referido. As coisas tornavam-se mais complicadas, porque o consórcio era vasto e tinha de ser todo ouvido a propósito das alterações propostas. Estas repercutiam-se noutros lotes e faziam com que a nova localização de um nó passasse a ficar situada num terreno pertencente à Reserva Agrícola Nacional (RAN); nova complicação!... Mas, em 11 de Outubro, ainda eu analisava alternativas que implicavam a construção de dois quilómetros de viaduto sobre a zona de protecção especial, na Ria de Aveiro, e uns quilómetros de uma larga curva. Sabia-se que se trataria de muitos milhões de euros, mas ainda não se estava em posição de definir quantos. O pior era que, no contrato com o consórcio, figurava uma “long-stop-date” que tinha muitas consequências, nomeadamente em matéria de relações com o respectivo sindicato bancário. Só daí a quatro ou cinco meses estaríamos em posição de definir a quanto montaria o acréscimo da obra. Refiro isto para deixar claro que fiz os maiores esforços para encontrar uma solução alternativa. Como se sabe, tudo acabou na construção da primeira versão do projecto. Por outro lado, o conflito entre a AENOR e a Brisa relativamente a um lanço de auto-estrada, em Braga que fazia parte de duas concessões só teria solução em meu entender, por via de um tribunal arbitral aceite pelas partes. Assim foi feito e acabou por se resolver a situação. Mas tudo teve a ver com as pressas e com a consequente falta de cuidado.

\*

Tirei o dia 14 de Outubro para visitar dois portos: de manhã fui a Leixões e de tarde a Aveiro.

No primeiro verifiquei que o novo acesso ao porto – a VILPL – estava a avançar muito bem; hoje essa “ligação privativa” permite condições únicas que o porto aproveita muito eficazmente. Eu atribuía muita importância à criação de uma plataforma logística rodo/ferro/marítima que articulasse os três modos de transporte. Por outro lado, insistia em que a Administração do Porto dispusesse de um plano estratégico que enquadrasse todas as suas acções e investimentos; foi-me dito que ele seria lançado ainda naquele mês; sabiam que Matosinhos tinha em revisão o seu Plano Director Municipal e queriam articular os dois planos. Isso pareceu-me bem (Anos depois e comigo em funções europeias, vi com satisfação que o caso de Leixões era apontado como paradigmático nas relações entre a administração portuária e a Autarquia). A elaboração do plano estratégico levaria seis meses; estavam já a pensar na composição da comissão de avaliação que deveria também fazer recomendações em matéria de prioridades e no que respeitava à localização, vocação e apetrechamento dos diversos terminais. Nessa ocasião, a ponte móvel respondia mal às solicitações; era preciso uma nova; estimavam que o projecto estivesse concluído em Março e a obra pronta em Outubro 2004. O terminal multiusos localizado no molhe sul apresentava-se com condicionamentos ambientais expressivos que custavam, naturalmente, mais dinheiro para serem ultrapassados. Mas, se conseguissem lançar a obra até ao final do ano, teriam financiamento assegurado no QCA III; o FEDER regional cobriria 42,5% dos gastos, o que era bastante bom. Também falámos do equipamento portuário, nomeadamente de um rebocador que custava mais de 800.000 contos; o concurso estava preparado e havia a convicção de que os estaleiros holandeses eram os mais bem posicionados para ganhar. Fiquei surpreendido pelo facto de a Comunidade Portuária insistir para que o serviço de rebocadores não fosse concessionado; pedi para reverem a formação do preço dos serviços prestados.

A estação de passageiros dos navios de cruzeiro já nessa ocasião constituía um projecto muito consolidado. Mas, nessa ocasião, o número de paquetes ainda era modesto; haviam sido 45 em 2001, com cerca de 14 mil passageiros. A ideia foi

para a frente com um projecto muito singular e com uma curva sempre crescente de embarcações e de passageiros.

Havia a ideia de fazer um túnel por baixo da doca ligando Leça à praia da Circunvalação. Estimava-se o custo em mais de quinze milhões de contos! Eu tenho sempre muitas reservas em relação a este tipo de obras; lembrava-me sempre de que o que o túnel de Hyde Park Corner havia feito transferir o congestionamento de Knightsbridge para Picadilly sem melhorar as condições de fluxo... Coisa idêntica aconteceria ali, seguramente, depois de se terem gasto muitos milhões!... Não dei apoio à ideia.

Havia uma negociação entre a Administração do Porto e a Câmara Municipal a respeito de terrenos. Não me meti na discussão; ambas as entidades eram autónomas e, portanto, não precisavam de intermediação.

As concessões mereceram, naturalmente, uma larga troca de impressões. Os empresários que usavam o porto estavam razoavelmente satisfeitos com os serviços prestados; há muito que eu não ouvia ameaças de irem para o porto de Vigo que, aliás, não tinha evoluído muito positivamente. Tinham um projecto de desburocratização em curso. Ainda não era a “single window”, mas a comunidade portuária já estava em rede com os serviços do porto. Depois disso houve progressos muito grandes e o porto, no seu grupo de portos médios, era considerado como eficiente.

Falámos, naturalmente, da formação, sector a que eu atribuía a maior importância. Cerca de metade dos efectivos tinha passado por acções de formação, no ano anterior.

Queriam celebrar um protocolo com o Instituto Hidrográfico. O porto padecia, algumas vezes, dos efeitos de uma agitação marítima excessiva; pretendiam adquirir um ondógrafo, mas queriam fazê-lo de forma aconselhada e ter alguém a quem recorressem para a formação dos respectivos operadores. Apoiei-os, evidentemente, nessa intenção.

Em matéria de segurança, o VTS estava a funcionar bem. Além disso, havia 52 câmaras espalhadas pela área ocupada pelas instalações portuárias e não constava que houvesse roubos.

As instalações de apoio à refinaria de petróleo mereceram atenção. Havia uma boia que assegurava uma parte grande do abastecimento, mas ainda era importante a parcela de ramas que passava pelo porto.

Falámos sobre as condições vigentes de financiamento do porto, da inconveniência da cobrança “à cabeça” do IVA nos portos portugueses e das condições em que se processava o trabalho portuário que, nessa ocasião, eram boas.

O Presidente da Câmara de Matosinhos, sabendo que eu estava de visita ao porto, apareceu e seguiu toda a visita, aproveitando para fazer algumas queixas relativamente ao Instituto de Estradas de Portugal e às casas para realojamento por causa da construção de rodovias. Eu era um seu velho conhecido. Ainda hoje nos saudamos como antigos cúmplices... De tarde fui para Aveiro.

O respectivo porto estava bem servido por estradas, mas o caminho-de-ferro passava a dez quilómetros. Era a maior prioridade. Veio poucos anos depois. O porto é pequeno e serve, sobretudo, a cabotagem europeia; os fundos de -8 metros são suficientes para o tráfego que o procura. Há dois terminais um com fundo a -7 metros e outro a -10 metros; tem, além disso, um terminal químico, um porto de pesca costeira e outro de pesca do largo (bacalhau). O movimento (2,8 milhões de toneladas por ano) era modesto. Nessa ocasião não movimentava contentores, nem tinha equipamento para “rol-on-roll off”. Exportava, sobretudo, pasta de papel e importava o cimento, material metalúrgico e produtos agro-alimentares. O objectivo fixado para 2020 era 5 a 8 milhões de toneladas, o que comparava com os 4 milhões de Vigo. O contingente de trabalhadores era de 134, mas faltava-lhe um director de exploração portuária que procurava, mas não encontrava.

Falámos acerca dos investimentos em curso. O presidente sublinhou a importância de alguns cuja falta determinava a fuga para Vigo de parte da carga. Estavam particularmente interessados nos granéis líquidos. Mas tinham um projecto apoiado pelo Fundo de Coesão para o terminal dos granéis sólidos e, especialmente, para a ligação ferroviária que representava, manifestamente, a principal prioridade.

A política de concessões foi analisada; tinham um concessionário para o terminal sul, mas o rendimento era modesto. Havia a ideia de atribuir a marina da Barra a um promotor-concessionário; tinham para isso o apoio da Autarquia. Precisavam de um rebocador, mas preferiam fazer uma concessão por cinco anos.

Estavam a percorrer todos os passos para virem a obter uma certificação ambiental; escusavam de ser convencidos sobre a vantagem em tê-la, pois eram os primeiros entusiastas; no campo do ambiente, o maior problema respeitava à extração de areia. Mas isso era vital, dado que o fruto dessa venda equilibrava o orçamento. Entendia que as tarifas praticadas eram muito baixas; animei-o a que as aumentasse! Queria fazer uma concessão da actividade portuária na Gafanha da Nazaré, mas a legislação comunitária vigente cerceava um pouco o seu entusiasmo, porque tinha de fazer investimentos relativamente importantes.

Estavam em pleno processo de certificação ambiental.

Analisámos o contexto socio-laboral em que trabalhavam. A pilotagem era um domínio que o preocupava. Havia quem pretendesse reformar-se antecipadamente, mas isso causava-lhe problemas. O trabalho portuário havia sido marcado por uma disputa muito intensa, a seguir à revolução; ainda havia marcas dessa fase.

Tinham boas relações com Salamanca e com o seu “porto-seco”, do qual eram um abastecedor importante; daí a necessidade da ligação ferroviária.

Da mesma forma que em Leixões, em Aveiro reuni-me também com os Presidentes das Câmaras de Aveiro e de Ílhavo. Este mostrou o seu interesse permanente pela sorte do porto, o que o levava a manter a rotina de reunir mensalmente com a sua administração. Voltei lá uma década depois noutra posição e o hábito mantinha-se. Preocupava-o o índice de sinistralidade nas instalações do porto que considerava elevado; estavam detectadas as causas e algumas situações haviam sido resolvidas; mas persistiam outras. A ponte da Barra reclamava obras de conservação urgentes. Havia, além disso, numerosas ligações rodoviárias que faziam falta.

Para o Presidente da Câmara de Aveiro era a construção do IC1 que mais o preocupava. Lá veio à baila o acesso ao novo estádio que iria ser construído. Ainda não se tinha a dimensão da sua inutilidade... Imaginava que os desafios do EURO 2004 iriam atrair numerosos espanhóis e, para isso, era preciso acelerar muito as obras no IP5. A ponte Angeja/Cacia, na EN109, estava vedada ao tráfego pesado e isso comprometia o desenvolvimento da área. Apoiava a hipótese de se construir uma plataforma intermodal em Cacia, mas chamou a atenção para o mau projecto ferroviário em que assentava. Havia uma questão de compra de terrenos que ele queria ver integrados no património da Câmara. Falou numa

questão que, para mim, era conhecida: a ponte para S. Jacinto; ora o trânsito só tinha expressão no pino do verão; talvez que um “ferry-boat” fosse suficiente... Estava de acordo, mas queria que a administração do porto construísse um novo cais de atracação que não era barato.

Dei-me sempre bem com esta prática de ouvir os Autarcas em relação aos problemas dos portos situados nos seus territórios. Uns anos depois verifiquei quanto isso era importante, no contexto europeu e como os portos portugueses se salientavam pela positiva nesse aspecto.

\*

Eu seguia de perto o que se passava nos portos, porque Portugal depende muito deles. E recomendava que as suas administrações mantivessem boas relações com os órgãos autárquicos respectivos, porque a experiência mostra que há sempre uma “concorrência” mais ou menos larvar por terrenos que são sempre apetecíveis por estarem à beira da água. Havia um deles em que a disputa sobre o uso de um terreno era entre a extensão de um parque de contentores e um parque infantil!... Manifestamente, o Autarca ou não tinha sensibilidade para o reforço da base económica do seu Concelho ou escondia um conflito pessoal qualquer com o presidente da administração do porto. Não apurei a causa, porque foi a primeira alternativa que acabou por vencer.

Nessa ocasião, no terminal de Alcântara o movimento de contentores crescia a uma taxa de 23% por ano! Os clientes eram, especialmente, as novas unidades industriais ou os armazéns localizados à volta da CREL. Impunha-se fazer um terminal localizado a norte, longe do cais, e a ele ligado por caminho-de-ferro para fazer a distribuição a partir deles. Sugeri isso uma vez e outra tanto à administração do porto como à REFER. Continuei a fazê-lo mesmo depois de sair do Ministério. Ainda não foi feita a obra. A exploração deve articular as virtualidades existentes de fundos em Alcântara (“deep sea”), e em Santa Apolónia (“short sea”), tudo ligado ao tal terminal “seco” por caminho-de-ferro. De vez em quando ouvem-se sugestões de obras faraónicas e insensatas na margem esquerda; nunca percebi nem a sua lógica nem quem ganha com isso.

Os Estados- Unidos nunca facilitam as relações com o exterior. No fundo, mantêm uma propensão proteccionista cujas raízes vão longe no tempo. Contribuíram, obviamente, para a sua vontade de controlar tudo, os atentados de 11 de Setembro. O resultado era que os contentores tinham de passar todos por “scanners” que “filtravam” a carga de cada um. Iria haver, mais tarde ou mais cedo, um acordo com a União Europeia a esse respeito. Mas, enquanto ele não vinha, para assegurar uniformização de tratamento, eram os diferentes países que iam celebrando acordos bilaterais que normalmente implicavam que a inspecção se fizesse na Europa com a colaboração das autoridades americanas. Tive, anos mais tarde, a ocasião de visitar uma dessas instalações no porto de Valência. O que preocupava os americanos não era a carga comum, mas as armas e o material radioactivo. Por isso, a administração do porto de Valência tinha um contrato de apoio com o departamento de física nuclear da sua universidade. Um porto moderno reclama, para ser gerido, muitos conhecimentos e muita informação.

As inspecções sanitárias nos portos europeus tinham sido objecto de uma directiva que já fora transposta para o Direito Português. Eu dava importância à sua aplicação, por razões óbvias; era preciso que constasse que os portos portugueses eram modernos e exemplares a esse respeito.

Parecia-me que o porto de Aveiro (“short-sea”) deveria cuidar da lubrificação das suas ligações a Salamanca de que era o porto de escoamento mais óbvio. Insisti muito nas relações multi-modais que as assegurariam.

As coisas em matéria de relações laborais estavam calmas, mas havia pendente uma questão sobre a reforma antecipada dos trabalhadores portuários que era preciso resolver com urgência.

Eu tinha feito um despacho sobre a criação de plataformas logísticas que envolvia a criação de uma comissão. Houve protestos de algumas entidades por não fazerem parte dela; isso era bom sinal, para mim, porque traduzia interesse. A emenda era fácil de fazer.

Nessa altura, havia em Matosinhos “mini-plataformas” logísticas dispersas pelo território. Isso não era bom para os clientes e para a população em geral, que via circular camiões enormes por vias pouco adaptadas à sua passagem. Os acessos

a uma plataforma logística têm, naturalmente, de ser adaptados às diversas dimensões dos veículos que neles circulavam; por isso eu insistia na criação de plataformas logísticas grandes e devidamente adaptadas às suas funções, a começar pelos seus acessos.

Em relação ao transporte aéreo eu também insistia na existência de uma plataforma. Por isso recomendei o assunto à ANA; informaram-me de que em Pedras Rubras ela teria uma dimensão mínima de 18 hectares, mas que estavam a tratar de adquirir mais terrenos para ela ficar com 40ha.

O sector dos transportes tem sempre de ser olhado numa perspectiva multi-modal, tratando muito bem dos espaços de interface.

\*

Em finais de Outubro estava em apreciação final o decreto-lei que definiria as condições em que a SILOPOR iria ser privatizada. Já se sabia que o concurso seria disputadíssimo. Recomendei que fossem usadas todas as medidas cautelares que assegurassem que tudo correria sem acidentes. Insisti em que se solicitasse a um conselheiro aposentado do Supremo Tribunal Administrativo para presidir à comissão de avaliação das propostas; assim teríamos a certeza de que todos os aspectos formais seriam respeitados com rigor.

Continuava a preocupação com a acessibilidade aos estádios em construção para o EURO 2004. Havia, contudo, oito contratos-programa claríssimos celebrados com Câmaras Municipais e um com uma Associação de Municípios (Loulé-Faro), que definiam as obrigações das partes. Parecia que tudo estava a correr normalmente, mas os organizadores temiam que houvesse falhas; a regra geral era serem as Câmaras o dono da obra; só o Sporting tinha pedido para ser o clube, por acordo com a Câmara Municipal de Lisboa. Fiquei com a experiência de que tudo o que bole com a bola causa muita ansiedade...

Grande parte do tempo do meu despacho com o Secretário de Estado era ocupado a tratar de estradas: itinerários principais e complementares, reclassificação, transferências para as Autarquias, expropriações, partilhas de encargos com os Municípios, Avaliações de Impacto Ambiental e outras coisas correlacionadas... Tal era o volume das obras que estavam em curso e que eu havia “herdado”...

\*

Em 29 de Outubro a Port of Singapore Authority (PSA) afirmou-me que estava em Sines por causa do “transhipment”, mas que também se interessava pelo tráfego de “hinterland”. Nessa ocasião, este último significava 20% do seu movimento, sendo assim 80% o “transhipment”. Por isso estavam tão interessados na melhoria das ligações ferroviárias e rodoviárias para Lisboa e para Madrid. Estavam a recrutar operadores para o porto e a dar-lhes formação de alto-nível; isso era bom para a criação de emprego. Admitiam participar num investimento em parceria com a CP em modalidades a estudar.

\*

Em 2002, o Aeroporto da Portela já era considerado como caótico com dez milhões de passageiros. Mas teria de aguentar pelo menos até 2016 quando se previa que viesse a ter dezasseis milhões. Em 2017 aguentou com 26,7 milhões (!) depois de enormes obras nos terminais. Mas o problema subsiste e a qualidade é, manifestamente, sofrível. E ainda vai levar algum tempo para estar pronta uma alternativa. Entretanto, o Presidente da Câmara Municipal de Lisboa nem queria ouvir falar numa outra qualquer localização para o Aeroporto de Lisboa; tinha de ser na Portela, porque ela mostrava ainda muita capacidade. Eu chamava a atenção para as limitações do lado terra. À cautela dei instruções para se fazer a ligação Oriente-Portela, dado que isso aliviaria seguramente alguns milhares de passageiros que estavam praticamente cativos dos táxis.

\*

A solução mais prática para acabar com as complicações resultantes das indefinições relativas à construção do IC36, em Leiria, foi incumbir o Instituto de Estradas de Portugal de a realizar directamente. Tomei a decisão de anular o despacho do concurso do VTS (Vessel Traffic System) feito em termos pouco satisfatórios e de lançar o novo concurso no mesmo dia. Deveria ser feita uma nota para o público, comunicando o valor de todas as propostas anteriores. Assim todos poderiam compará-las com as que viessem a seguir. Em 30 de Outubro soube que a escritura para a criação de uma plataforma logística na Guarda estava prestes a

ser assinada, envolvendo a Câmara Municipal, a empresa Investimentos e Participações do Estado, o NERGA (Núcleo Empresarial Regional da Guarda) e algumas grandes empresas do sector.

A privatização da ANA estava a revelar-se muito urgente. Nessa ocasião, o que estava em causa era fazê-lo relativamente a uma parcela de 33% a 49% do seu capital. Soube, também, nesse dia, que na rede de concessões da BRISA, o montante total dos pagamentos feitos pela Via Verde era duplo dos pagamentos em moeda. Com as esperas que tem de suportar quem usa a última modalidade, ainda hoje fico admirado pelo facto de haver gente que não adere ao pagamento automático... A Via Verde foi e permanece como sendo uma inovação que simplifica muito a vida de quem a usa...

\*

O coronel que havia proposto como pessoa capaz de lançar o aeroporto de Beja veio ver-me no dia 19 de Novembro para me comunicar que já havia uma solução aceitável pela Força Aérea para localizar a nova gare civil a construir. Não era a que o Presidente da Câmara de Beja mais gostava, mas constituía aquela que, debaixo do ponto de vista operacional, era melhor para as duas partes, a civil e a militar. Achei que o melhor era não protelar mais a decisão. Tinha, obviamente, que haver um concurso público. Mas para a exploração do novo aeroporto deveria ser constituída uma empresa, a EDAB. Seria uma sociedade anónima de capitais públicos ou/e privados. Já havia estimativas para o custo dos estudos necessários e até das obras pelas quais se começaria a construção. Eram verbas substanciais.

\*

Não era só eu quem estava preocupado com a situação que se vivia na TAP. Muitos dos seus trabalhadores também estavam!... Por isso, a sua comissão quis encontrar-se comigo. Recebi-os no dia 24 de Setembro.

Na sua opinião, a escolha da Swissair para parceira não havia sido a melhor; quando ela faliu, a TAP ficou numa situação financeira muito má. As contas do primeiro semestre tinham sido negativas, mas aquilo que já sabiam acerca do mês de Julho era pior. Achavam que o mal era, todavia, de maiores dimensões: a empresa estava “doente”!... Isso via-se até nas greves; quem era mais exigente

revelava-se serem os grupos que teriam emprego garantido noutras companhias, se a empresa falisse. A administração, contudo, mantinha as metas fixadas.

A manutenção das aeronaves havia sido a “milking cow” da companhia; mas, naquele ano, estavam as coisas a correr mal. A empresa precisava de algumas medidas de gestão novas. Mas não era esse o sentido do que viam: de 15 directores-gerais tinha passado a ter 60 (!) todos com viaturas, cartões de crédito, telemóveis pessoais e outras regalias... Estas coisas irritavam muito quem não se vira promovido. Queriam que houvesse uma medida que fosse exemplar e que viesse de cima, mas estavam a ver o contrário. O pessoal de voo havia sido aumentado e o de terra diminuído; iria haver a admissão de novos 130 assistentes de voo (navegantes de cabine) que eles consideravam desnecessários; era a pressão do respectivo sindicato que a determinava.

O rompimento do acordo com a Swissair implicava o pagamento de uma indemnização que iria agravar a situação financeira da empresa. Não concordavam com a segmentação da empresa que estava em curso. Também não achavam ajustado o privilégio dado aos voos para o Brasil e a despromoção dos que ligavam o Porto a vários destinos.

Havia, manifestamente, uma cisão entre o pessoal de terra e o pessoal do ar. Enumeraram muitas situações que eu ouvi sem comentar. No final agradeci. Muito do que eles me disseram vinha confirmar a impressão que eu vinha consolidando.

\*

Em fins de Novembro tratei do projecto da nova ligação em auto-estrada entre Amarante e Vila Real. Eu, que havia lutado tanto pela construção do IP5 e participado na sua inauguração, quase não acreditava que a sua capacidade estivesse esgotada; a verdade é que estava, sendo preciso substituí-lo por uma via de características superiores.

Nessa ocasião era também necessário terminar a rede das estradas à volta do empreendimento do Alqueva; muitas delas poderiam beneficiar do apoio do INTERREG que apresentava o inconveniente de cobrir somente (?!...) 70% dos seus custos. A solução para a embrulhada dos lanços à volta de Leiria acabou por ser o destaque do IC36 de todas as outras concessões.

Eu insistia na minha velha obstinação em relação aos planos estratégicos. O do porto de Sines estava pronto e eu quis que a sua apresentação pública tivesse a solenidade apropriada; por isso, fiz recomendações especiais em relação à lista dos convidados que deveria incluir representantes de todos os outros portos e das comunidades portuárias respectivas, além dos Autarcas das cidades portuárias. Não era somente a emulação que eu queria promover; era, também, a crítica em relação ao conteúdo dos ditos planos.

Na sequência do desastre de Entre-os-Rios (Ponte Hintze Ribeiro) tinha sido ordenada uma inspecção geral a todas as pontes. As que não estavam em bom estado, verificou-se, serem muito mais do que se imaginava. Não tinha havido conservação ao longo de muitos anos.

\*

Em 21 de Novembro tive uma informação arreliadora: o custo médio a pagar por quilómetro nas auto-estradas da Brisa era de 14 escudos; no IP3, era de 55 escudos, porque não tinha tráfego suficiente; não deveria ter sido construído o eixo com perfil de auto-estrada. Em suma, dever-se-ia ter começado por algumas rectificações e pela correcção dos chamados “pontos negros”.

Os responsáveis municipais de Salamanca estavam muito interessados em levar por diante o chamado “porto-seco” para serviço da sua cidade. Veio a Lisboa o seu Vice-Alcaide; pedi para que estivessem presentes delegados, ao mais alto nível, das administrações dos portos de Leixões e de Aveiro.

\*

Soube no dia 25 de Novembro que o Secretário de Estado já tinha aprovado o caderno de encargos e o programa do concurso do VTS (Vessel Traffic System”) que, para nós, era tão importante e que tanta celeuma havia levantado. Os dois documentos iriam ser publicados tanto no Diário da República como no Jornal das Comunidades. Eu esperava que as firmas que haviam ganho o concurso anterior deixassem de levantar problemas e aceitassem concorrer de novo com as outras. A comissão de apreciação das propostas seria presidida por um conselheiro aposentado do Supremo Tribunal Administrativo e integraria ainda um jurista apon-

tado pelo Auditor do Ministério, um técnico da NAV, o Comandante do porto de Setúbal e Sesimbra e um engenheiro da ENIDH (Escola Superior Náutica Infante D. Henrique). Como se sabe, o novo concurso foi ganho pelo mesmo consórcio que havia ganho o anterior mas com um preço seis milhões de contos abaixo...

\*

Eu preocupava-me, naturalmente, com os estudos em curso para o novo aeroporto de Lisboa, a cargo da NAER. Por isso pedi para ouvir uma exposição sobre o trabalho já feito. Solicitaram-me duas semanas para o preparar e para assegurar que os especialistas norte-americanos que davam apoio ao grupo também participassem na sessão. O coordenador da sessão seria o consultor financeiro, um profissional muito distinto que eu conhecia bem de outros contactos anteriores.

A ANA havia solicitado um estudo sobre a capacidade do aeroporto da Portela e sobre as obras que seriam necessárias para a assegurar. Estimava-se, então, que o limite andaria à volta dos catorze milhões de passageiros por ano. Nada estava estudado para o caso de se pretender alcançar um valor ainda mais elevado; precisariam de mais sete meses para o elaborar. Mas foram-me avisando de que não havia unanimidade de pontos de vista entre os técnicos da ANA; seria difícil definir um limite máximo da expansão associando-lhe um conjunto de obras a que se teria de meter ombros desde logo.

\*

As comunidades portuárias dos portos de Lisboa e de Leixões enviaram o contrato do porto de Sines com a Port of Singapore Authority para a Assembleia da República. Não considerei essa manifestação de zelo se não como uma postura de comprometer aquela instituição, lembrando-lhe que por detrás do contraente estava o Estado Português. O novo concurso para o VTS já estava aprovado e o júri de apreciação das propostas em constituição.

O 15.<sup>o</sup> Governo havia herdado do anterior numerosas obras pequenas e pouco estruturantes. Tinha procurado contentar muita gente e, por isso, dispersou os meios. A minha opinião é de que pouco óleo numa grande engrenagem não chega

a todos os pontos e não é suficiente para lubrificar a máquina, pondo-a em movimento. É preciso fazer escolhas estratégicas e aplicar nelas os meios disponíveis que são sempre poucos. Mas, os governantes anteriores preferiram dispersá-los por muitas “obrinhas”, não tendo presente que obra feita é obra esquecida; os eleitores consideram-na como se ela sempre lá tivesse estado. Vem isto a propósito do equipamento de uma pequena doca de pesca em Albufeira; esta havia sido construída, mas o dinheiro não tinha chegado para comprar o equipamento!... Era preciso adquiri-lo com urgência. De outro modo, a obra serviria para pouco.

\*

Em 29 de Novembro recebi o presidente do conselho de administração do INAC, para falarmos sobre o trabalho corrente da sua instituição. O decreto-lei das carreiras profissionais dos funcionários era o n.º 404/92. Mas havia um decreto regulamentar específico para o INAC; o Presidente da República não o tinha promulgado, encontrando-se ele para reapreciação e eventual reformulação no Ministério das Finanças.; eu compreendia a vontade de conter a despesa mas causava-me algum embaraço esse contratempo.

Era certo que o INAC tinha excesso de funcionários na área administrativa e défice na área técnica. Estava-se mesmo a ver qual havia sido o critério usado nas admissões. Insisti em que se comesasse a pensar numa reestruturação completa do INAC no que fui apoiado pelo seu presidente; também ele se queria ver livre da “ganga” administrativa e concentrar os seus meios no robustecimento técnico da instituição.

Ele tinha problemas de instalações; o espaço de que dispunha era exíguo, mas bem localizado. Todavia, dispunha de património junto do MARL. Sugeri-lhe que alienasse parte dele para construir em altura e para modernizar as suas instalações principais.

O forte do trabalho do INAC eram as inspeções, tendo em vista a operação e a segurança das aeronaves. O presidente gostaria de ver reunidas todas as regulamentações das várias licenças que tinha que passar e das certificações que deveria fazer. Queixou-se, de novo, da falta de técnicos para as realizar, contraposta ao excesso de administrativos que enchiam os gabinetes sem produzir trabalho útil.

Tinham que fazer numerosos exames, mas não dispunham de salas para os realizar. Tinham de pedir salas ao Instituto Superior de Engenharia de Lisboa para o efeito. Eu não achava mal...

Chamou-me a atenção para o facto de haver sectores insuficientemente dotados com pessoal competente. Ora isso conduzia a vulnerabilidades inaceitáveis. Ele tinha que supervisionar vinte e seis aeródromos regionais. Eu achava que isso era uma superabundância injustificada de meios. Já não falava dos investimentos feitos numa ocasião em que a mobilidade terrestre era difícil. Era o guarnecimento com pessoal em todos eles, compreensivelmente muito pouco ocupado por falta de tráfego aéreo.

Queria dispor de um regulamento para a navegação aérea, que eu encorajei que elaborasse. Falámos mesmo nos principais capítulos que ele deveria ter: uma parte de natureza estratégica, outra sobre a segurança, uma terceira sobre o ambiente, uma outra sobre a qualidade e, finalmente, a parte da gestão e dos recursos humanos. A componente europeia e internacional das funções do INAC era, naturalmente, muito importante.

O presidente tinha sido eleito para um órgão internacional, onde a sua participação seria intensa. Felicitei-o e recomendei que tomasse essas funções muito a peito. Isso obrigou-o, naturalmente, a partilhar encargos internos com outros membros do seu conselho. Eu atribuo muita importância à qualidade das funções que os altos funcionários portugueses desempenham na cena internacional. A questão da nossa imagem é crucial; fartei-me de ser testemunha de acções de membros de outras administrações que viviam mais da imagem do seu país do que da real capacidade que possuíam.

Ele estava interessado em fomentar um grande movimento de informatização do seu instituto. Encorajei-o a prosseguir com determinação.

\*

A situação da TAP preocupava-me seriamente. Havia a consciência de que, cada vez que levantava um avião, a TAP passava a valer menos. A reestruturação era urgentíssima, mas a solução que vigorava não tinha sido da minha responsabilidade e seria muito complicado mudar de esquema. Tal como estava, contudo, não

havia nenhum comprador. Ainda se tinha falado na Ibéria mas, para mim, essa seria a pior das soluções. As informações de que eu dispunha eram de que, com os “over-heads” regulamentares, nenhuma rota se revelava rentável. O pessoal de cabine era o mais caro da Europa; o seu sindicato juntamente com o dos pilotos mostravam uma capacidade de reivindicação enorme e bem-sucedida junto da administração e governos com pressa de chegar a acordo. A companhia tinha 800 funcionários a mais e não dispunha de meios para lhes pagar. Havia, no entanto, um ou outro serviço rentável, como era o caso do “hadling below the wing”; mas o “ground-handling” em globo já não o era e deveria sair rapidamente, por privatização. Estavam reunidas as condições explosivas.

\*

Em 17 de Dezembro recebi, para tratar do “dossier TAP”, além dos responsáveis pela companhia, mais seis elementos de consultores que haviam trabalhado para ela, de uma forma ou de outra.

Um consultor financeiro disse que ainda estavam a trabalhar sobre os elementos técnicos que outra consultora havia entregue. Prosseguia o processo de análise mas poderia afirmar, desde logo, que a privatização que pretendíamos não iria ser fácil; a companhia estava a ter um comportamento encorajante, mas a envolvente deteriorara-se muito. A rentabilidade da TAP não se vislumbrava fácil de assegurar. A junção da TAP com a Portugália e subsequente associação com um “player” internacional importante parecia-lhes uma linha de privatização difícil; mas ficar-se-ia com uma solução viável para a TAP. Seria preciso que a negociação tivesse outras cambiantes; não deveríamos optar por uma via com duas componentes em que ambas corresse mal. Deveríamos tentar explorar outros caminhos, considerando por um lado o transporte aéreo e, doutro lado, algumas actividades susceptíveis de privatização autónoma. Destas últimas, seguramente, o “handling” era a mais apta para uma privatização. Mas esta linha não era incompatível com o primeiro modelo considerado. A privatização de diversas actividades parecia-lhe constituir um primeiro passo menos limitativo para outras opções. Não havia tempo para seguirmos entre nós o processo da Ibéria que tinha consistido em reestruturar primeiro para privatizar depois;

nós tínhamos que fazer, simultaneamente, as duas coisas. Começar com o “handling” já seria uma reestruturação.

Um outro consultor técnico concordava com a solução proposta pelo financeiro. A TAP tinha gente a mais, portanto a venda da empresa de “ground-handling” fazia todo o sentido.

Não havia apetência, no mercado, para a privatização da TAP. Por isso seria difícil encontrar tomadores. A ideia de “flight carrier” não iria perdurar muito tempo. O problema principal consistia em atrair um investidor financeiro numa situação de tão grande risco. Entre as alianças estratégicas que se vislumbravam como possíveis havia um caminho que correspondia ao interesse em investir, como era o caso da Ibéria, ou aceitar assumir uma posição secundária como sucedia com a Air France. Quer para uma quer para outra a pressão política ajudaria (Ora sucedia que era exactamente essa que eu não queria usar. Qualquer operação deveria sustentar-se nos seus próprios méritos. A chamada “carta política” só viria prejudicar a negociação). A sugestão feita era no sentido de não nos vir a acontecer o que se havia passado com a Sabena. Por outro lado, existiam os condicionamentos comunitários que não facilitavam a operação. Parecia-lhe muito difícil levar a bom termo a privatização somente com o que estava a ser oferecido.

Gostaria de ter tempo para estudar outras alternativas como eram, por exemplo, as associações à Lufthansa e à KLM. A primeira parecia-lhe não ter interesse na TAP por estar associada à VARIG (Entretanto, esta desapareceu de cena e a associação feita foi mesmo, no quadro da Star Alliance, com a Lufthansa). A KLM tinha os seus próprios problemas como “long-term partner”. A negociação com a Portugalia deveria ser encarada como uma hipótese interessante. No caso da Ibéria, ela estaria, seguramente, preparada para pagar a “morte” de um “hub” concorrente como era Lisboa. Se optássemos por fazer contactos com a Ibéria, deveríamos ter como objectivo celebrar um acordo parcial. Mas era certo que, se não procurássemos alternativas, poderíamos um dia ver-nos “encostados à parede” pela Ibéria. Entretanto, a privatização do “ground-handling” apresentava-se com a maior das urgências.

Até ao fim da semana tínhamos um relatório com sugestões contendo propostas várias sobre a reestruturação da TAP, o que em qualquer caso deveria ser feito.

Diante nós havia dois caminhos: a) fechar a TAP existente e abrir uma nova ao lado e b) adoptar uma solução compósita com privatização e participação em associações internacionais, numa postura de consolidação da indústria (Era para esta que eu me inclinava mais).

Aquele era um momento complicado para vender a TAP, especialmente por razões ligadas à envolvente. Se se decidisse privatizar a unidade de “ground-handling” estava-se a dar um sinal claro de que iríamos privatizar a companhia.

A opção da Ibéria era boa, porém, apresentava muitos riscos (Era a última alternativa que eu seguiria...). Não se deveria pôr a Ibéria de lado, mas isso importaria uma forma de governo especial da nova companhia. O parceiro só investiria quando o valor já tivesse sido criado. Mas o principal problema até nem era da TAP mas, antes, do mercado.

Eu sentia-me desconfortável por estar uma parte tão grande da decisão a ser atirada para o nível político. Preferia que houvesse uma fundamentação técnico-gestor-financeira mais consistente.

Recomendei que não se abrandasse a reestruturação da companhia, que seria indispensável em qualquer dos casos, que se avançasse na análise da privatização do “ground-handling” em torno da qual parecia haver unanimidade de posições e se explorasse a via da associação a uma estrutura estrangeira, o que veio a acontecer mais tarde. Entretanto, talvez mudasse a envolvente... e pudéssemos pensar na privatização.

\*

Fui confrontado com a intenção de aposentação de alguns altos funcionários do Instituto de Estradas de Portugal (IEP) por razões de vencimentos. Havia empresas privadas de obras públicas que, apesar de ter passado a época eufórica das mesmas, lhes pagavam ordenados incomparavelmente superiores que, somados à sua reforma, lhes asseguravam níveis de remunerações irrecusáveis. Eu não podia fazer nada a esse respeito e eles sabiam isso muito bem. Teria de me conformar com a sua decisão e procurar novos responsáveis.

Deveríamos flexibilizar o decreto-lei para privatização da TAP para poder contemplar fazer a operação por áreas de negócio. De qualquer forma o assunto deveria estar fechado antes do fim do ano de 2002.

Também pretendíamos privatizar a ANA. Deveríamos começar por escolher a pessoa ou a entidade competente que nos pudesse orientar num processo que não iria, seguramente, ser fácil.

Os acessos ao porto de Viana do Castelo eram objecto de controvérsia, especialmente no que respeitava à sua parte situada na margem esquerda, antes do Cabelo. Em meu entender, ele deveria ser feito pelo largo e com aproximação pelo sul, mas os responsáveis locais queriam muito que ele fosse colado à margem. Pedi para que fosse procurada uma solução que não se localizasse em cima de uma parte já muito urbanizada do território para minimizar custos e impacto ambiental.

Nos portos de pesca do Algarve havia uma falta patente de equipamento. Os pescadores queixavam-se disso e com razão. Pedi para se estabelecer um programa que graduasse no tempo a sua aquisição sem dar grandes margens de queixa por parte daqueles que não fossem contemplados em primeiro lugar. O equipamento de cada um não era incomportável mas o seu somatório representava um grande investimento.

A margem esquerda do rio Arade precisava de uma requalificação com gastos expressivos, pelo que era preciso ver se não poderiam ser acomodados no plano de desenvolvimento regional. A Câmara de Silves insistia na navegabilidade do rio Arade até Silves, (Como no tempo de D. Afonso III...), mas compreendia que se fosse, numa primeira fase só até à ponte!...

A execução da parte ocidental final da Via do Infante estava a decorrer sem queixas dos Autarcas, depois de as ter tido em abundância; foi-me anunciado que até poderia abrir antes do prazo fixado (talvez em Fevereiro). Prosseguia a discussão que ainda hoje, permanece das portagens na Via Longitudinal do Algarve. Para construir as praças de portagem respectivas precisava-se de mais de um ano. Mas, no quadro das decisões já tomadas, a VLA representava o exemplo da infra-estrutura que deveria ser portajada. Há sempre quem proteste, mas quem quer auferir de condições de rapidez e segurança não hesita em optar por ela; esse é o fundamento da aplicação do princípio do utilizador-pagador.

Havia sempre atrasos na elaboração das declarações de conformidade ambiental. Por isso dei indicações firmes para se olhar com atenção para o funcionamento do departamento ambiental do Instituto de Estradas de Portugal, procurando

dotá-lo com técnicos competentes. O que se perdia em atrasos justificava bem a contratação de bons profissionais. A regra era a avaliação do impacto ambiental, mas vinham-me solicitar sempre a excepção que era a sua dispensa. Resolvi não me prestar mais a esse recurso que é um expediente muito português (“Se o ministro quiser, pode invocar razões de urgência para pedir a dispensa”...). Todos se deviam sujeitar ao cumprimento escrupuloso das regras estabelecidas. O novo concurso para o VTS já tinha sido aberto. O período de abertura duraria quatro meses. Deixei de ser pressionado por embaixadores, advogados e empreiteiros...

\*

Em 19 de Dezembro chegou-me a informação de que os valores do concurso do VTS apontava para que o viéssemos a adjudicar por um valor da ordem dos 70 milhões de euros. Ele tinha-o sido, na sua primeira versão, por 110 milhões!... Valera a pena ter arrostado com os sarilhos em que incorrêramos e com outros que os descontentes não deixariam de provocar.

\*

No dia 23 de Dezembro recebi os Autarcas da Área Metropolitana de Lisboa que vinham protestar contra a reposição das portagens na CREL com a qual não contavam e que consideravam, pelo menos, uma “desconsideração”. Impunha-se, para ultrapassar os inconvenientes, contruir uma série de obras que facultassem escolhas alternativas de trajectos. Era isso que gostariam de tratar comigo, uma vez que consideravam a decisão como irreversível.

O porta-voz era o Presidente da Junta Metropolitana e Autarca de Vila Franca de Xira, Daniel Branco, um político competente e devotado que começou por se referir aos dezoito canais “de servidão” que atravessavam o seu Concelho. Referia-se aos mesmos sempre que podia... Deveria fomentar-se a utilização dos transportes públicos e eles não estavam a ver de que forma isso se faria. O alargamento do IC19, o completamento da CRIL, a construção do novo nó de Alverca (200.000 contos), as travessias do Tejo, a melhoria das condições de segurança na própria CREL sobre cujo traçado e piso teceu considerações preocupantes... estavam todas entre as compensações urgentes que se impunham. Era preciso

dar alternativas às pessoas que já não poderiam circular de graça na CREL. Mas também falaram outros Autarcas:

Eram fundamentais os incentivos para o recurso ao transporte público. O cais do Seixalinho no Montijo já estava ao serviço, mas ficara a dever-se à insistência da Autarca. Era urgente a construção da variante de Atalaia e a ligação ao nó do Montijo. Os cais existentes no seu Concelho precisavam de se ver complementados por parques de estacionamento para a prática de “park & ride”.

O autarca de Palmela também sublinhou as servidões de atravessamento do seu Concelho: era um espaço de atravessamento do trânsito que se dirigia a Setúbal, Sesimbra e Montijo. Disse da urgência da variante da EN252 que atravessava o Concelho da sede até Pinhal Novo e Aires; as ligações constituíam “avenidas”, mas deveriam ser estradas; era preciso transformá-las por via da tal variante; o estudo de impacto ambiental já havia sido lançado; os custos da variante não seriam muito superiores a um milhão de contos. Outra variante era a da EN349. Não percebia que se insistisse tanto nas portagens, porque era insignificante o valor da que se cobrava entre Palmela e Setúbal: 30 cêntimos! Isso não compensava o estímulo que representaria não a ter!... O Autarca de Oeiras insistiu no nó de Queluz. O de Sintra queria ver construída com urgência a ligação entre o nó do Tagus Park e o IC19 que tinha somente 1,8 km. O Presidente da Junta concluiu dizendo que esta precisava de ser dotada com uma estrutura administrativa mais robusta para o seu funcionamento. Tratava-se, naturalmente, de um conjunto de infra-estruturas em que já haviam pensado muito e que pretendiam ver antecipadas na sua realização. Aproveitaram o pretexto da cobrança de portagens para as conseguir fazer mais depressa.

\*

Relativamente à privatização do “handling” da TAP dei indicações para se avançar em duas frentes: a) elaborar uma Resolução do Conselho de Ministros que aprovasse a constituição de uma TAP SGPS e os respectivos estatutos; b) redigir uma proposta de alteração do Decreto-Lei das privatizações no sentido de separar três áreas de negócios. Desse modo poder-se-ia destacar a actividade de “handling” e privatizá-la.

\*

A Lusoponte havia submetido uma proposta de aumento das portagens das pontes em termos do contrato de concessão que havia sido assinado. Havia-o feito ao Instituto de Estradas de Portugal como estava estipulado. Mas este tipo de anúncios não se pode fazer com grande antecedência; há sempre quem esteja disposto a exercer pressão para que eles não se venham a efectivar. E, naquele caso, havia uma comissão de utentes que não representava ninguém a não ser aos próprios que a integravam, mas que sabiam ter sempre grande ressonância na comunicação social.

Eles anunciaram a subida no dia 23 e a televisão transmitiu-a no dia 24. Representava 61.000 euros na Ponte 25 de Abril e 53.000 euros na Ponte Vasco da Gama. Entrariam em vigor a 15 de Janeiro. Não houve grandes protestos, porque se estava a cumprir um acordo estabelecido.

\*

O caso do famoso Lote 4 (zona de Estarreja/Murtosa) do IC1 (A28) continuava a pôr problemas de ordem jurídica que estavam a ser difíceis de resolver. Havia um contrato válido assinado pelo concessionário e por um sindicato bancário que seria preciso alterar. Devo deixar registado que o concessionário demonstrou a maior boa-vontade, mas o atraso da decisão estava a ser penalizador. Os autarcas continuavam a insistir e os três membros do Governo que haviam feito promessas eleitorais imprudentes continuavam à espera de que o assunto fosse resolvido por mim, o que estava a revelar-se manifestamente impossível. Em 26 de Dezembro reuni-me com juristas para analisar a situação. A questão da definição de uma nova “long-stop-date” causava sérios problemas, porque reclamava uma aprovação por unanimidade de todos os intervenientes e não era sequer possível estabelecê-la, por não se saber se o sector do Ambiente (em Lisboa e em Bruxelas) tinha campo para aprovar uma alternativa que ainda não tinha o acordo de ninguém. Havia dois ou três bancos que se admitia que “saltassem” do sindicato bancário, aliás com razões justificadas. Isso faria desmoronar a construção de toda a estrutura financeira montada para apoiar o projecto. O reequilíbrio financeiro seria indispensável que fosse assegurado para manter um clima de confiança com



FIG. Ponte Vasco da Gama.

os bancos que, nessa altura, ainda estavam em posição de poderem “fechar-se” e introduzir complicações. Nesse sentido, a posição do Ministro do Ambiente era determinante, mas ele não se pronunciava nem dava sinais de querer (ou poder...) fazer nada. Estava sujeito a pressões internas e de Bruxelas. Não tinha qualquer escapatória. Deixava-me explorar as soluções possíveis, aguardando que eu me rendesse à impossibilidade de alterar fosse o que fosse.

Por outro lado, estavam a verificar-se atrasos nas expropriações em todos os lotes, incluindo o lote 4, o que fazia derrapar a data do arranque das obras. E isso seria objecto de discussões com todas as partes que estavam amarradas a um calendário. Era tudo aquilo que eu detestava: decisões precipitadas, promessas eleitorais insusceptíveis de ser cumpridas e tomadas no calor de uma campanha, insistência em não se renderem à evidência das coisas, derrapagem nos calendários estabelecidos... Tudo isto com “assobiadelas para o lado” e insinuações de que era eu que não estava a conseguir encontrar a resposta adequada. Ora, como se sabe, tudo voltou à primeira forma, cumprindo-se as regras estabelecidas, mas tendo-se perdido muito tempo... E minado a coesão que deve sempre assegurar-se dentro de um Governo...

\*

Causava-me muitos engulhos a passagem para os anos seguintes de pagamentos de obras públicas que deveriam ter sido efectuados, mas que não o foram, porque não se dispunha de dinheiro para isso. Era evidente que os empreiteiros não se mostravam impacientes, pois sabiam que o dinheiro havia de vir e, em meu entender, porque, sabendo os costumes, se tinham acautelado devidamente. Eles não são incompetentes!... Eu é que era impaciente, porque reajo sempre mal à falta de cumprimento e sou obsecado pelas obrigações contratuais firmadas.

Em 2 de Janeiro de 2003 soube o seguinte: em 1999 haviam passado para 2000, sem pagamento 155,9 milhões de euros de obras; em 2000 tinham sido 212,3 milhões, mas, como tivera lugar uma cativação de 26 milhões, o montante era de 186,3 milhões; em 2001 passaram 151,6 milhões que o nosso Governo já havia saldado na sua totalidade em 2002; sucedia, porém, que a cativação efectuada tinha sido enorme, no valor de 108,2 milhões e isso havia determinado a perda de 20 milhões de ajudas do Fundo de Coesão. Isso punha-me “fora de mim”!...

De 2002 para 2003 passariam somente (...) 71,8 milhões, se não houvesse cativações. Eu entendia-me mal com esta prática sistemática de “deslizamentos” no tempo. Quis saber quanto é que o Ministério das Finanças achava razoável que passasse de um ano para o outro. Não consegui nenhuma resposta firme. Em 2003 não poderíamos ter nenhuma cativação para não agravar a dívida. Por isso teria fatalmente de haver um reforço do orçamento ao longo do ano, não se sabendo nem de quanto nem quando.

Dei instruções para se ir acabando com estas “habilidades” de contabilidade que não me deixavam ter uma perspectiva rigorosa daquilo que eram os compromissos e os pagamentos. Para mim, tudo deveria figurar em quadros, produzidos mensalmente, com notas explicativas muito claras acerca das razões que motivaram os eventuais deslizamentos dos pagamentos que só deveriam acontecer por incumprimento dos prazos por parte dos empreiteiros.

Eu ficava estarecido com as notícias dos atrasos de pagamento aos laboratórios pelos medicamentos fornecidos no sector da Saúde. Não queria, de maneira nenhuma, que a “moléstia” se transferisse para as Obras Públicas e passasse a ser considerada como normal...

\*

Em 2003 havia no porto de Setúbal um terminal multiusos que deveria ser objecto de concessão. A própria administração sugeriu que fosse aberto um concurso para dois operadores. Ele foi lançado, mas os que apareceram fizeram ver que a procura de serviços não dava para mais do que um operador... Um caso de “mais olhos do que barriga”... Lá foi lançado um novo concurso ajustado às circunstâncias.

\*

Na sequência da queda da Ponte Hintze Ribeiro, em Entre-os-Rios, havia sido levantado um processo de averiguações no seio do Instituto de Estradas de Portugal, na sequência do qual haviam sido constituído arguidos alguns engenheiros ligados ao serviço de acompanhamento e vigilância das pontes. Isso estava a causar um mal-estar grande dentro da casa. Havia unicamente dois

engenheiros para acompanhar o comportamento de mais de 6.000 pontes! Manifestamente estavam-lhes atribuídas responsabilidades para as quais eles não tinham a menor capacidade de resposta. Havia, por isso, justificadamente, o receio de que se viesse a cair mais alguma ponte por qualquer razão, se reflectisse outra vez sobre o IEP o opróbrio decorrente da falta de acompanhamento das estruturas. Por isso se teria de decidir sobre o reforço daquele serviço, dotando-o de quadros e de meios de actuação próprios ou, então, passar para o Laboratório Nacional de Engenharia Civil aquele encargo, pois talvez este tivesse mais meios humanos para o fazer... Não tinha!

Mas a penúria era mais vasta. Para o domínio das direcções de estradas o IEP só tinha cinquenta pessoas, entre engenheiros e outros técnicos. Não dispunham de quadros para constituir uma brigada de actuação rápida que fosse imediatamente para o terreno, em caso de acidente grave relacionado com as infra-estruturas. Coisas de país pobre que se havia habituado a viver acima das suas posses!...

Face a esta situação solicitei a elaboração de um relatório acompanhado de um “executive summary” que apoiasse uma exposição que eu iria fazer ao Primeiro-Ministro e à Ministra das Finanças. Nesse mesmo domínio, era chocante a desproporção de guarnecimento dos serviços públicos em relação aos concessionários de tantas auto-estradas... Para não falar no diferencial dos vencimentos...

O projecto para completamento da CRIL ficaria pronto durante o mês de Janeiro que estava em curso. Já tinha sido mostrado à Câmara Municipal de Lisboa que não levantava nenhuma questão; iria, então, ser sujeito à apreciação da Câmara da Amadora, onde se concentravam os problemas, particularmente os realojamentos de barracas construídas sobre o traçado previsto. Este não havia sido o ideal, mas aquele que tinha sido possível. De qualquer forma, eu esperava que tudo estivesse pronto para lançar o concurso em Fevereiro. A partir daí era cumprir um calendário conhecido, porque o empreiteiro a quem fosse entregue a obra respeitá-lo-ia seguramente.

Verificava-se que os automobilistas mostravam impaciência crescente em relação às obras de reparação que tinham de ser feitas. Mas os processos tradicionais de elaboração de cadernos de encargos, realização dos concursos e consignação das obras eram sempre demorados, se quiséssemos cumprir com as regras es-

tabelecidas. Houve um técnico que me veio sugerir que a conservação fosse entregue a concessionários; não de toda a rede a um só, evidentemente; mas haver várias concessões relativas a diferentes zonas geográficas. Pedi para elaborarem um relatório contendo o “modus faciendi” proposto e uma previsão de encargos, essa naturalmente abarcando toda a rede nacional que, depois, seria dividida em partes por razões operacionais.

O atraso decorrente da demora com que eram elaboradas as avaliações de impacto ambiental e produzidas as respectivas declarações de conformidade era exasperante. Houve mesmo um caso em que não se pôde esperar mais; respeitava ele a um trecho de 1,2 km do IC23; a empreitada prosseguiu mesmo sem a declaração de que tudo estava em ordem. Ninguém entendia o grande atraso relativo a tão pequeno lanço.

No caso do IP4 e da Via Regional Interna (acesso ao porto de Leixões) foi mesmo necessário atribuir o encargo da realização do estudo de impacto ambiental à própria concessionária. Recomendai cautela em relação ao nó de Custóias, porque havia património a salvaguardar localizado nas imediações, tornando-se por isso urgente envolver o IPPAR na operação, para que esta não tivesse de ser interrompida subitamente. Propus que o Instituto do Ambiente emitisse uma Declaração de Impacto Ambiental (DIA) parcial para o IP4 que era a parte em que mais transtorno estava a causar a demora na produção da dita declaração.

O acesso a Felgueiras também estava a levantar protestos. Recomendai que o concessionário (Lusoscut) reunisse rapidamente com o IEP, de modo a serem ultrapassados os pontos ainda por definir.

Em relação à ponte Europa, já se poderia dar luz verde para se avançar com os acessos, mas ainda não dispúnhamos de elementos para dar instruções para prosseguir a construção das aduelas que faziam parte da estrutura de suporte do tabuleiro; os dois peritos chamados a colaborar ainda não tinham apresentado a versão que recomendariam para ultrapassar o acidente.

Verificou-se que o Decreto-Lei n.º 34/2000 já resolvia o problema da cisão da TAP nas partes em que fosse necessário, para proceder à sua privatização, mas era preciso publicar com urgência a Resolução do Conselho de Ministros que constituiria a TAP SGPS. A nossa proposta estava para apreciação no Ministério das

Finanças e na Comissão para as Reprivatizações. Era, contudo, preciso insistir para que ela não demorasse muito mais. Entretanto, descobriu-se que o “handling” da TAP não estava legalizado! Oficialmente não havia “handling”! A actividade arrancara há uns anos e tinha adquirido uma grande expressão, porém, não estava registada. A Resolução do Conselho de Ministros que estava prestes a ser apresentada não poderia ter aquela forma, porque era preciso encontrar forma de registar uma actividade que era praticada há vários anos!... O informalismo pode ser interessante em algumas circunstâncias, mas levá-lo tão longe era prova de incúria! Nem quis apurar qual havia sido a administração da companhia que fora tão “atrevida”... Não adiantava nada, porque não lhe poderia pedir contas mesmo que conseguisse apurar com precisão quem fora o “negligente”! Tinha que se legislar com base na situação vigente... Assim, começou uma discussão que seria inconsequente. Dizia a TAP que no n.º 1 do artigo 39 do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho estava dito que o “handling” existiria até Julho de 2003; portanto existia, de facto. O pior era que a União Europeia não reconhecia essa existência que a TAP reclamava ser válida até 23 de Julho de 2003, o ano, então, em curso. Mas a Administração comunitária não reconhecia essa via indirecta de afirmar a existência do “handling”... e não adiantaria muito insistir, porque nós necessitávamos da aprovação comunitária.

Tinha que se legislar atendendo à situação de facto!...

Em relação aos transportes dos chamados “indivisíveis” (gruas e equipamentos semelhantes de grandes dimensões) eu já havia tratado do assunto com o meu Colega da Administração Interna que tutelava a Direcção-geral de Viação. Naturalmente, solicitou-me o rol desse grande equipamento que deveria estar registado em qualquer parte. Teria de ser no IEP, o qual, interrogado a esse respeito, me disse ter havido, de facto, o cadastro desse tipo de grandes máquinas, mas que ele tinha “implodido” ao mesmo tempo que todo o restante inventário...

\*

No dia 8 de Janeiro fui visitar o Instituto de Estradas de Portugal nas suas excelentes instalações junto ao encontro sul da Ponte 25 de Abril. Eu já lá tinha ido várias vezes para encontros técnicos ou como Ministro do Planeamento, mas era a primei-

ra vez que o fazia como ministro da tutela. Apresentado aos principais quadros começámos nessa reunião com dois pontos na agenda: (i) fazer a caracterização dos principais problemas e um diagnóstico sobre o futuro próximo e (ii) analisar uma reestruturação que voltasse a juntar todas as diversas componentes num só instituto responsável por tudo quanto tivesse a ver com as infra-estruturas rodoviárias. O grau de exigência do utilizador estava a ser cada vez maior, em todos os aspectos, tanto na acessibilidade como na mobilidade. O IEP era solicitado numerosas vezes para reuniões de todo o tipo com as Autarquias que exerciam as maiores pressões em relação às ligações aos seus Concelhos. Recebiam mais de 7.000 cartas por ano com protestos ou com críticas e isso só nos serviços centrais. Para dar resposta a todas as solicitações dispunham apenas de 1.800 funcionários com uma rarefacção preocupante nos estratos superiores que vinham há anos a ser desguarnecidos por causa dos vencimentos baixos da função pública; optavam por ir trabalhar para gabinetes privados. Havia poucas valências razoavelmente guarneçadas; a maior parte estava mal preenchida e havia mesmo algumas que não dispunham de quadros. Voltou a referir-se o sector de acompanhamento das pontes que só dispunha de dois engenheiros devidamente credenciados para monitorizar mais de 6.000 pontes! Mas havia um guarnecimento desigual do quadro de pessoal que se apresentava com elementos a mais nos estratos mais baixos e carência nos mais elevados.

O número de acidentes que ocorriam nas estradas era elevado: havia 1.500 mortos por ano. As estradas exibiam alguns “pontos negros” e o sistema reclamava a ocorrência em permanência de campanhas que reduzissem a sinistralidade, mas só dispunham de quatro técnicos habilitados para tratar das questões de segurança, ajudados por outros quatro “habilitados” que haviam subido às suas funções sem qualquer formação para as exercer. Estavam a tentar descentralizar essa competência com a colaboração das autarquias mas estas também não estavam guarneçadas com técnicos competentes. Tinham trinta e seis brigadas de apoio ao utente, devidamente articuladas com a Protecção Civil mas, visivelmente, isso era insuficiente para a dimensão dos problemas com que se defrontavam. Então, quando havia chuvas mais fortes, surgiam centenas de problemas em todas as estradas, desde sargetas entupidas até deslizamentos de taludes (Eu lembrava-me bem dos cantoneiros que, cinquenta anos antes, asseguravam

a reparação rápida de todas essas pequenas avarias; já não existiam nem havia meios para os recriar de novo).

A sinistralidade preocupava-me manifestamente. Era preciso investir alguma coisa mais na segurança rodoviária porque o que faziam não se estava a mostrar ser suficiente. A frota em que se apoiavam estava muito envelhecida. Havia viaturas com mais de vinte anos e que ainda estavam ao serviço, diariamente.

Abordámos depois as questões financeiras. Havia novas fontes de recursos. Tinha de se promover uma melhor correspondência entre as taxas cobradas e os serviços prestados, porque tudo estava desactualizado. As estradas alojavam, nas suas faixas laterais, tubagens e cablagem que pagavam taxas que nunca tinham sido ajustadas e, no entanto, poderiam representar uma fonte de receita importante.

Falámos também das concessões. Esperava-se que as SCUT viessem a render 5,5 milhões de contos, em 2005, e 150 milhões, em 2008. Punha-se a hipótese de voltar a investir. Mas, entretanto, havia a questão da conservação e do prolongamento das concessões. Sem uma constância razoável de receitas era impossível estabelecer um programa de médio-prazo. Uma curva de receitas com picos e cavados imprevisíveis não permitia elaborar nenhum programa e isso tinha a maior repercussão directa sobre os empreiteiros, sobre a capacidade dos serviços de engenharia e sobre a qualidade dos serviços em geral. Era preciso assegurar um mínimo de constância nas receitas; doutro modo, não se tornava possível fazer uma gestão razoavelmente eficaz.

Estávamos em Janeiro, mas quando acabassem as chuvas as “mazelas” nas estradas passariam a ver-se melhor e, então, as queixas desabariam, não permanecendo na esfera do IEP, porque os queixosos mandavam sempre cópia para a comunicação social.

Havia numerosos protocolos com as Autarquias Locais, os quais eram de três tipos: i) 198 aprovados há vários anos, montando a 150 milhões de euros; ii) 51 que estavam ainda em preparação e que resultavam de compromissos do Governo anterior, montando a mais de 56 milhões de euros e iii) um conjunto de promessas feitas especialmente entre 1995 e 1999 (1.º Governo Guterres) que não estavam ainda quantificados, mas cuja estimativa se pensava montar a mais de 47 milhões de euros. Sucedia que havia documentação escrita relativamente a todos

eles; por isso, quando eu me deslocava a qualquer Autarquia, a primeira coisa que me perguntavam era quando seria cumprido o protocolo que havia sido estabelecido com o Governo.

As variantes eram uma obra muito apetecida pelas Autarquias. Nos anos 50 os Presidentes das Câmaras gostavam muito de ver passar o trânsito pelo centro das suas vilas; isso animava-as um pouco e significava o gasto de uns poucos escudos nos cafés e restaurantes locais. Em 2003 queriam todos ver-se livres do tráfego de atravessamento que só lhes causava incómodos e já ninguém parava. Havia 625 propostas de 183 Câmaras Municipais, mas só tinham sido retidas 66, não se tendo, contudo, firmado protocolos com todas elas. As 66 variantes custariam à volta de 65 milhões de contos; nem em vinte anos haveria possibilidades para as construir a todas. Pediam orientações: ir fazendo à medida das disponibilidades e conforme os recursos ou cancelar a lista e começar uma nova mais realista, associando-lhes um calendário? Recomendei que fundissem as duas perspectivas: dentro da lista existente, deveriam definir a prioridade que entendessem e elaborar o tal calendário de execução com base numa verba que procuraríamos manter constante todos os anos. Assim, eu não teria de afrontar uma vaga de protestos que me ocuparia muito tempo a contrariar, a responder, a justificar e a apaziguar. É muito popular andar pelo País a prometer mundos e fundos e a assinar protocolos, mesmo sem dispor de meios para os pagar. Mas há-de chegar a hora da verdade!... E o descrédito é para o Governo em geral e não para o Ministro imprudente que ambicionou ficar na história pelas suas liberalidades. Deveria haver uma Norma de Execução Permanente (NEP) que proibisse a assinatura de protocolos sem se dispor de fundos nem especificar de onde viriam os recursos e de que orçamento eles constariam. Se houvesse essa obrigação, muitas dessas acções “terceiro-mundistas” deixariam de ocorrer, para bem dos sucessivos governos e, especialmente, para protecção da imagem do Governo, seja ele qual for. Analisámos, de seguida, os objectivos para 2003 e que constavam do PIDDAC. Estavam definidas as obras que tínhamos de completar, aquelas que seriam iniciadas e as repercussões financeiras de ambas nos anos seguintes. O quadro de referência era o Plano Rodoviário Nacional; ele constituía a matriz a que se teria de obedecer. Em ligação com esse plano debruçámo-nos sobre o modelo de gestão

que se estava a adoptar e que eu recomendei que fosse o mais próximo possível da gestão empresarial. Foi-me chamada, novamente, a atenção para o desguarnecimento da Casa em matéria de quadros superiores. Insisti em que fossem explicitados os custos de cada fase do empreendimento e não somente o seu valor global; isso era indispensável para se fazer o acompanhamento permanente e o controlo orçamental apertado que se impunha. Tratava-se de introduzir uma mudança de cultura que reclamava, naturalmente uma modificação na estrutura e alguma actualização ou formação profissional, mesmo de natureza técnica e não unicamente gestonária. Deveria inculcar-se uma cultura de responsabilidade. Foram, sucessivamente, apresentados os responsáveis pela área de planeamento e desenvolvimento, pela dos projectos, empreendimento e gestão das grandes empreitadas, pela conservação, exploração e segurança rodoviária, pelo sector das concessões, pelo das obras de arte e estruturas especiais, pela área financeira e pela dos recursos humanos. Alguns deles falariam a seguir.

O Presidente aproveitou a apresentação para ir dando algumas informações complementares. Na área das concessões era fundamental manter o arquivo dos contratos existentes e fazê-los cumprir, tendo presente o conteúdo de cada contrato. Tinha também de se acompanhar a expropriação de cerca de 25.000 parcelas por ano que custavam à volta de 27 milhões de contos; verificava-se uma percentagem de 10% a 15% de litígios; a regra era chegar a acordo. No sector das obras de arte e estruturas especiais seria conveniente uma acção de formação específica, porque a evolução tecnológica havia sido enorme e os técnicos da Casa lucrariam com uma actualização; já tinha sido concertada essa acção que seria dada por dois conhecidos projectistas de pontes, de competência reconhecida. As estradas desclassificadas que haviam passado para as Autarquias continuavam a representar uma tarefa muito consumidora de tempo nas negociações que reclamava. Havia um documento estratégico, de âmbito nacional, para orientar as acções no combate à sinistralidade rodoviária. Estava concluído um relatório resultante da colaboração entre o Ministério da Administração Interna e o Ministério das Obras Públicas que havia sido objecto de uma iniciativa minha.

Foi referida a vaga de roubos a que se assistia. Os objectos favoritos para essa prática eram uns painéis de alumínio de 2x2 m<sup>2</sup> que custavam centenas de con-

tos. Coisas de país pobre sem educação cívica; os painéis eram obviamente para vender; os receptadores eram tão criminosos como os executores dos furtos...

Havia em curso mais de 9.000 processos de contencioso!... Quase todas as empreitadas os suscitavam. Eles ou iam parar aos tribunais ou ao Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes ou aos dois. Cada um de per si e o seu conjunto significavam muito dinheiro, além de darem que fazer a muitos advogados... Mas o mercado das Obras Públicas estava a praticar preços de há dez anos atrás e, como consequência, as empresas procuravam defender-se. Recomendei que se estudasse melhor o mercado e que se actualizassem os preços para evitar ter de afrontar as consequências materiais e os atrasos de processos de contencioso, os quais, naturalmente, se arrastavam.

Era manifesta a falta de uma cultura de responsabilidade. Havia muitos “esperalhões”, não sendo fácil manter com eles relações civilizadas. Relacionada com isso estava a atribuição de alvarás às empresas que era assunto de que eu tinha encarregado o IMOPPI de rever de alto a baixo; era a definição do já referido “super alvará” que estava em causa.

Nessa ocasião, os efectivos que trabalhavam no IEP eram 1.745, mas tinha de se desdobrar o pessoal pelo IEP, pelo ICOR e pelo ICERR. Havia sido este último instituto, responsável pela área de conservação, o mais afectado pelos congelamentos e pela saída de pessoal. A situação menos grave era a do ICOR (Num país em que a arte de coordenação se revela tão difícil, eu entendia mal a fúria desmultiplicadora de alguns ministros que propunham a criação de mais um e outro instituto. Neste caso, em meu entender, tudo se deveria fundir no IEP com liberdade de afectação dos recursos onde eles fizessem mais falta). O pior é que já estavam anunciadas saídas de pessoal, durante o primeiro semestre, que afectariam ainda mais a área da conservação das vias. Havia uma relutância enorme por parte dos funcionários em aderirem ao contrato individual de trabalho o que complicava enormemente todas as mudanças de quadros. Tinham quatro regimes de carreira, quatro regimes disciplinares e quatro regimes de regulamento de carreira; isso não facilitaria a gestão do pessoal. Estava em curso um programa de re-organização mas, para complicar, operavam com três “ambientes” informáticos distintos. O nível de des-

capitalização em recursos humanos era enorme; foi referido o caso de uma Direcção de Estradas que estava guarnecida exclusivamente com um técnico capaz. Se ele estivesse de baixa, por qualquer razão, seria um distrito inteiro a ficar sem cobertura.

Abordámos a parte financeira, olhando para a execução do PIDDAC desde 1999. As cativações impostas por razões macro-económicas tinham tido repercussões manifestas na captação de fundos comunitários, quer dizer, tinha-se deixado de concretizar alguns empreendimentos por falta da contrapartida nacional...

Em relação à parte operacional dos fluxos financeiros, houve queixas em relação às regras orçamentais, cada vez mais complicadas; mereceram referência especial os saldos transitáveis e os saldos de gerência. Em vez de flexibilidade, tinha-se caminhado no sentido da rigidez.

Temiam as intempéries desse inverno que já estava a mostrar-se agreste. Elas iriam determinar reparações custosas, não se sabendo onde ir buscar os meios, porque os fundos destinados a cobrir essas contingências tinham sido orientados para outras obras. Estava-se a trabalhar “à pele”!...

A manutenção das viaturas era outra dor-de-cabeça; não podiam celebrar nenhum acordo global com uma empresa, porque isso representaria um “escândalo nacional” que apareceria nas primeiras páginas, levantando suspeitas de corrupção. Havia, por isso, numerosas viaturas paradas em muitas Direcções de Estradas. Solicitaram a minha atenção para a questão da frota, dado que ela constituía, realmente, uma limitação severa à actividade da instituição.

Havia 85 empreendimentos a decorrer ao mesmo tempo. Era um exercício difícil e, por isso, estavam a investir em planeamento, em controlo dos projectos, em normas de procedimento... A coordenação representava a primeira das preocupações. Mas a atenção desdobrava-se nos aspectos estratégicos e nas acções no terreno que estavam confiadas ao IEP. Foi feita a comparação entre a situação da BRISA que era responsável por 1.000 km de auto-estrada e dispunha de 2.000 funcionários, ou seja, de duas pessoas por quilómetro e a situação do IEP em que esse ratio era de 0,7 pessoas (10 km!). E a BRISA só fazia a conservação e exploração, porque a construção já estava feita. O IEP tinha de assegurar as três funções na rede que lhe estava confiada. Além da função reguladora que nenhuma concessionária ti-

nha nem a de consultoria técnica às Autarquias Locais que era muito solicitada, nem a de financiamento das próprias Autarquias que também tinha de assegurar. A actividade de gestão das concessões e de supervisão dos interesses do Estado nas relações com elas reclamava muita atenção. Não dispunham da elasticidade de gestão de uma entidade privada, mas negociavam todos os dias com entidades privadas. Eu trouxe à conversa as actuações preventivas. A resposta foi de que estavam a ser mais curativas do que preventivas, porque para assumirem funções neste campo teriam de guarnecer as Direcção de Estradas; essa função implicava a desconcentração de competências e o reforço dos órgãos periféricos e não havia pessoal nem recursos financeiros para o fazer. Ora era nisto – nos meios humanos e nos meios materiais – que residia a grande dificuldade de gestão do IEP.

Foi-me perguntado qual era o padrão de qualidade que o Governo pretendia para a rede rodoviária. Respondi, naturalmente, que à frente de tudo estava a segurança. O resto teria de se ir acomodando aos recursos (Lembrei-me de uma visita que, anos antes, tinha feito ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil austríaco em Viena; como já haviam tomado a decisão de não construir mais auto-estradas, estavam muito ocupados com a afinação de uma máquina que media as diferenças de nível nos pavimentos; tinham fixado uma tolerância muito baixa, porque a existência de bolsas de água, mesmo pequenas, transformadas em gelo constituíam “ratoeiras” perigosíssimas para a segurança da condução).

Deveríamos, no plano estratégico, levar a cabo numerosas acções: a) proceder à revisão do Estatuto das Estradas Nacionais; b) rever a legislação em vigor respeitante ao regime de taxas aplicáveis às estradas e que constituíam fonte de financiamento para o IEP; c) rever os termos de referência dos contratos de conservação da rede rodoviária; d) reclassificar a parte dessa rede nos escalões inferiores aos Itinerários Principais Complementares; e) estabelecer um plano de formação e requalificação técnica do pessoal; f) elaborar um programa nacional para a instalação de áreas de serviço e repouso na rede não-concessionada; g) recativar o sistema de gestão e conservação e h) implementar a informatização integral e integrada de todos os departamentos do IEP.

Em matéria de acções no terreno a prioridade ia para i) a construção de novas instalações para os Serviços distritais que estavam num estado de penúria confrange-

dor. Depois vinha ii) a eliminação das zonas de acumulação de acidentes (os chamados “pontos negros”); o programa era intervencionar 50% dessas zonas em 2003. Seguiu-se iii) a cobertura integral da rede de IP e de IC com marcas rodoviárias (pinturas) que deveriam abarcar toda a rede rodoviária nacional. iv) Fazer o mesmo, em 50% na restante rede nacional. v) Reavaliar a sinalização vertical em cada itinerário. vi) Reavaliar (inspeccionar) as guardas de segurança em cada itinerário (isto para uma rede de 20.000 Km!). vii) Colocar marcos institucionais/jurisdicionais em toda a rede. viii) Elaborar normas técnicas sobre domínios onde elas não existissem. ix) E entregar mais 20% das vias desclassificadas às Câmaras Municipais.

O plano estratégico e as acções tácticas estavam, assim, bem identificados. O corpo técnico do IEP sabia muito bem o que deveria fazer. Eu poderia acrescentar um ou outro ponto menor, como seria, por exemplo, a preocupação de manter níveis de serviço com padrões internacionais, mas era tudo secundário em relação às linhas de orientação que haviam sido enunciadas. O fulcro da questão estava nos meios financeiros e humanos de que tanto precisavam.

Outro responsável recomendou que se consolidasse a execução do PIDDAC 2003 e se elaborasse um plano de médio-prazo antes de definir o PIDDAC 2004; eu estava de acordo. Aconselhou que se desenvolvesse a função de análise de redes, simulando ligações possíveis para permitir a avaliação de alternativas. Era preciso definir critérios em relação à construção de variantes que eram tão solicitadas pelas Autarquias Locais. Deveria começar-se por fixar a dimensão demográfica dos centros que as justificassem e estabelecer um conjunto de critérios que afastassem a análise casuística e as pressões políticas que eram sempre muitas e insistentes.

O sector das concessões deveria ter sido o que menos havia sofrido com a divisão do IEP em três institutos diferentes. Recomendava uma atenção particular à lubrificação das relações com o Ministério das Finanças, sempre difíceis e sem resultados uniformes; dependiam muito dos intérpretes na ocasião. Seria bom olhar mais de perto para a legislação sobre as concessões, porque havia aspectos relacionados com os contratos que deveriam ser mais aprofundados. As novas concessões não deveriam representar um encargo para o Estado que se revelaria difícil de suportar. Insistiu, particularmente, no acompanhamento a fazer junto das concessionárias.

\*

Reinava na administração pública portuguesa muito individualismo e muita falta de organização. Deveria ser feito um esforço expressivo de estruturação das instituições em todos os sectores. O acidente de Entre-os Rios representava um exemplo perfeito do que era a desestruturação institucional e do perigo que resultava da falta de ligação entre áreas de responsabilidade que deveriam ser complementares. O departamento de pontes do IEP havia sido “pulverizado”! Não admirava, por isso, que se assistisse ao resultado da existência de lacunas de responsabilidade. Havia-se perdido o sentido do processo construtivo. O técnico que falava era a favor da desconcentração mas sublinhou a importância da coordenação e autoridade técnica e da preparação dos agentes que guarneciam os órgãos desconcentrados. (Eu não podia estar mais de acordo).

A área das expropriações deveria merecer uma atenção especial por causa dos atrasos que gerava. Havia processos de expropriação com dez anos e mais! As expropriações eram realizadas pelo ICOR que beneficiava de um estatuto especial. Mas o processo reclamava uma agilização radical.

Quando comecei a manhã, eu não ia à espera de que me dissessem que tudo estava a correr bem. Neste tipo de sessões enfatizava-se especialmente o que faltava e o que entravava a acção. O que me surpreendeu positivamente foi o facto de todos os que falavam conhecerem muito bem os problemas por terem pensado neles e gizado um plano de actuação com prioridades estabelecidas, tanto no plano estratégico como ao nível tático. Como tal, eu agradeci-lhes, sinceramente, a franqueza com que haviam exposto os problemas e as soluções. Fiquei com a certeza de que ainda havia na Casa quem soubesse o que estava a fazer. Mas saí sob o peso de uma responsabilidade grande: seria possível guarnecer rapidamente a instituição com os quadros que assegurariam a sua continuidade?

Novamente, confirmei o acerto das minhas convicções em relação às inovações institucionais. Elas têm de se fazer com conhecimento de causa (quer dizer, estudo) e sempre a ritmo lento; as pessoas não suportam a anomia! Tudo tem o seu compasso certo para ser absorvido e não rejeitado por via de um corte súbito com o existente.

\*

A legislação comunitária costuma levar muito tempo a ser afinada, mas algumas vezes complica realmente a sua aplicação nos países-membros. Nos aeroportos de Lisboa e do Porto havia, em 2003, dois operadores de “handling”: a TAP e a PORTWAY (formada pela ANA e pela FRAPORT), sendo a segunda maior do que a primeira. Todavia, a directiva comunitária vigente impedia que num aeroporto europeu houvesse apenas dois operadores de “handling”, sendo um ligado ao gestor do aeroporto e outro responsável pelo transporte de mais de 25% da carga e dos passageiros desse aeroporto. Havia, seguramente, boas razões para ser assim, mas elas não estavam referidas em parte nenhuma. Porque isso acontecia, a Administração Comunitária tinha enviado aos dois aeroportos uma empresa especializada e conhecedora dos “dessous” daquela directiva que sugeriu à Comissão que fixasse em três o número de operadores de “handling” em função do espaço físico disponível e da dimensão do mercado. Ora sucedia que na maioria dos aeroportos europeus (Frankfurt, Madrid, Manchester,...) havia apenas dois operadores. Porém, eu embirrava com estes procedimentos da Administração Comunitária!... Embirrava com a vinda de um consultor, embirrava com o facto de não imporem essas exigências aos aeroportos de países grandes... e embirrava, sobretudo, estar a perder tempo com este tipo de intromissões. Mas tinha de reagir positivamente à “sugestão” feita antes de a ver transformada em “imposição”. Sugeri, para isso, que a Comissão fixasse em dois o número mínimo dos operadores, mantendo-se a Portway (a maior) e concorrendo a TAP associada minoritariamente a um outro operador, pois, manifestamente, não havia lugar para três. Sucedia que estávamos em pleno processo de privatização da TAP e havíamos optado pela cisão da companhia em três parcelas distintas: o “handling”, a manutenção e o transporte aéreo. Ora nós não poderíamos ver degradado o valor daquela área de negócios (o “handling”) por causa da admissão de um terceiro operador que entraria seguramente com preços mais baixos e iria ganhar espaço à TAP. Eles, em Bruxelas, não haviam pensado nisso, seguramente; seria muito mau sinal que o tivessem feito... Logo, a nossa proposta foi de que a TAP entrasse para a sociedade que seria o segundo operador com os seus activos, mas não com dinheiro que não tinha. O seu parceiro entraria com meios financeiros que iriam servir para a reestruturação

do próprio “handling” e, eventualmente, para as duas outras áreas de negócio, de maneira a conferir-lhe maior robustez financeira. Foi assim que a nossa proposta seguiu. Mas eu não augurava nada de bom...

\*

Em 16 de Janeiro soube que no novo concurso feito para o VTS (Vessel Traffic System) haviam levantado o processo oito potenciais interessados, quando no primeiro apenas tinham aparecido três. Isso era bom sinal. As propostas respectivas teriam de ser apresentadas até Abril.

Às empresas públicas haviam sido enviadas cartas especificando as medidas que deveriam tomar com vista à redução do défice. Todas as que estavam sob a minha tutela já as tinham tomado ou em vias de o fazer. De qualquer modo, a operação estava a conduzir a bons resultados, porque o valor défice era de 2,8%, portanto inferior aos almejados 3%!

Na sequência das avaliações feitas foi fixado como referencial para os aumentos de vencimentos a efectuar o valor de 2% para a massa salarial, mas somente para as que davam lucro. As restantes tinham de fazer mais pela vida; talvez houvesse algum aumento menor, mas a Ministra das Finanças queria analisar a situação, caso por caso. Nessa ocasião, estava em plena constituição o novo Museu do Oriente que se iria instalar num edifício em Alcântara que integrava o Património do Estado, confiado à minha tutela. Era preciso aliená-lo para o efeito. Foi o que aconteceu em Janeiro de 2003.

Eu atribuía muita importância à existência de plataformas logísticas multimodais. Era preciso fomentar o recurso aos transportes ferroviário e marítimo e procurar atenuar o peso do rodoviário. Havia, como já referi, o Gablogis, um grupo de missão a quem estavam confiadas tarefas nesse domínio. Chegavam-me sinais, de vários lados, a avisar-me de que ele não responderia às ambições que acalentávamos, mas ele apresentava a grande vantagem de já existir e de não reclamar, por isso, todo um processo de montagem estrutural. Eu estava disposto a fazer a tentativa de procurar, com eles, uma via para a sua afirmação. Recebi-os no dia 16 de Janeiro. Propunham que se adaptasse a fórmula de Agrupamento Complementar de Empresas (ACE) para tornar o negócio operacional; porque de um ne-

gócio se tinha de tratar e não de criar mais um “brinco” pendurado na orelha do Orçamento. Uma vez constituído o ACE este contrataria a gestão a uma sociedade terceira ou, então, constituir-se-ia uma sociedade específica para o efeito. Numa fase mais avançada da operação procurar-se-ia uma parceria internacional.

Devo dizer que não gostei nada da conversa, pois demonstrava que não havia ideias claras nem vontade de agarrar o negócio. Sabiam que havia 18 milhões de contos num programa operacional a que poderiam concorrer, mas eu teria de buscar a contrapartida nacional e inscrevê-la no PIDDAC ou noutro lado qualquer, além de fazer diligências para que a referida candidatura fosse aprovada. Todavia, a primeira coisa seria definir o modelo de negócio, o que eu pensava que já estava feito e consolidado. Entendiam que a prioridade deveria ser dada à Bobadela e ao Carregado que funcionaria como seu desdobramento. A plataforma de Leixões teria de ser polinucleada. Propunham, depois, uma lista de plataformas logísticas com carácter municipal: Guarda, Chaves, Elvas, Castro Marim, Tunes, Figueira-da-Foz e Viseu/Mangualde. Pediam, contudo, que se esperasse pelos resultados de um estudo sobre plataformas logísticas que tinham encomendado. Então, também me apresentariam o Plano Director das plataformas que estava incluído na encomenda. Dei razão àqueles que me tinham avisado de que dali não sairia resultado nenhum. Ficou claro que eles não estavam empenhados em fazer aquilo para que haviam sido designados. E sem muito empenhamento não se consegue nada...

Logo preveni o Secretário de Estado de que tínhamos de ir por outro caminho.

Havia, nessa altura, muitos “casos” que surgiam em cima da minha mesa: a Inspeção-geral de Finanças estava a fazer investigações numa administração portuária; noutra o presidente havia sido citado para ir à Polícia Judiciária por causa de um ajuste directo que havia feito ao arrepio das orientações dadas...

Havia uma ZAL (Zona de Actividades Logísticas) em Sines que reclamava a desafectação de 12 hectares com muita brevidade; se o não fosse, alguém exerceria o direito de reversão Isso denunciava uma falta de atenção indesculpável. A Docapesca vivia de não pagar contas a ninguém; ela estava no perímetro da Administração do Porto de Lisboa. Tinha de ser extinta e quanto mais depressa o fosse melhor. Isso aconteceu pouco tempo depois.

Seguindo as instruções que eu havia dado, as Administrações Portuárias deveriam ter planos estratégicos para fundamentar a sua acção a médio-prazo. Um deles havia custado 100.000 contos, mas a Administração respectiva dispunha de receitas e tinha-o pago. Mas algumas outras solicitavam apoio, porque não tinham meios para os pagar. Tive de lhes chamar a atenção para o facto de o primeiro mérito de um plano estratégico ser obrigar uma administração e os seus técnicos a pensar no que queriam para o seu porto, fixando os objectivos que julgassem estar ao seu alcance e que deviam, por regra, ser sempre ambiciosos. O que eu pretendia era que os planos estratégicos fossem todos elaborados internamente. As empresas de consultoria andavam sempre à procura deste tipo de encomendas, porque eles eram fáceis de executar e as administrações ficavam muito aliviadas por terem alguém a pensar por elas. Sucedia, porém, o contrário de não terem dinheiro para lhes pagar...

Os acessos ao Estádio da Luz tinham que ser terminados rapidamente, por causa do Euro 2004 e, para andarem mais depressa, conferiu-se ao Benfica a qualidade de dono da obra, mas determinei que os pagamentos só se fizessem contra facturas e após comprovação da veracidade dos autos de medição e da qualidade do trabalho feito. Para esta operação era fulcral escolher o fiscal certo: minucioso na observação, competente na gestão e inflexível no cumprimento das regras.

Em relação ao nó da Damaia, na CRIL, tinha havido uma grande manifestação de protesto por parte dos habitantes do Bairro de Santa Cruz. Em relação ao eixo Norte/Sul, em Lisboa, já estavam a decorrer os trabalhos de topografia e as expropriações. Em Sines, a “Port of Singapore Authority” ameaçava ir-se embora, denunciando o contrato. Suspeitei que fosse uma manobra para melhorar as respectivas condições que haviam sido aceites poucos meses antes. As minhas suspeitas confirmaram-se, porque ainda hoje (2018) passados mais de quinze anos permanecem no local e desenvolvem uma actividade que tem crescido sempre.

Havia que transpor uma longa série de regulamentos internacionais, oriundos da JAA (Joint Aviation Authorities). O INAC (Instituto Nacional de Aviação Civil) tinha encarregado de fazer o trabalho um escritório de advogados que esbarrou com as dificuldades técnicas relacionadas com a especificidade própria do sector. O trabalho deveria ser realizado por equipas mistas de engenheiros e de juristas. Mas

o dito gabinete só tratou a parte jurídica sem ligar aos aspectos técnicos, nomeadamente em matéria de terminologia. O INAC tinha pago 10.000 contos pelo trabalho, mas ele teve de ir para o lixo, porque além de não servir para nada, estava escrito numa linguagem intragável. Ninguém percebia o sentido do que lá estava escrito. Uma década antes tudo teria sido feito “intra-muros”... Desde que se adoptara o “outsourcing” a probabilidade de acontecer esse tipo de acidentes crescera. Dispor de uma Administração competente e robusta representa uma grande riqueza para qualquer país, seja ele desenvolvido ou sub-desenvolvido!...

\*

Nas negociações que se aventavam para privatização da TAP, contemplava-se a hipótese de a parcelar em três partes, uma respeitando ao “handling”. O pior é que esta tinha mais de 2.000 funcionários e o máximo que seria justificável seriam 1.300! Teriam de ser dispensados 700!...

\*

A Procuradoria-geral da República deu um parecer esclarecendo que nenhuma Câmara Municipal poderia lançar uma auto-estrada que não estivesse integrada na rede nacional respectiva que havia sido aprovada por decreto-lei. Vinha isso a propósito da auto-estrada de Mafra cuja iniciativa se devia ao Autarca Local. Ele bem movia influências partidárias importantes, mas eu não podia adoptar qualquer posição que não estivesse assente numa legalidade absoluta e incontroversa. Como eu não cedia, fui integrado no grupo dos “inimigos” da Autarquia. Quem acabou por legalizar o processo foi um Governo da Oposição. Talvez por isso!...

\*

Eu tinha grande esperança na actividade do Conselho Nacional dos Portos e dos Transportes Marítimos que havia feito aprovar. Mas o assunto não era pacífico em alguns lados, nomeadamente por parte das associações patronais do sector. Todavia, havia muita gente a querer integrá-lo, o que para mim representava um indicador positivo. Mas eu tinha a certeza de que não se poderia transformar o Conselho numa multidão; havia limites para o seu tamanho de modo a poder ser

útil a sua consulta; uma dimensão razoável é sempre permitir a intervenção durante uma manhã, de todos os seus membros, durante cinco minutos cada um, ou de metade com o dobro do tempo. Não me agradava estar a substituir personalidades que iriam ser designadas pela sua competência naquele domínio por via da representação de mais associações que, seguramente, dariam preferência à defesa do seu sector. Por muito tecnocrático que isso pudesse parecer não era um conselho de concertação de interesses o que eu pretendia, mas antes um órgão de consulta, tendo em vista a modernização dos portos e dos transportes marítimos.

\*

O caso da ponte “Europa”, em Coimbra, não me estava a dar somente preocupações em relação à construção da sua estrutura. O projecto encontrava-se em revisão profunda por dois projectistas em quem eu depositava a maior confiança; falava com eles periodicamente e sabia que estava prestes a ser apresentada uma solução exequível. Cuidados maiores me dava a inspecção que estava em curso e que já ia em mais de 13.000 páginas, formando 76 volumes!... O lançamento da empreitada tinha sido feito com base num ante-projecto!... Ficava claro, da leitura do processo, que tanto a apreciação do projecto como a das propostas para a sua construção haviam sido muito ligeiras. Não chega ser voluntarista e querer ver as obras feitas rapidamente, por razões eleitorais ou pelo nobre propósito de as pôr ao serviço das populações. Tem de se ser sempre rigoroso em relação ao processo de as levar a cabo. A pressa é sempre fonte de sarilhos futuros... Se há ponte, em Portugal, em relação à qual eu recomendo um acompanhamento muito próximo é esta de Coimbra. Desde o enunciado dos termos de referência da sua encomenda até à construção, tudo foi “remendado”! Em caso de acidente, a sua substituição levará anos e causará um impacto negativíssimo na economia da região. Veja-se o que está a passar-se em Génova, com o colapso da Ponte Morandi (Agosto de 2018).

\*

A embocadura do Douro sempre apresentou uma instabilidade de funcionamento grande. Para quem durante décadas fez semanalmente a viagem aérea entre o Porto e Lisboa não era novidade que o areal formado na foz do rio va-

riava continuamente de forma, com laguna no meio ou sem ela, com uma lança paralela à corrente ou sem ela... A verdade era que todos os anos se modificava. Já haviam sido há muito quebrados os rochedos que faziam do local o obstáculo mais temido dos viajantes do fim do século XIX que se dirigiam ao Brasil, mas não era possível pensar em estabelecer uma ligação regular de embarcações que assegurassem o tráfego flúvio-marítimo. Por outro lado, quando havia temporal do sudoeste, as casas eram impiedosamente fustigadas, tendo o trânsito da marginal de ser interrompido frequentemente. Ora, para pôr fim a todos estes inconvenientes tinha sido proposta pelo Gabinete de Navegabilidade do Douro e pela Administração dos Portos do Douro e Leixões a construção de dois molhes, um na margem direita outro na esquerda, que assegurassem a manutenção de um canal e estabilizassem o areal constituído na margem esquerda que era, aliás, uma zona protegida em termos ambientais por ser zona de paragem de aves migratórias. Sucedeu que o primeiro projecto não havia sido muito apurado e assentava em numerosos maciços que vinham até ao nível da estrada, mas a notícia dada nos jornais referia a sua altura, mas não esclarecia que ela era contada a partir do zero hidrográfico e não da berma da via marginal. Tanto bastou para se levantar uma celeuma enorme entre os moradores das vizinhanças, entre os quais estavam figuras gradas da Cidade. E não adiantava nada estar a esclarecer o equívoco: ou não queriam os molhes ou exigiam que houvesse um projecto novo. O pior era que já existia um devidamente pago e adjudicado, pelo que havia que esgotar todas as possibilidades de o salvar. Quando o assunto me foi apresentado fiquei a saber que o estudo de impacto ambiental estava quase concluído e que era acompanhado, simultaneamente, pela Auditoria Ambiental e pelo Instituto Portuário e de Transportes Marítimos (IPTM), como deveria ser. Estimava-se que, se tudo corresse a contento, a obra poderia ser lançada no verão e que duraria dois anos. Entretanto, já tinha havido uma adjudicação provisória da mesma. A verdade é que nada satisfazia o grupo de pressão que não fosse um novo projecto. Já não foi comigo que se teve de decidir sobre a matéria. Ainda por cima o projectista ganhador acabou por ser um velho conhecido meu a quem, passados uns anos, foi entregue o prémio Secil para obras de Engenharia Civil, tendo eu tido a

distinção de discursar na cerimónia respectiva a solicitação do autor do projecto. Ficaram-me desse incidente vários ensinamentos: qualquer projecto tem sempre de representar a resposta mais moderna que existe para resolver o problema que se põe; é preciso ter o maior cuidado em relação à forma como se comunica com o público o conteúdo da solução; quando a comunicação social pressente qualquer vulnerabilidade, mesmo susceptível de correcção, dá um trabalho enorme estar a contrariá-la, raramente se conseguindo ganho de causa; os grupos de pressão constituídos têm de ser devidamente esclarecidos, nunca em grandes reuniões tipo-comício, mas em pequenos encontros com os seus líderes; criado um ambiente propício ao descrédito de uma solução, o melhor será partir para outra, procurando que os seus custos não sejam exorbitantes, porque o clima criado justificará qualquer preço para substituir a resposta insatisfatória; facilmente um caso destes servirá de bandeira para reivindicações político-partidárias ou regionalistas, altura em que um problema já complicado se tornará insolúvel... Enfim, o melhor será começar por fazer o projecto mais moderno que o estado da tecnologia permitir e mostrá-lo a todos com clareza.

\*

Em 4 de Fevereiro, soube que a conclusão da CRIL iria mesmo atrasar meio ano por causa das “oscilações” do seu traçado devido às barracas e à necessidade de assegurar uniformidade de atributos próprios de um Itinerário Complementar. Algumas horas tinha passado eu a “limar arestas” e a procurar soluções praticáveis. Quase todas tinham a ver com o pagamento de pequenas obras; poucos entendiam o valor do tempo e, por conseguinte, da conveniência de terminar a obra rapidamente.

\*

Ainda em 4 de Fevereiro, chegou-me um relatório dos consultores da obra da ponte Europa, em Coimbra, que esclareciam que a “falsa” inovação da solução adoptada havia constituído um mero pretexto para lançar o concurso nas condições, aliás desastrosas, em que o foi: Pobre país, recheado de tantos “chico-espertos”... O pior, para estes, é que se chega quase sempre à verdade...

\*

Em 2003, haviam-se tornado frequentes os passageiros “desordeiros” nos voos comerciais. Era preciso adoptar legislação clara, mas firme para invocar em caso de necessidade, tal como já havia acontecido em alguns outros países, mas isso teria de assumir a forma de lei. Pareceu-me que fazê-lo através de uma lei substantiva era aparato de mais. De modo que resolvi propor que o fosse por via de uma autorização legislativa. A proposta teria de vir do INAC (Instituto Nacional de Aviação Civil). De resto o seu conteúdo correspondia perfeitamente a uma recomendação recente da ICAO (Internacional Civil Aviation Organisation). Por alguma razão, em certas linhas “mais atreitas” às manifestações em causa, aumentava-se ligeiramente a temperatura da cabine para provocar o sono dos passageiros!... Por outro lado, passou-se a ser muito mais restritivo em matéria de consumo das bebidas alcoólicas; uma proposta que já estava elaborada.

\*

A invernia de 2002/2003 tinha causado enormes danos nas estradas. Em 4 de Fevereiro já se dispunha da avaliação dos estragos, distrito por distrito. Montavam os custos totais a 90 milhões de euros. Havia a esperança de que não fosse necessário vir a gastar tanto dinheiro!

\*

A ordem, como se sabe, era de introduzir portagens em todas as auto-estradas já postas ao serviço. Uma das que mais protestos suscitava (e ainda suscita... em 2018!) era a chamada Via Longitudinal do Algarve ou Via do Infante. Todavia, ela representava também uma das que mais expressivamente poderia gerar receitas para equilibrar o sistema. Fui informado de que demoraria um ano e meio para construir as praças de portagem, mas quanto mais tempo estivesse sem portagens, mais custaria vir a pagá-las. Por outro lado, o atraso invocado significava que a efectivação do pagamento ocorreria a um ano das novas eleições legislativas, o que nenhum governo gosta de fazer. Só me restava a solução de fazer acelerar a construção das ditas praças. Queria pôr na Via do Infante um grande motivo escultórico para invocação do seu patrono. Só insisti em que o seu autor

fosse um escultor com provas dadas; é que eu tenho um grande receio em relação a “monumentos” desenhados por amadores ...

Havia que sancionar a Marina de Albufeira; ela tinha sido feita durante os governos anteriores. O pior era que o pedido de parecer sobre o seu impacto ambiental exibia uma data posterior à conclusão das obras! Mas eu deveria homologá-lo! Como fazer? Eu teria de mencionar a data verdadeira em que o pedido tinha sido feito. Não poderia ocultar ou omitir fosse o que fosse.

\*

Já falei da, então, chamada Ponte Europa, em Coimbra. Os dois consultores haviam resolvido o problema técnico mas sobrava o financeiro. Em 29 de Janeiro apresentaram-me o sobre-custo que o primeiro havia determinado. O custo inicial previsto era de 6,8 milhões de contos, mas já estava em 9,9 milhões, não se sabendo ainda onde pararia. Estimava-se, então, que pudesse alcançar os 13,6 milhões. Quando a ponte foi lançada a legislação permitia ir até um sobre-custo de 50%. Mas, para um montante que era o dobro, teria de haver um decreto-lei especial, constatando o carácter excepcional da situação e autorizando o pagamento. Dei indicações para que no seu preâmbulo se justificasse tudo com pormenor, transcrevendo praticamente o sumário do inquérito com referência a todo o historial de um processo que não poderia voltar a repetir-se. Estimava-se que, em finais de Fevereiro, estivesse concluído o projecto de execução com grandes pormenorizações relativamente ao processo construtivo a adoptar. Se não voltasse a haver problemas, admitia-se que ela pudesse estar concluída em 2004.

Volto a dizer: tudo começou mal com a elaboração de termos de referência completamente desajustados!

\*

O traçado da CRIL determinava contactos com o ministro para resolver problemas transversais que envolviam as Câmaras Municipais de Lisboa e da Amadora e o Instituto de Estradas de Portugal. A questão tinha sempre a ver com as barracas, o realojamento, as responsabilidades das Câmaras nesta operação e o oportunismo dos moradores que instalavam numa noite a sua habitação sobre o traçado expectável como forma de terem assegurado o acesso a uma nova.

A CRIL era um Itinerário Complementar e, por isso, tinha de obedecer a parâmetros de projecto bem definidos, a homogeneidade de traçados e a normas técnicas que estavam estabelecidas. O traçado já fixado era o único possível, porque assegurava também a protecção do Aqueduto das Águas Livres e de alguns caneiros existentes na área. Por outro lado, ele satisfazia exigências de segurança relativas à circulação de centenas de milhar de veículos por dia. Todos concordavam que se estava numa situação limite de cumprimento das normas técnicas fixadas para um IC.

O reclamado nó da Damaia deveria inserir-se de tal modo que não houvesse incapacidade de escoamento; tinha de se garantir a existência de quatro vias por causa dos níveis de serviço que era indispensável assegurar. Mas o dito nó tinha implicações apreciáveis no Bairro de Santa Cruz, que seria destruído numa franja, determinando por isso mais realojamentos a pagar. O “impacto” na zona do Bairro já era conhecido desde 1994, mas, aparentemente, ninguém tinha estado muito empenhado na sua resolução. No fundo tratava-se de minimizar o impacto negativo através da construção de muros de trincheira suficientemente robustos e altos. Era o pagamento dos mesmos que as diversas partes estavam a tentar empurrar para o Governo. Todos concordavam com a necessidade de cumprir com as normas técnicas e de construir a CRIL o mais rapidamente possível; mas procuravam que fossem os outros a pagar... Por isso a operação se arrastava...

\*

Eu continuava a ouvir a banca e a administração da TAP a respeito da sua privatização. Foi o que aconteceu em 30 de Janeiro. Todos estavam de acordo que seria conveniente separar o negócio em três partes: o “handling”, a manutenção e o transporte aéreo. Dessa forma, a privatização separada de cada uma delas tinha franca possibilidade de sucesso. Estava a trabalhar-se nesse sentido e próximo da sua conclusão. Estimava-se que os activos do “handling” montassem a 65 milhões de euros, os da manutenção a um valor situado entre 150 a 200 milhões e o transporte aéreo a outro entre 700 e 800 milhões. Assim, “grosso modo”, o activo andaria à volta de 1.000 milhões de euros que equivaleria ao passivo que também andava à volta de 1.000 milhões.

Por isso diziam que a operação tinha probabilidade de sucesso.

\*

O caso da Docapesca estava a revelar-se insustentável. Perdia, regularmente, 800.000 contos por ano. Ganhava 500.000 contos por ano em “sub-arrendamento” das suas instalações. Mas mantinha ao serviço cerca de 900 trabalhadores, o que representava, em quaisquer circunstâncias, um problema social grave. A Direcção-geral das Pescas devia mais de três milhões de euros à Administração do Porto de Lisboa. Era por isto que eu me via chamado a resolver o problema. Para mim, só a sua extinção ultrapassaria o problema. E quanto mais depressa melhor.

\*

Face aos problemas surgidos em relação à então chamada “Ponte Europa”, em Coimbra, eu decidi ter uma conversa directa com o seu autor. Já havia mantido algumas com os responsáveis do Instituto de Estradas de Portugal e com os consultores contratados para remediar a situação, mas entendi que, por uma questão de lealdade, deveria também ouvir o projectista. Veio falar comigo no dia 7 de Fevereiro.

A forma de lançamento do concurso respeitando a um ante-projecto havia-lhe parecido anormal, mas aceitou-a. Tinham aparecido cinco soluções. Manifestou estranheza por terem optado pela mais cara. Eu já disse noutro lado, que os erros do processo haviam começado com a definição dos termos de referência da encomenda!... Afinal, prolongaram-se ainda mais do lado do dono da obra... Manifestamente, queria fazer-se a obra mais espampanante possível!... Segundo me foi transmitido: uma coisa que se afirmasse na paisagem!... Ora, em meu entender, em Coimbra tudo deve ceder, em matéria de “afirmação”, à Torre da Universidade!... Esta é que constitui o emblema da Cidade.

Não existia, para o dono da obra, qualquer obrigação de contrato do projecto de execução. A que veio a ser a empresa adjudicatária da construção ganhara o concurso por menos de um milhão de contos em relação à base que correspondia à estimativa do próprio projectista. Mas o contrato com os projectistas havia-se esgotado com a apresentação dos ante-projectos. O contrato para a elaboração do projecto de execução da ponte foi celebrado já com o empreiteiro escolhido. Tinha havido bastantes propostas para a execução do projecto com base somente no ante-projecto que fora seleccionado: sete ou oito propostas. Por outro lado, a

adjudicação tinha de ser feita até uma determinada data referida nos termos do concurso. O processo construtivo proposto era pouco comum, parecendo não haver experiência em relação à sua prática, nem se saber muito acerca do mesmo. Ganho o concurso do ante-projecto e escolhido o empreiteiro com base nele, o projectista começou a desenvolver o projecto recorrendo a uma solução dita “dos cavaletes” que não era aquela que ele próprio havia preconizado no início. Os problemas com a solução sugerida pelo empreiteiro só vieram a revelar-se numa fase adiantada da construção aquando da “colagem” das aduelas. Essa colagem havia sido feita em regime de “trial-and-error”, sem consulta ao produtor da cola. A primeira cola usada era espanhola, mas não havia resultado bem. A segunda era suíça, tinha vindo acompanhada com instruções de aplicação e, pelos vistos, depois disso, não tinham ocorrido problemas. O Instituto de Estradas de Portugal havia exigido a presença no estaleiro de consultores vindos da empresa produtora da cola; no relatório então produzido havia referência a problemas de natureza construtiva. Manifestamente, tinha havido deficiências no recurso ao sistema dos “cavaletes”. Para o projectista o que sucedera tinham sido problemas de estaleiro que não estavam relacionados com o projecto. O colapso do sistema de armazenamento das aduelas decorrera do facto de as terem colocado umas sobre as outras; foi a questão da “stockagem” das aduelas que representou a causa de tudo quanto tinha vindo a seguir, segundo o projectista. Entretanto, o adjudicatário tinha feito vir um consultor unicamente para um aspecto específico da construção respeitante ao plano de contra-flechas e tensionamento dos tirantes; não havia sido para ser consultor do adjudicatário em geral. O autor do projecto achava que os tubos das treliças deveriam estar danificados. Eles eram de aço especial e vinham de fora. Entretanto, havia-se instalado um diferendo completo entre o projectista, o empreiteiro e a própria fiscalização. A partir daí nunca mais se haviam entendido. Daí a necessidade de se recorrer a dois consultores externos e de se ter decidido levar a obra até ao fim com base nas orientações destes especialistas, o que veio a acontecer. Apuraram que tinha havido grandes responsabilidades pelo sucedido, por parte do empreiteiro. Durante a visita que fiz à obra, rodeada da maior discricção, ficou combinada a estratégia a seguir. A obra foi concluída com a primeira preocupação de ga-

rantir a sua segurança total. Obviamente, teve de ser levantado um inquérito a todo o processo.

Quando se quer andar muito depressa e se ultrapassam as formas consagradas para executar uma obra é preciso comandar muito bem todo o processo, o que manifestamente não havia acontecido. Lembro-me de ter visto, posteriormente, o ante-projecto da que teria sido a solução mais barata. Ela correspondia a uma obra discretíssima que não se via ao longe, porque era sóbria, mas resolvia o problema da travessia do rio. Fiquei com muita pena por não terem sido sensatos no aspecto estrutural e poupados em relação aos dinheiros. Quiseram fazer uma coisa “nunca-vista” e tudo lhes saiu mal. A aplicação das boas-regras tem de se impor sempre, nada substituindo o bom-gosto que habitualmente anda associado às soluções mais discretas e menos dispendiosas.

Devo dizer que a audiência não me convenceu de que um projectista tenha que aceitar todas as condições que lhe são impostas por um dono-da-obra. Ele deve ter o critério suficiente, resultado da sua experiência, para recusar uma encomenda, se esta for formulada em moldes que não deem a garantia de que tudo correrá bem até ao fim.

\*

Em 10 de Fevereiro vieram dizer-me que na Comissão Europeia se estimaria muito que houvesse uma proposta para se concretizar a “Auto-estrada do Atlântico”. Eu disse logo que não havia país mais indicado para o fazer do que Portugal. Subscrevê-la-íamos imediatamente, embora não se soubesse ainda muito bem o que era uma Auto-estrada do Mar. Mal eu sabia que passada meia-dúzia de anos seria eu o Coordenador Europeu das Auto-estradas do Mar!... E que haveria de ser com a minha colaboração que se iria refinar o conceito e estabelecer as componentes a financiar para dispor de bons portos e de transportes marítimos seguros e eficazes. De qualquer forma, antes de subscrever a proposta, reuni-me com responsáveis dos portos, das alfândegas e da Marinha para analisar em que pontos haveríamos de insistir. Não se sabia muito bem do que se tratava, mas o propósito era fazer recorrer mais aos transportes marítimos, para os grandes trajectos, torná-los mais seguros e eficientes, ao mesmo tempo que se modernizassem os

portos de modo a torná-los mais “oleados”, reduzindo o tempo e o custo das operações de carga e descarga. Resumirei as achegas que ouvi:

Além da Auto-estrada do Atlântico a ideia era avançar com outras no Báltico e no Mediterrâneo. Gostariam de ver associadas às instituições públicas representantes do sector privado ligados aos transportes ou ao mundo empresarial. O transporte marítimo de curta distância (“short sea”) também deveria beneficiar, tal como as grandes ligações intercontinentais. Um dos objectivos era ver o transporte marítimo substituir o rodoviário. Havia já uma Agência de Transporte Marítimo de Curta Distância, mas ela ainda não se tinha afirmado (Nem veio a fazê-lo...). As Alfândegas acolhiam com entusiasmo as iniciativas que eu havia enumerado e que lhes parecia conduzírem a um projecto inovador; pelo menos em relação às mercadorias da União, a Auto-estrada representaria uma inovação notável. Teria de haver uma grande modernização no domínio da informática, porque se teria de passar a adoptar um manifesto electrónico e a criar um “balcão único” (Veio a chamar-se “single window” ou “guichet” único, ou janela única). As linhas extra-comunitárias apresentavam problemas de outra índole, nomeadamente no que respeitava à cobrança do IVA. A Autoridade Marítima Nacional olhava com satisfação para a proposta e considerava-a um instrumento de progresso; mas havia que investir bastante para o agilizar. Era importante envolver os operadores portuários, os transitários, os armadores e as próprias comunidades portuárias. A iniciativa não deveria confinar-se ao transporte “rol-on-roll-off”, mas abarcar outros tipos de transporte marítimo. Seria bom que houvesse terminais dedicados para as operações respectivas, Não deveria haver segregação desta modalidade nos pontos de maior intensidade de tráfego como eram, por exemplo, o Canal da Mancha ou Gibraltar. Os portos é que seriam os postos de cobrança das “portagens”, mas o “trajecto” também interessava e para garantir a sua segurança a contribuição do sistema VTS era muito importante. Deveria haver segregação do tráfego em função da dimensão dos navios e também a definição dos portos onde tocariam as linhas regulares. Haveria nesta iniciativa um grande paralelismo com o transporte aéreo; porque não ir buscar inspiração ao que se havia já feito neste último, nomeadamente às discussões que tinha havido sobre Schengen e à experiência já adquirida pelo INAC (Instituto Nacional de Aviação Civil)? O transporte marítimo estava a perder todos os dias para o transporte

rodoviário (não para o ferroviário...); por isso, era urgente actuar. O uso do VTS para definir e acompanhar os planos de rota representara um grande passo no sentido da melhoria da segurança e da pontualidade dos transportes marítimos. A colaboração das alfândegas revelava-se fundamental para o estabelecimento de “centros de despacho” dos navios. Quais seriam e de que ordem os apoios financeiros comunitários? Os nossos problemas prendiam-se mais com a excentricidade dos nossos portos em relação ao sistema portuário europeu do que com o congestionamento de portos e de rotas. Teríamos de dar muita atenção à criação de plataformas logísticas além, naturalmente, de o fazer em relação à simplificação dos procedimentos e à informatização dos sistemas. Seria óptimo que se aproveitasse este novo impulso para fazer renascer a marinha mercante portuguesa. Deveria haver acordos com os transportadores rodoviários na origem e no destino das cargas.

Não posso deixar de referir que as recomendações faziam todas sentido e que a tradicional desconfiança em relação à novidade parecia não existir. Era certo que havia ainda muitas coisas a definir, mas tinha-se avançado o suficiente para eu subscrever a proposta de estabelecimento da Auto-estrada do Atlântico. Assim o vim a fazer.

Todavia, como já disse, o projecto ficou quase parado até eu ser designado como Coordenador Europeu das Auto-estradas do Mar. Nessa posição, tive oportunidade de definir uma filosofia e de a concretizar em larga extensão. Foi um tempo em que visitei os principais portos da Europa e em que mantive profícuas conversas com as suas administrações, desde Roterdão até Hamina, desde Hamburgo até Varna, desde Valência até Klaipeda, desde Barcelona até Igoumenitsa... grandes e pequenos, modernos e antiquados, com administrações criativas e outras resistentes à mudança...

Devo reconhecer que foi um dos cargos que me deu mais prazer desempenhar. Sinal positivo foi o meu sucessor (Simpson) ter começado por afirmar aos nossos interlocutores que seguiria inteiramente as orientações que eu havia definido.

Na ocasião em que comecei a tratar da Auto-estrada do Atlântico com as entidades portuguesas que seriam naturalmente mais, não fazia a menor ideia que viria a estar associado com tanta responsabilidade ao desenvolvimento do projecto. Mas tive de o explicar e de elaborar sobre ele em inúmeras visitas aos portos da Europa.

\*

Havia grande azáfama de construção no porto de Setúbal. Como já referi, eu tinha designado para presidentes das assembleias gerais das administrações portuárias, os presidentes das associações empresariais com mais peso na zona de influência do porto. E isso parecia estar a dar resultados, porque as administrações dos portos passaram a manter um diálogo mais próximo com os representantes dos empresários, afinal os principais destinatários da sua actividade.

A SAPEC já detinha a concessão de um terminal no cais contíguo ao que havia sido concessionado recentemente (fins de 2002). Queria nessa altura um terminal reservado para granéis líquidos, porque, naquele de que dispunha, a carga dos sólidos e dos líquidos estava misturada e isso prejudicava as operações de carga e descarga. A pretensão era justificada por a empresa dispor de um terreno contíguo onde poderia fazer a “tankagem” desses líquidos e isso era importante porque o terraplano disponível não se revelava suficiente para a expansão pretendida. Mas queria fazer uma concessão com a Administração por extensão da então vigente, usando o mesmo preço por metro quadrado. A administração achava que isso seria uma boa solução, mas queria que eu a autorizasse. Comecei por pedir o parecer de um jurista que se pronunciou positivamente em relação ao pretendido. Depois perguntei à administração se, no caso de se abrir um concurso para o terraplano em causa, haveria muitos concorrentes; foi-me logo dito que, infelizmente, não haveria nenhum outro. A convergência dos dois pareceres permitiu-me autorizar a extensão da concessão nos precisos termos do contrato anterior. Andou-se mais depressa, mas foram feitas todas as verificações que importava fazer. Nunca ninguém levantou objecções.

\*

Os portos dos PALOP estimavam muito as acções de formação e de assessoria que os portos portugueses faziam em sua intenção. E estes, como sempre sucede, estavam disponíveis para as realizar quer em Portugal quer naqueles países (“O Vício de África”...). Mas eu deveria estar informado acerca do que se ia fazendo e de quanto é que isso custava, para informar o meu Colega dos Negócios Estran-

geiros que tinha a tutela da cooperação. Na realidade gastávamos muito mais do que parecia à primeira vista; tive de insistir para que se contabilizasse também o tempo dos técnicos dos portos que faziam palestras, porque havia sempre tendência para não ir até esses “pormenores”...

\*

Era preciso produzir um decreto-lei a permitir a realização de trabalhos a mais em montante maior do que 50% para poder levar a bom porto a chamada “Ponte Europa”. Sem isso ela não seria concluída. O relatório dos consultores independentes admitiam que se poderiam retomar as obras de construção do tabuleiro em Junho e, nesse caso, elas estariam concluídas em Dezembro. Donde a pressa daquele decreto.

\*

A situação em termos de técnicos no Instituto de Estradas de Portugal era muito preocupante. Muitos haviam-se reformado para ir trabalhar em empresas privadas e os novos não se deixavam aliciar pelos vencimentos da função pública. Por outro lado, a frota dos automóveis em que se deslocavam estava velha, permanecendo eles nas oficinas mais tempo do que na estrada. Eram precisos carritos pequenos de dois lugares. Mas as despesas estavam fechadas a sete chaves no Ministério das Finanças. Era um embaraço grande!...

\*

Prosseguíamos com a exploração das diferentes alternativas para fazer a privatização da ANA, nas melhores condições. Em 11 de Fevereiro ouvi um representante da firma consultora que havia sido contratada para o efeito pelo Governo anterior. Ele informou-me que mais do que buscar respostas indiscutíveis estavam preocupados em enquadrar o que estava a ser preparado para o efeito na Caixa Geral dos Depósitos. Havia a alternativa de se fazer a privatização por concurso único ou por parcelas. Ele entendia que a primeira seria menos célere mas que conduziria a maior valor potencial da privatização. Se desligássemos a privatização das construções em curso o valor obtido seria mais baixo.

Deveríamos contar com os extensos terrenos afectos à ANA no aeroporto da Portela, mas sobre eles existia um longo contencioso entre a Câmara Municipal de Lisboa e a Direcção-geral do Património. Conviria fazer uma reunião conjunta com os bancos e com os juristas que estavam a tratar do caso. Nela se deveriam destacar três coisas: i) o processo jurídico; ii) a questão dos terrenos e iii) o contrato de concessão.

Sempre me fez confusão a verificação de que se complica sempre tudo, em Portugal. A privatização da ANA já vinha de antes da minha passagem pelo Ministério. Até se resolver, passaram mais três ou quatro ministros!... Assim não se vai longe!

\*

O acidente de Camarate que vitimou o Primeiro-Ministro Francisco Sá Carneiro e os seus acompanhantes tem sido objecto de sucessivas comissões de inquérito que não chegam às conclusões que alguns grupos queriam ouvir e que, por isso, fazem desencadear uma nova comissão, com o pretexto de que a anterior não integrava técnicos suficientemente competentes para aprofundar o assunto. Em 2001 tinha havido um pedido ao Primeiro-Ministro António Guterres para o processo ser reanalisado; se a nova comissão de inquérito concluísse pela tese do atentado, talvez os tribunais viessem a reabrir o processo. Esse pedido havia “encalhado” na Assembleia da República por dissolução desta. Já durante o 15<sup>o</sup> Governo tinha sido reconstituída a comissão parlamentar respectiva que retomara o pedido para a reanálise do processo. Foi formada uma nova comissão de inquérito composta por pilotos com experiência e muito respeitados pelos seus pares. Como eu sabia o resultado das comissões anteriores, antes de formalizar a que estava a ser proposta mandei auscultar os principais grupos que insistiam na reabertura do processo para saber se entendiam ter eles as competências requeridas. A resposta não poderia ter sido mais elogiosa. Estava desse modo assegurado que não seria de novo invocada inabilidade, falta de capacidade ou tendenciosidade. Devo dizer que, propositadamente, não recebi nunca a nova comissão de inquérito. Fiquei com o maior respeito pelo trabalho profissional que desenvolveram, mas não me dei o gosto de os conhecer pessoalmente nem de trocar impressões sobre o conteúdo do inquérito que elaboraram.

O GPIA (Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários) é que se deveria pronunciar sobre o assunto. O seu director teve de ler toda a documentação que já detinha. Sucedia que o GPIA não dispunha de recursos humanos em quantidade e qualidade para levar a cabo tão melindrosa tarefa. Daí o facto de ele se limitar a homologar ou não os relatórios que lhe eram presentes. Na sequência do que fizesse, o GPIA tinha de levar ao conhecimento da ICAO (Internacional Civil Aviation Organisation) todos os relatórios de que dispusesse, particularmente para servirem de base às medidas de prevenção que a organização entendesse dever tomar.

Os relatórios não poderiam ir para os tribunais por causa de não haver a possibilidade de incriminação dos pilotos. Mas a ICAO, nas suas funções, considerava a prevenção a sua tarefa mais importante. O resto não era com ela.

É evidente que as estruturas da Administração não tinham meios humanos para apoiar a comissão de inquérito. Eles tiveram de ser contratados para o efeito. Havia uma lista interminável de pessoas que tinham manifestado disponibilidade para fazer depoimentos. O limite era, naturalmente, a capacidade e o tempo dos inquiridores. A mim, o que competia era assegurar que estes, por terem “curricula” profissionais de altíssimo nível, não seriam contestados nas conclusões a que chegassem. O presidente da comissão até tinha um curso de investigação e prevenção de acidentes com aeronaves realizado na Universidade da Califórnia do Sul... Era uma especialidade de existência improvável em Portugal; pois, mesmo assim, conseguiu-se a sua colaboração. Eles realizaram o seu trabalho sem a mínima interferência do Ministério. O relatório que produziram foi entregue a quem de direito.

\*

No dia 12 de Fevereiro soube que haviam sido constituídos, formalmente, os diferentes órgãos da Empresa para o Desenvolvimento do Aeroporto de Beja que vinha dos governos anteriores e em cuja acção as forças vivas do Distrito de Beja depositavam tantas esperanças. O 14.<sup>o</sup> Governo já havia autorizado o aumento de capital de 500 mil euros para 2 milhões de euros; tinha sido o Tesouro a permitir a elevação do capital, tendo exercido o direito de preferência sobre

a posse desse 1,5 milhões de euros. Ficava, assim, com 77,5% do capital. À Associação de Municípios de Beja caberia 10% do capital; o restante seria dividido pelo NERBE, pela CCDR do Alentejo e pela administração do porto de Sines. A regra, no Conselho Geral, era de um voto por representante. Teriam de se articular entre si para tomar decisões.

\*

Eu procurava arranjar uma solução para a iniciativa do Presidente da Câmara de Mafra. O argumento principal para não construir o trecho de auto-estrada que ele propunha era aquele não se inserir no Plano Rodoviário Nacional e não o fazer por não haver previsões de tráfego que justificassem tão elevado nível de resposta. Eu achava que o Autarca tinha optado por uma forma intolerável de actuar, mas ele conseguia mover influências insuspeitadas que actuavam a todos os níveis. Eu é que figurava como “embirrento” que estava a ser demasiadamente formal, não aproveitando uma iniciativa que deveria ser acarinhada... Em Fevereiro pedi uma estimativa de tráfego distinguindo o de verão do de inverno. Não seria o Instituto de Estradas de Portugal a construí-la, porque estávamos sem fundos para afectar, mas talvez pudéssemos tornar viável uma concessão. Não era, obviamente, isso que o Autarca queria, mas se alguém se viesse a interessar por construí-la talvez isso representasse a saída possível.

Insistiram comigo para que a CRIL fosse concluída por ajuste directo. Isso estava fora de causa. Teria de ser por concurso público, tal como o estudo-prévio para a ligação Alter-do-Chão/Portalegre que na mesma altura surgiu. Confrontavam-me, frequentemente, com promessas feitas (e documentadas...) pelos meus antecessores. O pior era que eles não tinham deixado nenhuma “herança” que permitisse custeá-las. Ficavam a pensar que era má-vontade minha ou, então, que isso representava o resultado da mudança de cor partidária do Governo.

Uma coisa que me irritava muito respeitava à falta de rigor legal com que certas nomeações haviam sido feitas, o que as tornava inválidas. A minha posição foi sempre a de deixar terminar os mandatos para haver substituições (e não ter de pagar indemnizações...). Nunca usei o argumento de “falta de confiança política” para substituir um alto cargo da Administração; por definição eles são politicamente

neutros. Se o não forem haverá, então, justificação para os dispensar; doutro modo, deverão levar os mandatos até ao fim. Mas havia casos menores de comissões de fiscalização em que não tinha sido indicado o revisor oficial de contas quando isso era indispensável; a solução que me propunham consistia em substituí-las na sua totalidade. Se eu o tivesse feito, os jornais afectos à Oposição, sairiam logo com notícias clamando “perseguição”... A resposta contando a verdade soava fraca e insinuava que eu estaria a aproveitar-me de uma circunstância menor para praticar um acto maior... Por isso eu insistia sempre com os meus adjuntos jurídicos para serem escrupulosíssimos em todos os aspectos formais que rodeavam as nomeações, as exonerações ou as alterações das condições dos contratos.

Iríamos ter dentro em breve um mapa de localização de uma rede de plataformas logísticas. Subsistia a questão da definição da fórmula institucional que cada uma teria. Estava fora de causa que fosse uma rede pública. Eu inclinava-me para que se adoptasse o estatuto de um ACE (Agrupamento Complementar de Empresas), cada plataforma tendo o seu. Para mim faria sentido que, em Sines, por exemplo, do dito ACE fizessem parte a Administração do Porto de Sines, a PGS e uma instituição bancária como a Caixa Geral dos Depósitos ou outra; pedi para que fosse analisada a composição mais operacional para cada uma das principais que seriam, naturalmente, as primeiras a ser impulsionadas.

Havia uma grande empresa internacional de transporte aéreo de mercadorias que queria fazer “handling” de carga no Aeroporto Francisco Sá Carneiro. O terminal respectivo criaria cerca de trezentos postos de trabalho e representaria uma grande ajuda para algumas indústrias da Região do Norte. Era necessária uma autorização formal para o fazer. Pedi para saber se isso causaria qualquer forma de prejuízo à TAP; parecia que não. Estava, por isso, em posição de a dar. Não se pode imaginar o movimento que ele hoje (2018) tem e como tantas actividades estão tão dependentes dos serviços que ele presta.

\*

A nossa “Via Verde”, na ocasião em que foi lançada, constituiu uma grande inovação, rapidamente copiada por muitos outros. De tal maneira o foi que a Comissão Europeia estava a analisar uma proposta de directiva respeitante às portagens

electrónicas nas auto-estradas. Era evidente que Portugal tinha de defender a “Via Verde” e zelar para que o sistema não viesse a ser prejudicado por uma regulamentação que não atendesse aos seus atributos. Foi nesse sentido que escrevi à Comissária, alertando-a para a importância do nosso sistema pioneiro. Tratou-se de uma longa carta em que o descrevi desde os seus primórdios. Para benefício de todos nós ele tem sabido evoluir, sempre com inovação e adaptação às condições vigentes. A harmonização prevista na directiva não nos poderia prejudicar.

Em Portugal deveriam ser abertos concursos para a cobrança das portagens. Não seria bom que fosse um único obviamente. Conviria que houvesse diversidade e, por isso, concorrência. Cobrar a portagem num sistema com trezentos nós já era comercialmente interessante. Na base da concessão estaria uma percentagem do montante global cobrado. Em muitos dos eixos havia massa crítica mais do que suficiente.

Os acessos aos estádios representavam um tema de preocupação permanente. Havia, desde o Governo anterior, um protocolo com o Benfica que estava a ser objecto de interpretações que não me agradavam. Impus que tudo se fizesse através de um concurso público. Havia alguns a não o querer; ainda bem que fui teimoso... O clube queria fazer atribuir a empreitada por ajuste directo com base no facto de o protocolo lhe atribuir o estatuto de dono da obra. Opus-me!

\*

Prosseguiam os trabalhos tendo em vista a privatização da ANA. No dia 18 de Fevereiro fiz no meu gabinete uma reunião com os principais intervenientes. Estava-se ainda numa fase de preparação contratual. Já dispunham de informação fidedigna em relação ao que se passava nos principais aeroportos europeus e de alguns do resto do mundo; como seria de esperar, havia vários modelos diferentes uns mais adequados ao nosso caso, outros muito específicos dos países ou das regiões onde eles se localizavam. Os meus convidados entendiam aquela reunião como de “kick-off” do processo. Por isso deveríamos analisar, mais de perto, dois ou três modelos que eu achasse que tinham mais possibilidades de ir para diante. Havia duas instituições financeiras que tinham sido designadas pela Ministra das Finanças para acompanhar o processo. Também elas estavam

em contacto com congéneres suas que tinham apoiado operações semelhantes noutros lados. Importava fazer a maior valorização possível da ANA tal como ela existia naquela ocasião. Dever-se-iam incluir os terrenos já reservados para o aeroporto da Ota ou não? Eu achava que não, porque ainda havia de passar muita água no Tejo até sabermos quanto investiríamos no novo aeroporto, com ajudas comunitárias e fundos de outras origens.

A mim preocupavam-me especialmente os passos legais que tinham de ser dados para arrancar com o processo. Mas era evidente que se deveria fazer um inventário exaustivo de tudo quanto pudesse contribuir para aumentar o valor da instituição a privatizar. Todas as perguntas e pedidos de esclarecimento que me eram feitos tinham naturalmente uma dimensão estratégica evidente que eu explorava e discutia. Quando chegámos à parte financeira pôs-se a questão de envolver uma outra entidade do ramo, além das duas instituições de crédito presentes; eu gostava de tomar decisões informadas, mas preferia não ter de lidar com um grande grupo; já com um pequeno o sigilo é difícil!... Que faria se fosse com uma “quase multidão”?...

Tratava-se da privatização de uma minoria do capital e não da sua totalidade. Era evidente que se pretendia a maximização do encaixe financeiro para o Estado, mas, naquele momento, eu atribuía mais importância aos aspectos jurídicos da operação. Impacientar-me-ia muito se, depois de começado o processo, alguém viesse dizer que a via seguida não poderia ser adoptada por qualquer razão legal não previamente detectada. Tinha que ser contemplada a eventual construção do aeroporto da Ota e o encerramento a prazo do da Portela. Mas não havia datas para nenhuma dessas ocorrências potenciais.

A privatização da TAP que decorria em processo separado teria influência no da privatização da ANA? E em que termos? Na realidade, o segundo estava a jusante do primeiro. Mas de que modo é que teria influência?

A avaliação dos terrenos constitui sempre uma operação complexa, assentando muito em pressupostos que não se aplicavam neste caso, porque as utilizações potenciais dos mesmos não estavam definidas, não havendo usos alternativos conhecidos. Recomendei que pusessem avaliadores com larga experiência a “desenhar cenários” com pressupostos que nós teríamos de validar para poder

ter alguma ideia acerca do valor que fixaríamos. Aliás, eu achava que os próprios pressupostos deveriam vir a ser conhecidos para assegurar que tudo estava a ser feito com a maior transparência. Afinal, estávamos a lidar com dinheiros públicos. Para complicar as coisas, muitos dos terrenos da Portela haviam sido expropriados no tempo do Ministro Duarte Pacheco (o que lhe assegurou um “ódio de estimação” por parte dos proprietários). Mas eles tinham-no sido com o propósito de ser usados para a construção de um aeroporto. Se houvesse alteração do uso, haveria lugar para o exercício da reversão? Um dos juristas formulou a questão dizendo que, nessas circunstâncias, “os mortos tornar-se-iam vivos!”... E embrulhar-nos-íamos em processos jurídicos intermináveis!... Por isso eu dava prioridade ao jurídico.

Diante de mim, além de alguns Secretários de Estado, eu tinha técnicos de aeroportos, financeiros e juristas, as três componentes principais do problema. Mas percebi que todos tínhamos ainda de pensar em muitos aspectos da questão, após esta conversa. Como sempre, eu andava à procura da solução mais simples e fácil de explicar ao respeitável público. Detesto soluções rebuscadas.

\*

Como já disse, a questão das plataformas logísticas merecia-me muita atenção e, após numerosas audições, eu inclinava-me para que elas assumissem a forma de ACE (Agrupamentos Complementares de Empresas). Isso soube-se e logo fui assediado por defensores da criação de sociedades porque os ACE eram muito vulneráveis; os parceiros costumavam não se entender e tudo ficava muito dependente do perfil de quem para lá fosse. Logo acrescentavam: se o negócio for rentável será indiferente que a sua forma institucional seja a de uma sociedade ou a de um ACE. Mas se não forem imediatamente rentáveis, então, a figura do ACE afinal talvez fosse melhor... Dever-se-ia analisar as dificuldades que poderiam surgir na passagem de um ACE para uma sociedade, se tal viesse a acontecer. O tempo estimado para a constituição de um ACE era de dois meses. A de uma empresa não demoraria menos. Deveria distinguir-se a instituição proprietária da entidade gestora. Mas isso era óbvio, para mim.

Assentámos em que haveria uma Resolução do Conselho de Ministros a aprovar a rede nacional a que gostavam de chamar o Plano Director de plataformas logísticas e que cada plataforma seria criada por acto notarial. Isto para facultar uma grande margem de manobra em relação à constituição de cada uma.

\*

Resolvemos criar uma comissão consultiva que nos desse sugestões para sermos mais eficazes nas acções de busca e salvamento. Curiosamente, havia muitos técnicos a querer participar na mesma e, manifestamente, com ideias construtivas. Dei indicações para alargar a comissão até ao razoável operacional. Com mais de vinte pessoas uma comissão transforma-se em “multidão”...

Havia uma European Aviation Safety Agency. Achei que a nossa segurança aérea deveria começar a trabalhar seguindo as suas orientações e beneficiando da sua experiência. Ela envolveria vários Ministérios, mas teria de ser o meu a coordenar a acção.

Eu pretendia fazer a primeira reunião do Conselho Nacional dos Portos. Ela deveria ter poucos pontos na agenda para os participantes poderem falar à vontade. Sugeri que ela só tivesse dois: i) o levantamento dos problemas mais urgentes sentidos pelos utentes dos portos e ii) a constituição das auto-estradas do mar nas suas instalações portuárias e nas ajudas à navegação.

Havia uma proposta de directiva europeia sobre a criação de um sistema de portagens electrónicas para auto-estradas no espaço da União. O objectivo era tornar tudo inter-operável, facilitando ao máximo os movimentos. Anunciava-se um sistema muito avançado com recurso ao GPS ou ao Galileo. Eram boas notícias por um lado; mas tornava-se necessário assegurar que a nossa Via Verde, que tinha sido a pioneira no sector não fosse, pura e simplesmente, eliminada. Mandei averiguar tudo isso com urgência, porque havia notícias de que a Comissária queria levar o assunto ao Conselho de Ministros dos Transportes seguinte.

Já me referi várias vezes à popularidade com que as instituições portuguesas olham para a cooperação com os PALOP. No quadro da Administração dos Portos do Douro e Leixões (APDL) havia um programa de formação excelente para numerosas funções portuárias, frequentado sempre até ao limite das vagas exis-

tentes. Mas isso custava-nos dinheiro e nas reuniões havidas com os respectivos governos não costumavam surgir devidamente destacadas as respectivas verbas. Ora, era o contribuinte português que as pagava!... Por isso dei instruções generalizadas para que todas as acções desse tipo fossem devidamente quantificadas dando delas minuciosa conta ao Ministro dos Negócios Estrangeiros que era o responsável pela Cooperação.

\*

A questão do pagamento das portagens permanecia, porque havia o compromisso público de acabar com as SCUT. Em muitos locais não era possível construir “praças de portagem”. Por isso se começou a procurar soluções que não as reclamassem nem, também, a presença de operadores humanos. Havia três alternativas que poderiam funcionar em paralelo: i) a Via Verde que era a única que facultava a possibilidade de fazer discriminações positivas consoante o lanço atravessado e o tipo de veículo; ii) o recurso ao cartão de crédito ou de débito e (ii) um cartão fornecido pelo concessionário. Mesmo com estas alternativas não se cobria todo o campo dos utentes. Os problemas residiam especialmente no “enforcement” em relação ao vandalismo. Para responder a este surgiam o recurso a câmaras de vídeo (aliás necessárias também para o “enforcement”) e à aplicação de multas muito pesadas. O vandalismo estimava-se que só viesse a ocorrer à entrada da auto-estrada; à saída os prevaricadores queriam era escapar-se o mais rapidamente possível. Mas havia uma má-vontade generalizada em relação às câmaras de vídeo. Todavia, em todos os casos era indispensável estabelecer uma ligação eficiente com a Polícia.

Quando se fazia o orçamento daquilo que era preciso investir e se comparava o seu montante com o somatório dos ordenados dos portageiros, os dispositivos electrónicos saíam muito bem do exercício. Mas teria de haver uma entidade “co-bradora” a prestar o serviço. Por quanto remunerá-la? Na Áustria estava fixada uma percentagem de 5% para os camiões, podendo o valor ser menor para os ligeiros e para o tráfego tomado no seu conjunto.

Estavam a ser ensaiadas alternativas de discriminação positiva das portagens num raio de 40 Km à volta da sede do Concelho ou do local de residência para só

fazer pagar a integralidade do valor o tráfego de atravessamento ou de longo curso que tirava, obviamente, muitos benefícios do recurso à auto-estrada. Também se fizeram numerosas estimativas acerca do número de nós que existiam. Eles eram à volta de 300 nós por cada mil quilómetros de auto-estrada. Havia, assim, uma grande acessibilidade aos grandes eixos.

Passei muitas horas em trocas de impressões para ajuizar acerca da viabilidade política de numerosas sugestões de natureza técnica e, ao invés, também conversas de aprofundamento técnico relativamente ao equipamento disponível para responder às muitas reclamações que, especialmente ao nível local, eram feitas.

\*

Eu ocupava muito tempo a receber Presidentes de Câmaras. Algumas vezes vinham em grupos relativamente grandes, mas, noutras ocasiões, era só um a querer analisar comigo os problemas do seu Concelho. Quase cem por cento dessas visitas era para tratar de estradas, acessos, variantes, pontes e pontões... É por isso que eu acho que os bem-pensantes urbanos que tanto reclamavam contra as estradas não sabiam nada sobre o País nem de como os que nele viviam entendiam ser os seus problemas.

\*

Em 5 de Março tive uma nova reunião para definir os termos em que seria feita a privatização da ANA. A própria empresa havia desenvolvido um trabalho exaustivo contendo muita informação histórica e uma análise relativamente às alternativas que estavam diante de nós. Uma das soluções aventadas era o recurso a uma PPP (Parceria Público-Privada), nessa ocasião ainda sem a má reputação que o instrumento veio a adquirir depois; em meu entender injustificadamente! O que não foi seguramente sensato foi repetir a receita “ad nauseum”... Se ela se tivesse limitado a ser usada nos casos em que, manifestamente, apresentava vantagens comparativas evidentes, tudo teria sido susceptível de comando. Mas os Governos que vieram a seguir e os dois anteriores recorreram ao modelo indiscriminadamente: para as estradas e para o sector da Saúde... Sempre que se queria avançar sem ter dinheiro para o fazer!... Mas isso é muito típico da nossa maneira de estar.

Parece que se descobre a pólvora... e vá de usar o mesmo instrumento para aquilo para que ele foi originalmente pensado e para tudo o que der jeito. Por muito antipático que seja eu dizê-lo, parece-me que isso se inscreve na propensão para a preguiça de pensar que está tão generalizada entre nós!... Copiar é mais simples... E, todavia, somos conhecidos (e muito merecidamente) como um povo criativo e com gosto em praticar essa faculdade com que o Criador nos dotou... Eu continuava a ouvir alguns representantes de bancos de investimento, juristas e alguns consultores especializados neste tipo de operações.

\*

Já me referi à importância que atribuo ao “short sea shipping”. A Europa não dispõe unicamente de grandes portos, havendo numerosas regiões que até têm instalações portuárias razoáveis; não para os imensos porta-contentores que, em meu entender, já chegaram ao pico da sua capacidade, especialmente por razões que têm a ver com a sua carga e descarga, mas para embarcações mais pequenas que conduzam as mercadorias desde os tais grandes portos de “transhipment” aos locais de destino ou desde os locais de origem das mercadorias até esses portos intermédios que podem desempenhar um grande papel no desenvolvimento das áreas onde se localizam.

Nós, em Portugal, dispomos de um grande porto de “transhipment” – o de Sines – de um outro que pode ter funções mistas – o de Lisboa – e de mais três ou quatro que podem constituir excelentes portos de “hinterland”. Para só falar do Continente. As Regiões Autónomas dependem totalmente da cabotagem. Havia um Decreto-Lei sobre a cabotagem insular e um regulamento da União Europeia que liberalizava a cabotagem continental e insular e que, por não ser integralmente cumprido, já havia determinado um processo por infracção ao qual ninguém ligava particularmente. O Governo anterior não se deixou apoquentar muito pelo facto. Mas, mal eu cheguei, logo me disseram que isso era importantíssimo... Por isso, em conversa com o Secretário Regional dos Açores, responsável pela área, pedi-lhe que organizasse, numa das ilhas, um “workshop” no qual fosse debatido o conceito de “cabotagem regional”. O regulamento comunitário só se referia às cabotagens continental e do continente para as ilhas, não ao transporte inter-ilhas; era este que importava escalpelizar.

\*

Como já disse, havia uma grande empresa internacional de carga aérea que se queria instalar numa extensa área do Aeroporto Francisco Sá Carneiro. Eu quis saber porquê. O grande aeroporto europeu de carga era o de Colónia; estava totalmente saturado; o correspondente para a Península Ibérica era o de Madrid; também estava próximo da saturação. O de Pedras Rubras situava-se na primeira linha para quem vinha dos Estados- Unidos. Por regra, a companhia só se instalava onde houvesse empresas industriais; sem as haver em quantidade, não lhe interessava o aeroporto. Antecipando uma pergunta que era natural que eu fizesse, já tinham ido com o técnico americano da empresa, que tinha vindo a Portugal em missão de prospecção, a Beja para ver a grande pista de que se dispunha. A localização foi liminarmente arredada, invocando a citada falta de empresas industriais que, à volta do Aeroporto Francisco Sá Carneiro e num raio de 80 km, são muitos milhares.

Vê-se hoje o resultado! O terminal de carga tem um movimento muito dinâmico. As referidas empresas habituaram-se a usar o transporte aéreo em numerosas circunstâncias. Muitas novas empresas ou cabeças de redes de empresas internacionais fixaram-se nas imediações por causa de existir um terminal de carga aérea. Logo houve quem levantasse o problema do ruído nocturno. Informaram-me de que em Espanha não havia qualquer restrição aos voos nocturnos. Pedi para ver em que termos se processava esse transporte. Afinal, uma boa parte da carga aérea viajava nos aviões de passageiros. Os voos dos cargueiros aéreos não eram assim tantos! Não formavam filas de espera para aterrar... De qualquer forma, pedi para que fosse analisada a Lei do Ruído vigente para ver se havia qualquer condicionamento e, no caso de ele existir, que exigências é que isso punha e que maneiras tínhamos para ultrapassar as limitações. Uma coisa se impunha: os aviões de carga que nos demandassem não poderiam ser desviados para Madrid!

\*

Em Portugal, nós dispomos de poucos órgãos de concertação para a definição de políticas que interessem a vários sectores ou a ordens diversas de interesses.

E, todavia, há sectores que cruzam muitos eixos verticais, justificando-se que os representantes destes últimos falem entre si para ver de que maneira uns influenciam os outros, de modo positivo ou negativo, ou para definir medidas de natureza transversal que os beneficiem a todos. É o caso dos portos e dos transportes marítimos cujo papel se revela determinante para o florescimento da economia, mas que apresenta exigências múltiplas para a satisfação das quais não chega actuar exclusivamente através de medidas confinadas ao sector. Por isso entendi como oportuna a criação de um Conselho Nacional de Portos a que já me referi noutra parte. A sua primeira reunião teve lugar no dia 11 de Março de 2003. Comecei por rememorar os propósitos do Conselho e referir-me explicitamente à criação da auto-estrada marítima do Atlântico que, particularmente nos interessava. Estando localizados geograficamente numa ponta da Europa, os transportes marítimos serão sempre fundamentais para nós, nomeadamente para a movimentação de mercadorias. Há muita gente que acha que só o caminho-de-ferro levará as nossas exportações para a Europa; ora eu penso que ele será capaz de levar algumas mas que a maior parte terá de viajar por mar. O caminho-de-ferro será importante no seio da Península Ibérica e instrumental para tirar da estrada alguma carga. Todavia, para o fazer, ele terá de ser muito eficiente, de modo a ultrapassar as vantagens do transporte porta-a-porta, no qual o modo rodoviário se revela muito atraente.

As auto-estradas do mar serão sempre para nós muito importantes, porque temos alguns bons portos de “hinterland” e, especialmente, por dispormos de um porto de “transshipment” excepcional, Sines, que se revelará progressivamente mais importante, à medida que se intensificar o tráfego que demanda a Europa através do Canal do Panamá e que forem crescendo os fluxos de mercadorias para a África Ocidental e para a América do Sul.

As auto-estradas do mar têm, naturalmente, os portos como realizações físicas importantes. Mas elas articulam um grande número de acções que vão desde os portos e as plataformas logísticas a numerosíssimas outras actividades materiais e imateriais relativamente às quais os progressos da informática muito ajudarão a promover. Como charneira entre o lado-mar e o lado-terra estava o sistema VTS em relação ao qual iria haver, seguramente, algumas perguntas.

Comecei por enumerar as principais acções que tinha em mente, sugerindo que fosse constituída uma pequena estrutura de apoio, com natureza privada e que permitisse acompanhar todo o programa que fosse gizado. Intervieram muitos dos membros presentes:

O representante dos transportes marítimos de curta distância achava que as considerações feitas eram válidas, mas já conhecidas; interessava-lhe mais saber como iria ser feita a subsidiação dos projectos que apresentassem. E achava que eu me deveria aplicar directamente a convencer os nossos empresários exportadores a recorrer mais vezes ao modo marítimo (Eu achava que teria de ser ele a fazê-lo mas ele entendia que era ao contrário...).

Os carregadores só se desviariam para o transporte marítimo na base de uma racionalidade económica que fosse tornada patente, mas era exactamente para isso que eles se deveriam preparar, actuando sobre os factores que tornariam o modo marítimo mais atraente. A burocracia dos portos era intolerável!... Mas era o enunciado das medidas necessárias que eu gostaria que fosse feito. Os custos dos portos eram muito elevados!... Mas eram os factores que os fariam baixar aquilo de que eu andava à procura. Deveria haver um diálogo maior entre os armadores, os carregadores e os transitários! Mas era ali, naquele Conselho, que ele poderia começar a ser feito...

Os nossos empresários exportadores ainda não estavam familiarizados com a distinção entre transportes intra-comunitários e extra-comunitários. Era preciso que houvesse formas tangíveis de eles a fazerem, de modo a privilegiar o modo marítimo nos trajectos para os quais ele estivesse vocacionado.

A cobrança do IVA, nos portos portugueses, era feita “à cabeça”. E isso representava um dissuasor. Deveria procurar-se facilitar toda as operações.

Um representante dos transitários referiu-se a um projecto de articulação rodoviária em que se haviam metido e que fora parar perto por causa das “complicações” ferroviárias que tinham contribuído para tornar o transporte misto mais caro do que o rodoviário, tomado isoladamente. Não gostaria de ter outra experiência mal sucedida. Entendia que não bastariam as infra-estruturas e a desburocratização; era preciso que a redução do custo do transporte fosse apercebida pelos carregadores.

Um outro achava que o transporte marítimo era perfeitamente competitivo; o que complicava a cadeia eram os constrangimentos observados em terra; eles deveriam ser ultrapassados, desejavelmente de uma feita, para se tornar patente que a solução rodo-marítima era flexível, fiável e competitiva. Agradava-lhe o projecto de auto-estrada do mar, porque lhe parecia que ele asseguraria qualidade e fiabilidade às ligações; mas, para isso, os entrepostos a que eu me havia referido deveriam localizar-se próximo dos portos.

Um navio num porto custava cerca de 1.000 contos por dia. Deveria o serviço ser reduzido ao mínimo de tempo; um porto deveria ser como uma “paragem de autocarro”, parando o navio o tempo suficiente para descarregar e voltar a carregar e não mais!...

Deveríamos contar com os ecologistas e afiliados para combaterem o transporte rodoviário. Isso ajudar-nos-ia na transferência dos longos trajectos rodo para trajectos mistos rodo-marítimos. Deveríamos apertar mais as regras do transporte rodoviário (tempos de viagem, paragens ao fim-de-semana, taxas, etc.). Em terra, o estrangulamento mais importante eram as alfândegas. Dever-se-ia começar por actuar sobre elas. O problema iria ser maior em relação aos pequenos carregadores do que aos grandes; aqueles precisavam de ver a sua carga sistematicamente agregada com a de outros; os segundos estavam mais habituados a recorrer ao transporte marítimo. A campanha a fazer deveria visar, prioritariamente, os pequenos carregadores.

A questão do registo dos nossos navios de carga não era de somenos. A maior parte deles viajavam sob bandeira de conveniência. Também o ensino náutico tinha de ser objecto da maior atenção. Tal como estava, não iríamos longe!... (Isso sabia eu directamente! Escusavam de insistir em explicar-me.). Formulou votos para que, no ano seguinte, já houvesse formação de oficiais para o mar.

Um outro insistiu em que se fizesse a maior pressão para que viesse para Lisboa a Agência Europeia para a Segurança Marítima. Acabou por vir, estando a desempenhar um papel de muito mérito. Queixou-se de que a tendência era para ver Bruxelas tomar cada vez mais decisões, com vista à uniformização de condições (Eu achava que nós deveríamos fazer os maiores esforços para participar, activamente, na elaboração das directivas europeias, não nos limitando a transpô-las...).

A legislação laboral nos portos deveria ser acompanhada de perto, de modo a evitar sobressaltos, como constituíam sempre as greves que haviam sido frequentes e, quase sempre, injustificadas; eram comuns as baixas fraudulentas e o absentismo em geral. Ora isso tornava os portos portugueses pouco “reliable”.

A generalidade manifestou-se a favor da adopção da figura do “harbour-master”, a qual garantia que o diálogo só se fazia com um interlocutor. Mas era isso que eu propunha. Não queriam ter de lidar com sete entidades diferentes. Entre estas estavam as capitánias que deveriam ser, seguramente, as mais complexas de lidar; tinham apresentado uma nova tabela de tarifas com 200% de aumento, sem aviso prévio; isso era intolerável.

As relações com os Estados- Unidos preocupavam-nos. A Espanha já tinha resolvido a questão directamente, como já referi, noutro lado; nós deveríamos forçar a Comissão Europeia a fazê-lo também, rapidamente.

Os nossos portos tinham, sistematicamente, más relações com os outros modos de transporte; era preciso encontrar fórmulas para as tornar mais fluídas.

O que se tinha investido nos portos, ao longo dos últimos vinte anos era incomparavelmente mais modesto do que os montantes gastos em estradas. Era chegada a ocasião de inverter o sentido da afectação de recursos.

Um dos presentes estava muito preocupado com a substituição de portuários portugueses por asiáticos mais complacentes em relação aos vencimentos, mas muito menos competentes. Dever-se-ia curar da formação dos nossos portuários, assegurando que eles acompanhariam o progresso da profissão. Era firmemente contra a liberalização do trabalho portuário que via instalar-se por essa Europa fora. Mas, para assegurar que não teríamos “filipinos asiáticos” nem “filipinos internos”, era preciso tomar muito a sério a questão da formação dos portuários.

Cheguei ao fim da reunião com a convicção de que todos tinham achado útil a troca de impressões, considerando-a como um passo positivo na direcção do reforço do transporte marítimo e, por via deles, da melhoria dos preços dos nossos transportes. Mas não foi assim. Mal ela acabou tive dois dos presentes a exprimirem a vontade de tratar dos assuntos bilateralmente comigo; não gostavam de dizer tudo e de fazer sugestões diante dos outros!... Falta de frontalidade, duplicidade ou, somente maus hábitos?...

\*

Os países ficaram todos muito apreensivos depois dos acidentes, em Nova York, em 11 de Setembro de 2001. Era natural, depois de uma tão grande mostra de selvajaria. Em princípios de 2003 houve o rebentamento de uma granada no aeroporto de Gatwick. Isso foi logo motivo para um reforço severíssimo das medidas de segurança nos voos para o Reino Unido. A embaixadora britânica em Lisboa, com quem eu me encontrava socialmente algumas vezes, enviou-me uma carta formalíssima solicitando a minha intervenção em relação às medidas de segurança praticadas nos voos que se dirigissem para o seu país. Solicitei ao INAC a sua definição nos termos mais rigorosos susceptíveis de implementação sem paralisação. A intenção era enviar esse rol de medidas à embaixadora. O pior, nestas coisas, é que durante uns tempos as regras são escrupulosamente observadas mas, com a passagem dos meses, vai-se abrandando e só quando surge uma nova aberta é que os terroristas costumam renovar o golpe. Eles são pacientes e fazem a avaliação dos riscos, com a agravante de que não se importam se morrerem... O sucesso do atentado é que conta!...

\*

Em Março de 2003, surgiu na minha mesa o difícil problema da negociação dos vencimentos da TAP para esse ano. Não tinha sido eu a escolher o conselho de administração da empresa mas nem queria pensar no pagamento das indemnizações previstas em caso de quebra de contrato. Temia que, nessas situações, a propensão fosse para uma permissividade maior do que o extremo rigor das despesas públicas impunha. Por isso, designei para a mesa da assembleia geral, pessoas da minha inteira confiança, conhecidas de todo o País e que nunca desempenhariam os seus cargos sem olhar muito bem para o que estavam a fazer. Aguardei pelas suas recomendações, antes de dar qualquer passo.

\*

A definição das condicionantes ambientais, em 2003, ainda era uma coisa relativamente nova e, por isso, muito sujeita à pressão de grupos muito aguerridos na imposição de condições mais severas do que as observadas nos países do Norte.

Em Espanha passava-se coisa semelhante; as obras de um túnel no Guadarrama experimentaram quase um ano de atraso por causa da perturbação potencial criada pelo barulho das máquinas durante o período de acasalamento das aves das redondezas... Nós não tivemos nenhum caso destes nem sequer da tentativa de o fazerem, mas tomávamos muito a sério as condicionantes impostas pela lei que resultava da transposição das directivas comunitárias correspondentes.

Em Março de 2003, apreciei as imposições ambientais postas ao novo corredor sul do IP5, em Viseu (que foi o que veio a ser construído), ao IC19, que teve dispensa do EIA (Estudo do Impacto Ambiental), do IC23, que não teve dispensa e que se admitia ter de ser em túnel em alguns lanços, por causa do ruído, da CRIL, que apresentava riscos semelhantes e do trecho do IC1 na zona da Murtosa-Estarreja, que, como se sabe, não teve outra solução que não fosse a primitiva, apesar das horas que eu próprio passei à procura de uma outra versão que satisfizesse todas as partes envolvidas.

\*

É preciso estar-se sempre atento às práticas de “dumping” correntes no meio das obras públicas internacionais. Havia uma empresa espanhola conhecida pelas suas intenções de remover da concorrência as empresas portuguesas para poder ficar ela em situação de monopólio ou quase. Isto vem a propósito da anulação do concurso para a construção do IC16 e do IC30. Havia “sarilhos” grandes debaixo do ponto de vista ambiental e outros ainda maiores no domínio dos procedimentos formais, onde avultava a comparação entre a proposta da tal empresa que era de 20 milhões de contos e a proposta portuguesa mais barata que montava a 60 milhões. A anulação do concurso não dava direito a nenhuma indemnização. Mas eu aproveitei para reformular o objecto da concessão para tornar esta mais clara: (a) retirei a CRIL que iria ser construída pelo Instituto de Estradas de Portugal; (b) incluí no objecto da concessão a exploração do IC19, do IC22, do IC2 e do IC17 (Eixo Norte-Sul) e (c) defini que todos os lanços teriam portagem menos os de Alcabideche/Linhó e Lourel/Ranholas. Estes estavam isentos de portagem para o trânsito local, porque não havia outra alternativa praticável.

Eu tinha algumas queixas em relação aos passageiros desordeiros dos transportes públicos. Era preciso “contê-los”. Mas tudo tinha de ser feito por via de uma proposta de lei, dado que se tratava de uma alteração do Código Penal. Tratava-se de punir as desordens que pudessem ser classificadas como crime. Para o insulto ou para o beliscão e coisas semelhantes seria suficiente a aplicação de coimas, mas a iniciativa não poderia ser minha; tinha de ser da minha Colega da Justiça. Falei com ela.

\*

A ponte da Ajuda, no Guadiana, representava um problema diplomático menor, mas muito sensível para os “Amigos de Olivença”, dos quais havia alguns membros activos e muito atentos, nomeadamente no Palácio das Necessidades. Eu já tinha tentado proceder à reconstrução da ponte, mas isso era considerado da maior inconveniência, porque se tratava do acesso a Olivença, problema ainda não estabilizado, dado que, formalmente, ela é portuguesa, mas está encravada em Espanha. A recuperação da ponte feita em parceria luso-espanhola seria uma espécie de passagem de esponja sobre a História e a admissão de que as disposições dos tratados estavam ultrapassadas. Construir uma ponte nova, noutra local, não punha problemas de natureza histórico-diplomática; resultava da satisfação de necessidades contemporâneas. Reconstruir a obra de arte histórica de acesso a Olivença implicava admitir que a disputa estava sanada, o que não era verdade. À face da História, Olivença continua a ser portuguesa.

Esta era a situação com que eu havia sido confrontado durante a minha passagem pelo Ministério do Planeamento e Administração do Território, uma década antes. Fiquei, por isso, surpreso quando, em 18 de Março de 2003, me vêm apresentar a acta de uma reunião realizada em 12 de Janeiro de 2000 que incumbia à Câmara Municipal de Elvas o encargo de reconstruir a estrada do lado português e do Estado espanhol a reconstrução da ponte da Ajuda. A reunião em causa havia sido da Comissão Luso-Espanhola de Acessibilidade ao sul do Douro e, do lado português estava a acta assinada pelo Presidente da então Junta Autónoma das Estradas, um alto “*commis de l’État*” que eu conhecia há muitos anos e que deveria ter tido, seguramente, permissão para o fazer.

A cabotagem marítima para os Açores e para a Madeira era um tema da maior sensibilidade para as duas regiões. Havia directivas europeias a regular o sector que era necessário transpor, mas com respeito pelas especificidades próprias das ligações respectivas. Tinha havido uma reunião do nosso Director-geral com o europeu, devidamente acompanhada pelos armadores que executavam as ligações. Depois de ultrapassados os problemas técnicos que estas punham, estava-se em condições de fazer a transposição das referidas directivas, salvaguardando as características próprias dessas ligações.

O acompanhamento do PIDDAC representava uma actividade a que eu dava grande atenção. Era o Instituto de Estradas de Portugal a instituição que mais investia e, por isso, o organismo que eu acompanhava mais de perto. Preocupou-me muito a intenção da Ministra das Finanças de me impor uma cativação que oscilava entre 10% e 15%. Era o organismo que mais recursos consumia, mas também aquele que mais executava. Todavia, a dívida do sector era enorme; em Março de 2003 informaram-me de que ela andava à roda de 360 milhões de euros.

Já falei daquilo que se designa como “parcelas sobrantes”. Isto é, como a expropriação para a construção de estradas e auto-estradas respeitava a propriedades inteiras que não eram totalmente mobilizadas para a implantação das faixas de rolagem e das bermas respectivas, sobejavam por ocupar numerosos pequenos terrenos que interessavam particularmente aos donos dos terrenos adjacentes; todavia, em certos casos, essas pequenas fracções poderiam interessar a exploradores florestais que ali quisessem plantar as suas árvores. Mas não interessava nada ao Estado ser dona de uma miríade de pequeníssimas fracções que ficariam, naturalmente, sem gestão, o que era grave num país tão propenso a fogos florestais. O Estado, relativamente a essas parcelas, seria mais um proprietário “absentista”, sem qualquer perspectiva de se vir a tornar um gestor activo e competente desses espaços. Por isso, dei instruções para que todos esses bocados de terra fossem vendidos, naturalmente em hasta pública. Mas era necessário fazer, previamente, o levantamento de todos esses micro-fúndios, até poder anunciar o que se alienava. Em 18 de Março fui informado de que o IEP dispunha já de 95% dos levantamentos feitos, distinguindo-os por distritos. Confirmei a minha orientação para a venda imediata das parcelas.

Como iria ter lugar uma grande operação de cobrança de portagens onde elas não tinham sido previstas, surgiu a ideia de se criar uma concessão para a sua cobrança. Ela seria feita por um período longo, à volta de 30 anos e libertaria o Estado de montar um serviço que não era fácil de organizar.

\*

Estávamos a experimentar dificuldades em relação à privatização da ANA que constava do nosso programa do Governo. Ela só veio a ocorrer em Setembro de 2013, tendo passado para as mãos da Vinci.

A NAER pediu autorização para aumentar o seu capital. Mas nós debatíamo-nos com a questão da existência da própria NAER; tínhamos, todavia, que ver quais seriam as implicações jurídicas nacionais e comunitárias da sua extinção.

Constou-me, em certa altura, que os membros brasileiros da administração da TAP estavam a pensar em apresentar a sua demissão. Eu não me importava muito com isso, porque, nessas circunstâncias, não haveria lugar ao pagamento de indemnizações. A sua contratação tinha sido feita no tempo de um governo socialista e ocorrera no quadro de uma parceria com a SWISSAIR, entretanto falida. As condições haviam sido estabelecidas com grande liberalidade e os resultados não se mostravam muito entusiasmantes. Era certo que os tempos não poderiam ser piores, a seguir ao “11 de Setembro” (2001). Todavia, seria sempre uma notícia “bombástica”. Por isso me apressei a avisar do boato o Primeiro-Ministro; mas nada se veio a concretizar.

\*

No dia 20 de Março fui visitar as obras da CRIL. Elas iam decorrendo com alguns sobressaltos, porque o projecto não tinha previsto todos os elementos complementares. Estava-se a querer ser mais exigente do que impunham as regras comunitárias em matéria da Lei do Ruído; recomendei que os níveis sonoros fossem os da directiva comunitária. Na zona do Bairro de Santa Cruz havia que compensar os desalojados; mas propunham que a zona fosse classificada como “sensível” quando parecia mais ajustado que fosse tida somente como “mista”. Na zona do nó da Venda Nova havia uma alternativa entre a construção

de um túnel de 300 metros ou uma solução com barreiras laterais e com consolas de 4 metros inclinadas. Tudo isso tinha custos adicionais não previstos entre 800.000 contos e 1.300.000 contos.

Eram esses imprevistos que me impacientavam. O projecto original deveria ter definido todas essas partes da construção. Além dos custos havia que contar com mais 4 meses para a elaboração dos estudos só se podendo lançar as obras de complemento no final de 2003, na melhor das hipóteses abrindo a infra-estrutura ao público em Dezembro de 2006. Compreendia-se, por isso, que eu me mostrasse muito impacientado com o facto de o projecto ir surgindo aos poucos e não estar todo definido desde o início.

\*

O sector do transporte aéreo preocupava-nos particularmente, porque estava em expansão, mas em situação muito vulnerável, a partir do 11 de Setembro de 2001. E, no nosso caso, ainda mais complicado por causa da situação financeira da TAP. Não havia qualquer possibilidade de outorgar ajudas do Estado, salvo no âmbito de um processo de privatização, o que não se vislumbrava poder acontecer a curto-prazo. Por outro lado, havia a Portway, na qual a ANA tinha 60% do capital e a FRAPOR, 40%. A primeira poderia deixar de ser maioritária, mas isso não permitiria à TAP realizar qualquer encaixe de capital; do que esta precisava era de meios para regularizar e recuperar outros sectores e nós não dispúnhamos deles. Havia a SPdH, (Serviços Portugueses de Handling, S.A.) com maioria privada e participação minoritária da TAP, mas a sua privatização total não dispensava a necessidade de realização de um concurso público para obter uma licença de assistência em escala.

Ainda não tínhamos tomado nenhuma decisão em relação à privatização da manutenção e engenharia, no campo do transporte aéreo. Havia que atender ao papel da OGMA nesse domínio; preocupava-nos a sangria de altos quadros da OGMA aliciados por melhores vencimentos noutros lados. Por outro lado, havia alguma instabilidade laboral ligada à entrada em vigor do novo Código do Trabalho.

A PORTWAY era uma empresa na qual os dois sócios andavam continuamente “à bulha”, um com o outro. Para mim não fazia grande sentido que a ANA que era

gestora de aeroportos também prestasse serviços de “handling”. Deveria concentrar-se nas suas funções de gestão. Por outro lado, a PORTWAY dava sistematicamente prejuízo o que levava a ANA a solicitar o aumento das taxas; a ANA deveria vender a sua participação quanto antes; por outro lado, diziam-me que a PORTWAY prestava serviços de “handling”, a “preços de saldo”!... Com que intenção? Apesar de ter a ANA como sócia maioritária?...

O sector dos transportes aéreos era complexo e relativamente opaco. Não havia nenhuma componente que não padecesse de problemas. O melhor era separar todas elas e não permitir participações cruzadas.

Os passos para a privatização da TAP iam sendo dados. Aconselhavam-me a que, por razões de estabilidade interna, não alienássemos mais de 51% do seu capital. Deveríamos privatizar apenas o necessário para obter conformidade com a directiva comunitária respectiva.

Pedi para que fosse elaborado um documento contendo algumas orientações respeitantes às condições de privatização. O sector, na minha opinião, havia sido deixado à solta durante muitos anos. E, como é costume em Portugal, quando as coisas apertaram mais, voltaram-se todos para o Estado, na esperança de encontrarem a salvação...

\*

No dia 31 de Março autorizei o lançamento do concurso relativo ao Eixo Norte/Sul, em Lisboa, obra da maior importância para assegurar a mobilidade dentro da Área Metropolitana de Lisboa; ficou combinado que o respectivo anúncio seria publicado nos jornais no dia 12 de Abril seguinte.

Era evidente que, para aquela obra avançar, teve de se preterir uma outra; foi a da CRIL, diferida para 2004, porque os projectos dos dois túneis ainda não estavam concluídos. Apesar das limitações impostas pelo quadro macro-económico que vivíamos, foi possível lançar a obra do IC23, em Gaia; ela estava orçada em dois milhões de contos, mas via-se contemplada com um milhão de ajuda comunitária que se impunha aproveitar.

Tive a notícia de que a America's Cup de 2007 iria ter lugar ao largo de Cascais. Havia algum trabalho de preparação a fazer, nomeadamente na Doca de Pedrouços que precisava de ser transformada para servir de base de operações.

Ainda havia contas por saldar relativamente à Expo'98. A Administração do Porto de Lisboa (APL) tinha cedido terrenos à Parque-Expo, no valor de 1,5 milhão de contos. Era preciso formalizar a ordem do respectivo pagamento.

Estava-se, nessa altura, a dar os primeiros passos para a criação de um sistema europeu de portagens electrónicas. Eu defendia que houvesse harmonização geral, pois sabia bem o que era ir do Porto a Santiago de Compostela e ter de parar três ou quatro vezes para pagar as portagens relativas aos diversos trechos percorridos. O “novelo” do VTS (“Vessel Traffic System”) continuava. Em fins de Março de 2003 queria um advogado do consórcio, que não executou a obra por causa de ter sido anulado o concurso, que eu fixasse o valor da indemnização. Era evidente que eu não o iria fazer. Isso competiria ao tribunal, no caso de o consórcio propor uma acção contra o Estado. Afinal, tudo acabou em bem, tendo o País poupado a verba que era considerada como não justificada. Deve sempre governar-se mantendo uma linha firme, assente em princípios éticos sólidos. Não era eu que tinha o poder de fixar uma indemnização só para “sossegar” os protestos...

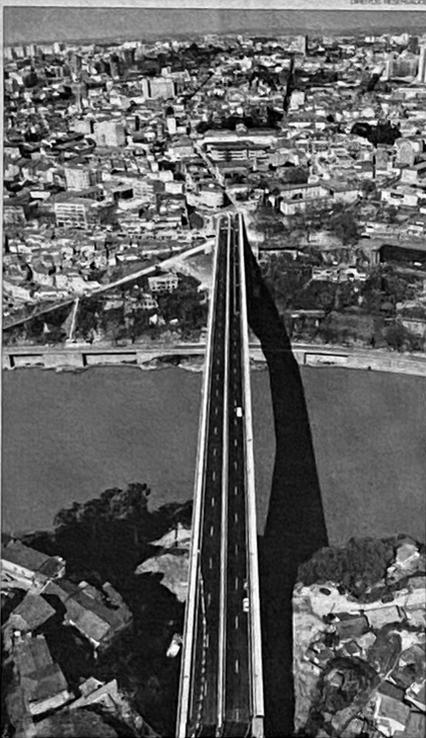
Continuava, também, o outro “novelo” da segunda auto-estrada na zona da Murtosa/Estarreja, o chamado caso do “Lote 4”... O Ministério do Ambiente não cedia e, sem a sua aprovação, não haveria alteração nenhuma. Foi o que acabou por acontecer. Hoje (2018), ninguém fala no caso, nem há memória das falsas expectativas criadas.

Tive a notícia de que o novo plano de sinalética nas estradas do Algarve estava a seguir em bons termos. Já o disse nestas memórias: apesar de não ser um domínio técnico transcendente, as instituições que têm a obrigação de curar da sinalética – sejam estradas ou hospitais – manifestam correntemente uma relutância ou uma inércia arreliadora a fazê-lo. Acham sempre que não é preciso grande coisa... E as pessoas “perdem-se no primeiro cruzamento sem sinais!...

PORTO

# Ponte do Infante abre hoje com ministro e protestos

**ACESSOS** |||▶ Até 31 de Maio, a circulação está reservada apenas a veículos ligeiros |||▶ Só agora o escoamento, q uer do lado do Porto, quer do lado de Gaia, vai ser verdadeiramente testado



À saída da ponte já foram desenhados corredores BUS

■ Jorge Vilas

**H**oje, pelas 11 horas, na presença de Valente de Oliveira, ministro das Obras Públicas, e dos autarcas do Porto e Gaia, Rui Rio e Luís Filipe Meneses, respectivamente, a Ponte do Infante D. Henrique vai ser submetida ao seu primeiro grande teste, quando abrir ao trânsito de veículos ligeiros. Na mesma altura, moradores das Fontainhas, empunhando cartazes, vão chamar, mais uma vez, a atenção das autoridades para a degradação em que se encontram a escarpa e as suas casas. "Não

será propriamente uma manifestação, mas uma forma de mostrarmos o nosso descontentamento pelo facto dos nossos problemas continuarem a ser adiados", disse, ao JN, José Maia, presidente da Associação de Moradores das Fontainhas.

## Expectativa

A expectativa compreende-se porquanto é nos acessos à nova ponte que residem, potencialmente, os grandes problemas. Do lado do Porto, é o escoamento do trânsito, quer à entrada, pela Rua de Alexandre Herculano, quer à saída, pela Rua das Fontainhas; do lado de Gaia, é a variante à famosa VL 9, uma

avenida que só agora está em construção, entre a Ponte do Infante D. Henrique e a EN 222, ou, melhor dizendo, a Estrada Nova de Avintes.

Enquanto essa via não estiver pronta - espera-se que esteja concluída daqui a dois anos - o trânsito vai processar-se pela Rua de Rodrigues de Freitas, quer na entrada quer na saída, havendo, ainda, uma alternativa pelo miolo urbano de Mafamude, composta pelas ruas de Silva Tapada e Dr. Alfredo Faria Guimarães.

Os veículos pesados, sobretudo os transportes públicos de passageiros, que, enquanto puderem, vão continuar a usar o

tabuleiro superior da Ponte de Luís I, só a 31 de Maio vão começar a passar na nova travessia. E será nessa altura que o novo esquema de circulação entre Porto e Gaia vai ser (duramente) testado.

Os acessos provisórios deixam de se fazer pela Rua de Rodrigues de Freitas e passam a processar-se a partir das imediações das instalações da Real Vinícola.

Luís Filipe Meneses, presidente da Câmara de Gaia, disse, ontem, ao JN, que, no dia em que a VL 9 estiver concluída, "serão quatro faixas de rodagem a debitar para um funil", referindo-se, desse modo, aos

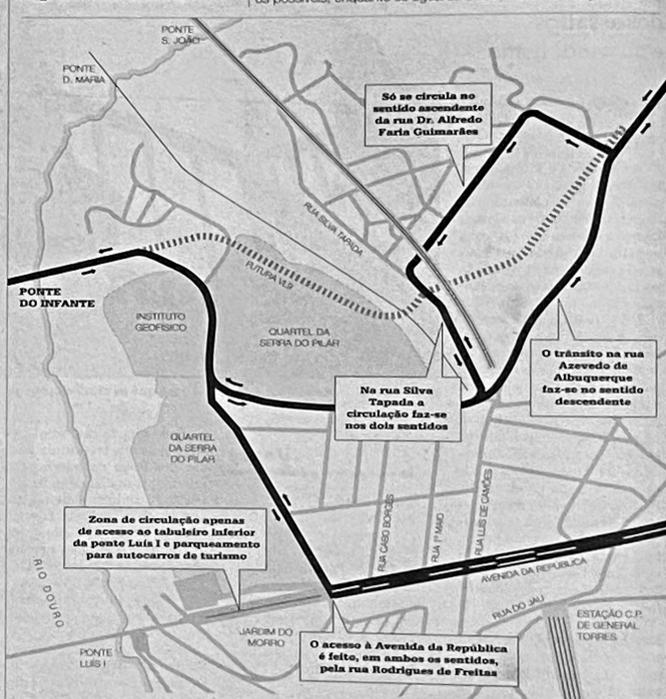
acessos previstos para o lado do Porto.

O autarca perguntou, ainda se do lado do Porto não "seria melhor construir um túnel que atirasse com o trânsito parvozonas mais desafogadas".

Considerou também importante que, durante o tempo em que as obras do Metro vão desenvolver-se na Avenida da República, o trânsito no tabuleiro inferior da Ponte de Luís I tenha apenas um sentido de manhã e outro à tarde. E sugeriu que a Junta Metropolitana deve "arrancar com a racionalização dos transportes", dado a combater o excesso de oferta.

## Acessos Sul à ponte do Infante

A abertura ao tráfego na ponte do Infante vai obrigar a alterações na circulação automóvel. Em Vila Nova de Gaia, os acessos são, os possíveis, enquanto se aguarda a conclusão da desejada VLD.



## "NIGHT CLUB" • PORTO

Cédencia de quotas(s), 50 a 100%, a pessoa(s) sério(s), com experiência e «curriculum». Indicar identificação e contacto. Assunto sério. Guardar-se sigilo.

Resposta à ref.º 51 301 do Apartado 815 - 4013-001 Porto

**Para quem não acreditava na teoria da evolução, temos a prova escrita.**

Jornal de Notícias. Melhor em tudo.

## CAPÍTULO XXXVIII

### OS TRANSPORTES NO XV.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

As juntas de dilatação da Ponte 25 de Abril estavam a ser reparadas. Tratava-se de uma grande obra na qual se estava a adoptar a mais moderna tecnologia disponível. Enquanto a ponte só teve tráfego automóvel, a carga a que ela estava submetida era como se fosse contínua e uniforme. As juntas de dilatação não haviam funcionado há muito tempo e tudo se passava como se elas estivessem esmagadas sob o peso de uma carga permanente e, portanto, sem exercerem a sua verdadeira função. Todavia, logo que se introduziu o comboio, as juntas tinham de funcionar com eficácia; de outro modo, introduzir-se-iam solicitações na estrutura para as quais ela não estava preparada.

Já havia sido adjudicada a obra que deveria ser acompanhada pela REFER. O prazo respectivo era de seis meses. O Governo anterior não havia querido continuar as obras durante o período eleitoral, por causa do transtorno que isso determinaria sobre as condições em que se processava a travessia. Logo no primeiro dia de trabalho do Secretário de Estado dei instruções para que a obra fosse imediatamente retomada. Voltarei a este tema mais tarde.

\*

Tinha aparecido no diário oficial espanhol um diploma relativo à RAVE, que se regia pelo Direito espanhol e na qual figurava a assinatura do presidente de uma empresa pública portuguesa que, na realidade, nunca o havia firmado. Detesto este género de ligeirezas... Comuniquei, logo, este facto ao meu Colega dos Negócios Estrangeiros, o qual se encarregou de fazer sentir a nossa perplexidade e reacção às autoridades espanholas.

\*

Soube em 9 de Abril que tinha sido depositado um aviso de greve por um dos sindicatos da CP. Deveríamos esperar para ver como é que a sua administração iria lidar com o caso.

\*

Quando em 1978 eu integrei o 4.º Governo Constitucional, o Prof. Mota Pinto deu-me a escolher entre o Ministério da Educação e o dos Transportes. O Prof. Jacinto Nunes queria que eu fosse para o segundo, porque ficaria a trabalhar com ele. Mas, naquela altura, o Ministro dos Transportes geria greves, porque não havia dinheiro para fazer investimentos estruturantes e nós ainda estávamos numa fase muito reivindicativa, na qual as greves se sucediam umas às outras. Ora eu não sabia nada desse tipo de conflitos e, por isso, se aceitasse o sector dos Transportes viria a ter uma vida angustiada. Parecia-me que era um lugar para um jurista. Acabou por ser ocupado por um engenheiro muito distinto que geriu com equilíbrio o sector e que, aparentemente, não estava ansioso por causa das tarefas que desempenhava. E eu fiquei com a certeza de que tinha feito bem ao optar pelo Ministério da Educação que, também tendo greves, estas não polarizavam em permanência a atenção do ministro.

A roda da sorte levou-me a ser, vinte e quatro anos depois, o Ministro dos Transportes e a ter de lidar com as ditas greves, ainda por cima com sindicatos ricos e, por isso, capazes de as suportar financeiramente por largos períodos. Mas decidi convidar um Amigo com experiência no sector para almoçar comigo e conversar acerca da melhor forma de lidar com um tema que tanto me preocupava e para o qual ele olhava com a maior naturalidade. O almoço teve lugar no dia 12 de Abril, tendo-me ele dado bons conselhos.

A primeira coisa a saber é a filiação partidária dos sindicatos dos grevistas. Depois, tentar saber o que é que os motiva: haverá por detrás alguma razão justa ou trata-se somente de uma greve de natureza político-partidária?

Tem de se avaliar as possíveis incoerências ao nível do sector; haverá arrastamento para outros grupos ou estabelecer-se-á alguma situação de desequilíbrio entre funções que, até aí, estavam em situação de paridade?

Se houver razões atendíveis, é evidente que têm de ser tomadas decisões adequadas. Começar-se-á por fixar um “plafond” praticável e, também, por ir apreciando como é que as administrações dos sectores em causa se comportam.

Em princípio, a questão laboral é um problema da empresa e não do Governo. Os maus hábitos correntes vinham de 1974/75, ocasião em que as implicações públicas das greves eram dirimidas através de directrizes do Governo, o que passou a dar um grande conforto às administrações das empresas públicas que passaram a apelar logo para a moderação dos membros do Governo. Mas, na realidade, tratava-se de um problema da empresa que esta deveria procurar resolver no seu próprio seio. No mundo real, as coisas não eram assim tão claras. As greves saltavam com rapidez para a mesa do ministro...

Havia uma negociação em curso na Carris na qual a administração havia proposto um aumento de 3,3% nos salários, em resposta a uma exigência de 5%. Acontecia que o Metro já havia assinado acordo com 3,3% de subida; logo, seria difícil fazer diferente. Era evidente que o ideal seria que tudo fosse feito através de um acordo global celebrado no âmbito da concertação social, mas isso nem sempre acontecia. Por isso havia negociações sector a sector ou, mesmo, empresa a empresa, se não profissão a profissão... Os aumentos diferenciados representavam uma dificuldade acrescida. Dever-se-ia fazer uma análise da tradição empresarial do sector ou da própria unidade, mas era certo que não poderia haver uma actuação isolada para um só sector, porque tudo contagiava tudo.

O nível de representação nas negociações era definido pelo Ministro do Trabalho. Aliás, tudo deveria ser conduzido sempre com a colaboração deste.

A nossa lei da greve que, nessa ocasião, datava de 1977, era considerada como a mais permissiva da Europa. Havia sempre uma discussão interminável acerca do que se poderia fazer em termos de massa salarial e de tabela salarial. Em relação à primeira, o Ministro das Finanças costumava ser muito taxativo... não deixando margem para muitas fantasias. Em qualquer caso a requisição civil deveria ser o “ultimíssimo” dos recursos. Só se poderia contemplar recorrer à dita, quando tudo o resto estivesse esgotado...

De qualquer forma, eu poderia contar sempre com o apoio do Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República ou, em caso de as greves se mostrarem

recorrentes, conseguir o apoio de um conselheiro do Tribunal Administrativo que presidisse aos trabalhos de uma comissão de avaliação dos casos que se apresentassem. Foi de grande utilidade essa conversa. Para o meu Amigo a situação deveria ser olhada sem dramatismo. Constituía, apenas, um “fact of life”...

\*

Em despacho com o Secretário de Estado dos Transportes ficou estabelecido que daríamos prioridade às medidas que constavam do programa do Governo, mas era preciso tratar de outros assuntos. As autoridades de coordenação dos transportes nas áreas metropolitanas mereciam uma atenção especial. Disse-lhe que gostaria de promover uma integração modal articulada com uma integração tarifária. O exemplo de Madrid que eu conhecia como utilizador parecia-me interessante.

Em relação ao TGV (Train à Grande Vitesse), que era discutido largamente nos jornais, eu disse-lhe que, para mim, a prioridade estava na ligação de Lisboa ao Porto. Dezasseis anos depois continuo a pensar o mesmo!

Iria ter lugar em Bucareste, em finais de Maio, a Conferência Europeia dos Ministros de Transportes. Ficou logo combinado que seria ele a ir, acompanhado pelo Director-geral dos Transportes Terrestres (DGTT) e por um técnico a definir em função da agenda. Só três pessoas. Estava a aguardar aprovação a legislação preparada pela DGTT sobre a certificação profissional dos motoristas de táxi. Eu atribuía a isso a maior urgência, apesar de haver queixas em relação ao peso da formação, considerada como exagerada. No ano anterior, praticamente não tinha havido acções de formação, por falta de procura. Isso não me agradava. Talvez se tivesse de aligeirar o número de horas requerido para as fazer... Em relação aos sistemas de segurança dos táxis, havia um estudo elaborado pelo INESC (Instituto de Engenharia de Sistemas e Computadores, Tecnologia e Ciência) por encomenda da DGTT. Solicitei ao Secretário de Estado que, em articulação com o seu colega da Administração Interna, preparasse os termos de referência do trabalho de um grupo que elaborasse os projectos de diploma que haveriam de regulamentar a Lei n.º 6/98, de 31 de Janeiro, que ainda estava sem instrumentos de operacionalização. Relativamente às greves anunciadas, estas iriam ter lugar brevemente: a Carris das 16 às 19 horas do dia 19; a

CP todo o dia 18; a Transtejo já tinha feito, mas voltaria a fazê-la. As respectivas administrações estavam a conduzir bem as negociações.

\*

A TAP era, seguramente, uma grande questão. Por isso, eu ouvia especialistas que me poderiam dar boas sugestões. O primeiro foi logo no dia 17 de Abril: o estudo da MacKenzie que havia sido feito era bom. Felizmente que o conflito com os pilotos já havia sido resolvido e, por isso, o Governo não estava sujeito a uma pressão inconveniente. A privatização, que havia começado relativamente a 20% do capital, estava, naquela ocasião, em 35%; ela respeitava à SGPS e às três grandes áreas de “handling”, do transporte aéreo e de manutenção. O decreto-lei através do qual tudo havia sido regulamentado era de 1999. Os mandatos acabariam todos em Maio; era a primeira grande questão que, relativamente à TAP, eu teria de resolver. O processo de privatização far-se-ia por via do aumento de capital. Este meu conselheiro achava que a questão havia sido mal negociada com a União Europeia. Dados os valores em causa não serem muito elevados, ele admitia que talvez houvesse a possibilidade de vermos um grupo nacional interessar-se pela privatização; esboçou mesmo a composição de uma tal solução. Porém, era preciso envolver, em qualquer caso, um operador internacional; a Ibéria interessava-se, mas para nós, deveria ser a última das opções. Já havia contactos com a KLM e esta representaria uma boa solução.

O maior problema imediato respeitava aos sindicatos; havia vinte e quatro e quatro deles eram muito poderosos [(1.º) o dos pilotos; (2.º) o do pessoal de navegação aérea; (3.º) o de pessoal de terra e (4.º) o da manutenção]. Havia uma longa tradição das administrações manterem negociações prolongadas com os sindicatos e isso não facilitava a resolução dos conflitos. As questões sindicais representavam, seguramente, um grande problema que havia que resolver. Estávamos a falar de 8.300 trabalhadores! Havia muitos interessados em sair da empresa, mas queriam, naturalmente, receber compensações por isso e não havia dinheiro para o fazer. Mas ele admitia que 700 saíam com facilidade. Uma das razões tinha a ver com a idade média dos funcionários que era elevada, comparativamente com outras companhias; impunha-se, por isso, o rejuvenescimento dos quadros; por

cada grupo de 3 que saíssem poderia entrar um jovem. A TAP era considerada como pagadora de vencimentos baixos, com excepção do pessoal navegante. O plano de despedimentos para 2002 era de 200 pessoas, algo que o meu interlocutor achava realmente pouco. Para dificultar a acção, acrescia o preço do petróleo. Se o pessoal pesava 30% a 33% nas contas, o combustível era responsável por 15%. Por outro lado, os seguros eram caríssimos e haviam disparado após o 11 de Setembro (2001). Também haviam subido muito as taxas aeroportuárias; o agravamento de custos havia sido de 11 milhões de euros. Mas, do lado positivo, havia a política comercial que tinha conduzido a bons resultados. A dinâmica da empresa era considerada como boa. Os resultados de 2002 seriam razoáveis e isso facilitaria a privatização. O pior era a carga de pessoal!...

A privatização não deveria começar pela “holding”, mas pela área de manutenção. Se se começasse pela “holding” ter-se-ia de arranjar meios para deter a maioria em cada uma das empresas. Havia um banco que estava contratado para orientar a privatização. Tinham contratado um especialista bom conhecedor da questão para o fazer. Depois, começou a sugestão de nomes e foram listas enormes. O do Eng. António Cardoso e Cunha figurou à cabeça, desde o princípio; acabou por ser o escolhido para presidir ao Conselho de Administração. As pessoas não imaginam como é difícil a selecção quando se dispõe de numerosas sugestões, todas elas válidas, mas com histórias de vida muito diversas.

\*

Em fins de Abril de 2002 soube que a ANTRON (Associação Nacional de Transportadores Rodoviários Pesados de Passageiros) queria rever as bases das concessões em vigor. Na zona de Lisboa, quem dominava era a Barraqueiro. Verificava-se que, naquela ocasião, quem estava favorecido era o conjunto das empresas privadas, mas, se lhes retirássemos receitas, elas protestariam imediatamente, invocando a entrada em dificuldades não esperadas. Teríamos de dar um sinal tranquilizador. Quando visito uma cidade estrangeira procuro sempre usar o transporte público, tentando entender o seu sistema de bilhética. Ele tem de ser eficaz, facilmente entendível pelo utente e, desejavelmente, multi-modal para o sistema se revelar eficaz no seu conjunto. Por isso me interessei logo pela situação em Lisboa. O Me-

tro estava a instalar um sistema novo; a Carris poderia fazê-lo no ano seguinte; pedi para ser analisada a possibilidade de haver compatibilização entre todos os modos, particularmente entre o Metro e a Carris. Seria certo que os operadores privados iriam logo protestar e pedir financiamento, invocando não disporem de meios para investir. Eu gostaria de que houvesse articulação, mas contentava-me se isso fosse feito somente no respeitante à plataforma da bilhética.

No quadro da constituição das Autoridades Metropolitanas de Transportes havia, necessariamente, que prever a intervenção das Câmaras. Mas estas queriam dizer quais os serviços que pretendiam, mas não estavam dispostas a pagá-los!... Eu sabia bem que, em toda a Europa, não havia sistemas de transportes públicos urbanos nos quais as receitas cobrissem as despesas; em todos eles havia contribuições do Estado, da Autarquia ou dos dois. Em França era muito conhecido o chamado “versement transport” que representava sempre quantias com muita expressão em todos os orçamentos.

No nosso caso, o nível de carências era enorme. A Carris, por exemplo, estava já a fazer diligências para que o ministro desse o seu aval a um adiantamento que lhes permitisse pagar os vencimentos de Julho; não era o subsídio de férias; eram, mesmo, os vencimentos. O mandato do conselho de administração da Carris só acabaria em Agosto de 2003, mas os seus membros haviam posto os seus lugares à disposição.

\*

O Metro de Coimbra estava encravado, pelo que conviria fazer uma reunião com os responsáveis. O de Lisboa deveria construir uma nova linha, mas, para isso, era preciso elaborar um orçamento rectificativo. A Transtejo-Soflusa havia feito, há uns anos atrás, um concurso para a aquisição de “catamarins”, mas as coisas não tinham corrido bem; havia ganho uma firma australiana com os estaleiros da Figueira, contudo, já depois de adjudicado o trabalho, verificara-se que a legislação comunitária não tinha sido cumprida, por a Soflusa ter ido contra o parecer da comissão técnica designada para o efeito. Por isso tivera lugar um segundo concurso que fora ganho por uma firma holandesa que tentara uma parceria com os estaleiros do Mondego para os compensar dos ganhos expectantes e

perdidos que eles tinham tido; dessa forma, dos oito navios em causa, seis seriam construídos na Holanda e dois naqueles estaleiros. Entretanto, a Transtejo havia comprado a Soflusa e surgiam agora complicações com as embarcações, porque o negócio com os estaleiros havia sido firmado com a segunda e os holandeses estavam a protestar; complicações resultantes de não se ter sido muito preciso nos contratos celebrados...

O Metro do Sul do Tejo também estava encravado por ter surgido uma questão de insuficiência de verbas para obras de renovação urbana com as Câmaras de Almada e do Seixal; havia um diferendo entre a presidente da comissão de acompanhamento e a presidente de Almada. Acabei por ter de ser eu a arbitrar uma solução para se sair do impasse, porque havia uma situação de “finca-pé” entre as duas.

\*

Recebi no dia 29 de Abril, os Eng.<sup>os</sup> Cardoso dos Reis e Lobo da Costa, da CP. Eu já havia manifestado a prioridade que conferia ao sector ferroviário, tanto na sua linha “dorsal” como nas duas transversais de ligação a Espanha. O Presidente começou por dizer que tudo quanto havia sido feito na Linha do Norte estava correcto e não significava desperdício de meios; a velocidade considerada era de 220 km/h. Lamentou-se em relação a alguns estudos que andavam por aí e que não tinham credibilidade nem técnica, nem ambiental, nem financeira. Punha-se a questão de conciliar o tráfego de passageiros com o de carga, o que ele considerava ser e ter de ser praticável. A alta velocidade, se quiséssemos avançar deveria representar um serviço à parte; lembrou que, em qualquer caso, o respectivo investimento seria muito pesado. O tráfego previsto para as nossas linhas não tinha nada a ver com os valores do centro da Europa. Quando, em França, se falava numa linha de TGV, ela era concebida para tráfegos da ordem dos 20 milhões de passageiros/ ano; a nossa linha Porto/Lisboa/Madrid seria da ordem dos 2 milhões, um décimo daquele valor! Não era a favor do desperdício de investimento tanto mais que julgava possível vir a ter, no trajecto Lisboa-Porto e em 2004, um tempo de viagem de 2,30h e em 2008 de 2 h ou menos (Não veio a ser nem nessa ocasião, nem hoje – 2018; ele continua a ser de quase 3 horas).

Para efeitos de obras, considerava a Linha do Norte dividida em nove troços, estando cinco sub-troços em obras profundas que estariam concluídas em 2004. As grandes dificuldades de modernização estavam nos lanços Soure/Mealhada e Aveiro-Gaia. Para conciliar o tráfego urbano com o suburbano eram precisas quatro linhas e ele não via como construir mais duas além das existentes. Tinha-se falhado na implantação da via. Os “pendolinos” (Alfa) não poderiam apresentar uma velocidade maior que 220 km/h. Considerava que o processo da alta velocidade tinha nascido torto e, por isso, não seria fácil “endireitá-lo”. Considerava como pouco provável a construção de alta velocidade em Portugal. Subsistia a questão inultrapassável da bitola ibérica (1,668 m) que era irreconciliável com a europeia ou “standard” (1,435 m), mesmo com a hipótese de travessas bi-bitola. Nos meses seguintes passei muito tempo a tratar de aspectos técnicos ligados à questão do uso das duas bitolas (travessas, boggies, velocidades, comboios de carga e de passageiros, etc.). A questão havia, de facto, nascido torta.

\*

No dia 3 de Maio recebi um especialista em transportes que eu conhecia há muitos anos e que vinha transmitir-me a sua opinião sobre dois assuntos: i) a ligação ferroviária a Badajoz não nos interessava, só vindo a beneficiar Madrid e o centro da Meseta; ii) muito mais interessante seria a construção de um entreposto em Mangualde com uma gare de mercadorias devidamente equipada para movimentar cargas de cimento, madeira, inertes, adubos e outros granéis.

Eu estava de acordo com ele.

\*

O projecto do Metro do Mondego havia arrancado com grandes esperanças, mas não encontrou o seu caminho (ainda, em 2018). No dia 6 de Maio tive a primeira reunião com os seus responsáveis. Ele havia sido lançado para resolver um problema complicado de mobilidade dentro da cidade de Coimbra. Verificava-se haver um caudal de 75.000 veículos por dia na ponte-açude que comprometia todos os movimentos. No âmbito da CP e da REFER funcionava um ramal entre Coimbra, Mirando do Corvo e Lousã que era largamente deficitário; entre o caminho-de-

-ferro e a estrada os viajantes preferiam a segunda, o que contribuía para o congestionamento da cidade. A relação dos responsáveis pelo projecto com a Câmara de Coimbra eram boas. Por outro lado, tinham a assessoria de um pequeno grupo da Faculdade de Ciência e Tecnologia capitaneado por um dos seus docentes. Os promotores queriam estimular o recurso ao sistema “park & ride”, assegurando uma interoperabilidade dos diversos sistemas por via do planeamento dos transportes, da integração tarifária, da bilhética comum e da informação ao cliente acerca dos serviços que lhe eram proporcionados. Tinham a intenção de constituir um agrupamento complementar de empresas. No fundo preconizavam um novo ordenamento do espaço por via da integração de Miranda do Corvo e da Lousã que deixariam de ser “dormitórios” de Coimbra para se integrarem numa estrutura urbana comum. O preço das habitações em Coimbra tinha atingido níveis que muito poucos poderiam pagar; por isso deveriam ser oferecidos locais de habitação mais económicos. Estimavam que o metro de superfície que pretendiam construir custasse 40,8 milhões de contos, fora as operações urbanas de integração, as expropriações e novas construções. A integração só em Coimbra andaria pelos 6 milhões de contos. Seria preciso celebrar um protocolo com a Câmara da Cidade. Era indispensável que as Autarquias envolvidas dessem um apoio expresso ao ante-projecto, o que ainda não tinha acontecido. Não esperavam que isso fosse difícil. Tencionavam abrir duas frentes de obra: uma em Coimbra e outra na Lousã. Falámos, naturalmente, de dinheiros. Na perspectiva dos promotores a obra estaria terminada em 2007. O mapa proposto para os financiamentos previa 12 milhões do FEDER, 10 milhões do PIDDAC, 12 do BEI e cerca de 7 milhões de agentes privados. Já tinham o consultor financeiro que era uma grande instituição financeira portuguesa. O concurso estava a ser preparado de modo a garantir-se o maior rigor e transparência, disseram. Esperavam que concorressem, pelo menos, a Alstom, a Siemens e a Bombardier. Previam que a abertura das propostas ocorresse no final de 2002 e que o início da obra tivesse lugar no segundo semestre de 2004. Estavam em fase de recrutamento dos consultores. Nessa ocasião e de acordo com o calendário, já iam com um mês de atraso. Ao longo do ano recebi-os várias vezes, mas as coisas devem ter sido mais difíceis do que eles esperavam, porque até hoje (2018), nada aconteceu no terreno.

\*

Um dos maiores projectos, no sector dos transportes terrestres, que estava em curso na União Europeia era o do metro do Porto. Recebi o presidente do conselho de administração da empresa constituída para o construir e explorar no dia 7 de Maio. Era o Prof. Oliveira Marques, docente na Faculdade de Economia do Porto que já tinha trabalhado comigo na comissão que havia reformulado o sistema estatístico nacional, sob a presidência do Prof. Manuel Vilares.

Começou por fazer uma exposição acerca da estrutura de povoamento da Área Metropolitana do Porto e da localização dos maiores geradores de tráfego para o metropolitano. O maior fluxo de viajantes vinha de Gaia, seguido do de Gondomar e de Matosinhos. A linha relativa a esta última ligação fora mais fácil de construir de modo que, embora estivessem todas em obras, ela seria a primeira a ser inaugurada em Dezembro seguinte; eu participei nessa viagem com o Primeiro-Ministro. A linha que serviria a Póvoa passava, também, pela Maia. Em relação a Gondomar ainda não estava fixado o respectivo traçado. Gaia seria servida por uma só linha, para começar. Isto queria dizer que continuaríamos muito dependentes dos autocarros e dos caminhos-de-ferro suburbanos; por isso, deveria insistir com a Direcção-geral dos Transportes Terrestres para fiscalizar mais de perto os concessionários dos autocarros. Estes últimos, pelos vistos, não eram particularmente cumpridores dos respectivos contratos; havia uma lei dos anos 40 que fora substituída nos anos 90 por outra que, todavia, ainda não tinha sido regulamentada. As concessionárias pequenas viviam num enquadramento ultrapassadíssimo; estavam demasiadamente atomizadas, o que dificultava a fiscalização e facilitava a degradação do serviço. Pelo contrário, o caminho-de-ferro iria melhorar o transporte suburbano, especialmente devido à compra de novo equipamento. Eu tive, oportunamente, a possibilidade de inaugurar o novo serviço entre Penafiel e a estação de S. Bento, parecendo-me excelente o que estava a ser oferecido ao público. Mas esta variedade de modos de transporte e de condições da sua operação aconselhavam a articulação de todos eles por uma autoridade metropolitana dos transportes, tal como eu vinha defendendo há muito tempo.

Naquela ocasião, as obras do metro iam com um ano de atraso em relação ao previsto inicialmente, mas já tinham recuperado outro, que chegara a ser de dois

anos!... A inauguração seria de um trecho de 13,4 km e teria lugar no dia 7 de Dezembro. O material circulante estava a ser fornecido a tempo; todavia, as alterações que tinham ocorrido implicavam um reforço de 10 milhões de contos para o seu financiamento. Era uma obra complexa. Chegara a apresentar trinta e cinco frentes de obra o que reclamava uma coordenação fortíssima. Preocupavam-me os túneis, domínio sobre o qual as empresas de construção portuguesas não tinham, nessa altura, uma grande experiência. Por isso, havia engenheiros austríacos a seguir essa parte da obra; existia, além disso, um comité de peritos constituído por geólogos, hidrólogos e especialistas em tuneladoras.

Chegámos, rapidamente, ao grande problema: o financiamento. Quer o número de obras a mais e difíceis de prever (os túneis e suas implicações) e as pressões para construir mais trechos, logo desde o princípio, faziam com que o grande estrangulamento fosse esse. Pretendiam mais financiamento dos fundos estruturais e de coesão; interessava-lhes menos o financiamento pelo BEI... Nessa ocasião ainda se faziam, facilmente, sugestões de “project finance”... Mas eu desincentivava essa possibilidade que, aliás, agradava ao presidente do Metro, porque era um especialista dessa área. Mas, para mim, a junção de tantas modalidades de financiamento tornava complexo demais o esquema montado e eu queria que ele fosse claramente acessível ao grande público.

\*

Em 7 de Maio certifiquei-me de que o Secretário de Estado dos Transportes já estava em posição, após contactos com a Carris e com a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, de voltar ao tema da coordenação do sector, com o Presidente da Câmara de Lisboa. No Terreiro do Paço havia um grande problema em relação ao túnel do metropolitano que não estava a encontrar solução. Havia um diferendo entre o empreiteiro e a administração do Metro. Acabaria tudo por vir parar à minha mesa; voltarei ao assunto. Nessa ocasião ainda se pensava que se poderia construir um túnel rodoviário paralelo à margem do Tejo que tirasse o caudal de tráfego à cota da praça tal como havia proposto o Presidente João Soares. Tudo foi mais complicado do que originalmente me comunicaram. O túnel, no dia do acidente havia sido inundado, revelando-se

muito arriscado proceder ao seu esvaziamento. De igual forma, retirar o aterro teria consequências imprevisíveis. Por muito estranho que isso possa parecer, uns anos antes eu estava dentro de um táxi exactamente por cima do local do acidente, quando o trânsito foi parado, ninguém sabendo o que havia acontecido; cheguei ao meu destino mais de duas horas depois do previsto, depois de uma volta por meia Lisboa. A explicação veio dias depois, cabendo-me a mim, finalmente, ter de encontrar a fórmula para resolver a situação.

O Metro do Sul do Tejo acabou por ser adjudicado a um consórcio a que estava associada a empresa Barraqueiro. Tinha que se designar uma comissão de acompanhamento que deveria seguir todo o processo até à nomeação da chamada equipa de missão que supervisionaria a realização da obra; recomendei que ela fosse constituída por três membros (era o mínimo...) e que um deles fosse um engenheiro e um outro jurista. O concorrente preterido reclamou um prémio. Pedi um parecer à auditoria jurídica e dei indicações para, no caso de sermos obrigados a pagá-lo, fazê-lo de forma faseada; em qualquer concurso há o risco de perder; isso faz parte das regras do jogo!... Havia, também, um protocolo com as Câmaras de Almada, Seixal, Moita e Barreiro respeitante aos arranjos urbanísticos necessários e causados pela construção do Metro que tinham sido estimados num montante que agora era posto em causa... Complicações correntes...

\*

A nossa representante junto do Metro do Sul do Tejo (MST) era a Eng<sup>a</sup> Ana Paula Vitorino que viria a ser Secretária de Estado dos Transportes e é hoje (2018) a Ministra do Mar. Anunciou-me que tinha sido concluída, em 13 de Maio, a elaboração do projecto de decreto-lei com as bases da concessão. Antes da aprovação do contrato de concessão em Conselho de Ministros todas as questões financeiras e ambientais deveriam estar resolvidas. A aprovação de todo o esquema de financiamento não era fácil, porque articulava subsídios do FEDER com empréstimos do BEI e com verbas do PIDDAC e das Autarquias Locais. Ainda estava em discussão a contribuição destas últimas que já tinham aceitado um montante, mas, depois, haviam recuado na esperança de conseguirem mais dinheiro do PIDDAC; ora isso estava fora de causa.

O ante-projecto já estava concluído. A discussão continuava a girar à volta da requalificação dos espaços-canal em torno da qual tinha havido entendimento acerca da assunção de responsabilidades pelas Câmaras.

O empréstimo do BEI só seria decidido a 18 de Junho. Mas se não assinássemos o contrato de concessão com o candidato vencedor, o projecto começaria a ver o seu preço actualizado em função da evolução do IPC (Índice de Preços no Consumidor); as bases de concessão estavam praticamente todas vertidas no decreto-lei a aprovar. A candidatura ao FEDER precisava ainda de uma declaração do Instituto para a Conservação da Natureza, explicitando que o traçado não atravessava a zona do sapal. O pedido para a obtenção dessa declaração havia sido feito pela Intervenção Operacional dos Transportes, mas tardava a resposta. Pedia a minha intervenção. Voltámos à questão da indemnização pedida pelo candidato não-ganhador. Ela informou que qualquer compensação só seria devida se tivesse havido melhoria da solução inspirada pela segunda proposta. Isso é, seguramente, justo, mas a aferição do respectivo valor é tão sujeita a apreciações subjectivas que me coloca dúvidas acerca da bondade da sua inclusão num concurso; desse modo, a discussão não apresenta um fim à vista...

As próprias Câmaras tinham proposto alterações que, de facto, melhorariam o serviço prestado pelo novo Metro; mas eu preferia que elas as tivessem apresentado antes do concurso do que depois de ele estar adjudicado. Tudo o que vem a meio de um processo só o complica, atrasando-o ou encarecendo-o. A construção levaria três anos e a concessão estender-se-ia por trinta. Mas tudo deveria estar aprovado até 30 de Junho. Por isso eu reagia mal a interrupções para acolhimento de sugestões de última hora; porém, estas representam um facto corrente em Portugal!...

Certifiquei-me de que estava tudo articulado com os PDM (Planos Directores Municipais) de Almada e do Seixal e com o PROT da Área Metropolitana de Lisboa. Certifiquei-me, também, de que o Ministério das Finanças havia acompanhado o concurso; tinha-o feito através do próprio sub-director-geral do Tesouro. Indaguei acerca do visto prévio do Tribunal de Contas; ele só respeitava à realização da despesa e não à assinatura do contrato, prevendo-se um lapso de tempo de três meses entre esta e o primeiro pagamento. Parecia que tudo estava em condições de prosseguir.

\*

O Metro do Porto queria duplicar as linhas da Póvoa e da Trofa para nelas instalar os seus veículos. Mas ainda não dispunha de nenhuma avaliação do impacto ambiental. Não era possível fazer fosse o que fosse, sem ela estar concluída. Aliás, em relação à variante da Trofa, havia uma grande discussão em curso sobre a necessidade de se fazer o enterramento da via, a exemplo do que estava previsto para Espinho ou de se construir uma variante. O Presidente da Câmara local, confortável por ter um Governo da sua cor partidária, apresentou uma lista imensa de bem-feitorias, começando pela construção de uma estação nova. A solução a adoptar ainda não estava estudada, nem se dispunha de qualquer orçamento que pudesse apontar para uma escolha fundamentada. É evidente que ainda não havia, por isso, qualquer acordo em relação à repartição de custos entre a REFER e a Câmara. Esta estava a pôr numerosos obstáculos a outras realizações daquela, como forma de a pressionar. Não gostei dessa manifestação de oportunismo.

Em relação às concessões rodoviárias era preciso impor aos concessionários regras de segurança que constassem de manuais de todos conhecidos. Para fiscalizar a sua prática deveria haver uma autoridade de segurança; já havia, em 14 de Maio, um decreto-lei que criava uma autoridade de segurança que ficaria instalada na Junta Autónoma de Estradas (DL n.º 282/99 de 26 de Julho). Mas não esclarecia muito bem quem era o dono da obra. Tinha de se rever o decreto para desfazer ambiguidades. O LNEC dispunha de aparelhos de observação montados para seguir o comportamento das obras debaixo do ponto de vista estrutural; mas era preciso centralizar o registo das observações e conservar a “memória” das coisas. As pontes, por exemplo, deveriam ser dotadas com sistemas automáticos de registo do seu comportamento. Insisti em que, relativamente a cada ponte e a cada túnel, fosse definido um responsável único pela observação do seu comportamento a quem fosse atribuído o encargo de alertar para qualquer anomalia; mas ele tinha de estar identificado sem nenhuma ambiguidade. O Túnel do Pragal, por exemplo, tinha 600m e muito trânsito; era preciso estabelecer planos de evacuação, com manuais de segurança e de emergência. Conviria, de tempos a tempos, fazer exercícios para ajuizar do funcionamento dos sistemas de segurança, em caso de alarme.

No caso de estruturas excepcionais, como era o caso da Ponte Vasco da Gama, era evidente que havia um manual do concessionário devidamente elaborado. Eu insistia na definição inequívoca da entidade pública a quem ficasse atribuído o acompanhamento dessa observação e a quem todos nos pudéssemos dirigir em caso de necessidade.

Em Portugal não existe a cultura da segurança! Talvez por sermos particularmente dotados para o improviso, aborrece-nos estar a fixar regras de segurança e a fazer exercícios que testem o perfeito funcionamento dos sistemas que instalamos para o efeito. Por muitos lados por onde tenho passado, vou insistindo em debater o assunto e fazer alguma coisa no sentido de melhorar a segurança. Apavora-me o que se passará no sul do País, no caso de haver um sismo como o de 1755. E, todavia, a falha geológica continua activa, dando mostras de que as placas tectónicas não estão paradas. Noutros locais destas memórias faço referências ao mesmo tema.

\*

Eu atribuía muita importância ao papel das Autoridades Metropolitanas de Transportes. A sua função principal é promover a intermodalidade dos transportes urbanos, fazendo propostas relativas às ligações que faltam (os “missing links”), das que precisam de melhorias, das extensões prioritárias e outras obras de fundo, mas também de adaptações que tornem os sistemas intermutáveis e sempre fáceis de usar e de compreender por parte do público (“friendly”). Por isso decidi receber, em conjunto com o Secretário de Estado, um grupo de trabalho chefiado pelo Director-geral dos Transportes Terrestres, a quem incumbiria preparar o projecto de legislação adequado. Isso aconteceu no dia 16 de Maio. Tomámos a decisão de vir a fazer um decreto-lei ao abrigo de uma autorização legislativa que pediríamos, mas eu pretendia que ela fosse logo acompanhada do próprio projecto de decreto-lei, para ninguém ficar com dúvidas acerca do que pretendíamos fazer. Não seria necessário que todas as atribuições das AMT figurassem logo na primeira versão da lei. Deveriam estar as principais, prevendo-se logo que outras seriam acrescentadas no devido tempo, quer dizer quando as primeiras já tivessem entrado, se não na rotina, pelo menos na actividade corrente. Dever-se-ia dar um natural relevo ao papel das Autarquias

Locais envolvidas, especialmente as de Lisboa e do Porto. As questões ligadas com a fase de transição deveriam estar acauteladas.

O problema das compensações entre empresas ocuparia, naturalmente, muito tempo na discussão do grupo. Seria bom que elas ocorressem no quadro do sistema da bilhética; por isso tinha de ser discutida e bem estruturada. Havia investimentos privados nos sistemas de bilhética; isso complicaria um tanto o desenho das formas de gestão geral. Deveria ser reservado um lugar para essas empresas (Tal como a Otelis) ou elas ficariam melhor à parte, como prestadoras de um serviço? Seria bom recorrer ao sistema de câmaras de compensação electrónica.

Havia muitos problemas para resolver: uns eram de natureza técnica, que seriam por natureza os mais simples; outros eram de natureza administrativa e política e, portanto, mais difíceis de solucionar. Teríamos de ir trabalhando com contactos intermédios, porque haveria, seguramente, orientações que teriam de ser dadas ao longo do caminho.

\*

Do anterior Governo vinha uma ênfase muito grande na construção da ligação ferroviária de alta velocidade a Espanha. Eu achava que a prioridade deveria ir para a ligação entre Lisboa e o Porto e das duas com Madrid, pelo caminho mais curto para o conjunto; era a chamada ligação em T que me parece ainda hoje (2018), a mais sensata resposta na certeza de que a primeira linha a construir tem de ser entre Lisboa e o Porto. Voltarei a falar algumas vezes neste assunto porque ele ocupou-me demasiadas horas. Foi em Maio de 2002 que eu fiquei a saber que o então Presidente do Governo espanhol, Manuel Aznar, tinha feito promessas eleitorais na Extremadura relativas ao traçado que, para ele, seria certo dever passar por Badajoz e por Mérida. Não era essa a minha posição e isso veio a trazer-me alguns “amargos de boca”.

Uma dificuldade adicional, nessa ocasião, estava ligada ao facto de se querer utilizar o mesmo trajecto para nele fixar linhas que, simultaneamente, tivessem duas bitolas, a “standard” e a ibérica e servissem passageiros e mercadorias. Fui recolhendo informações.

Os Espanhóis dispunham de uma instalação de ensaios em Medina del Campo, onde faziam muitos testes. Um respeitava às travessas e sua furação, outro aos dispositivos para alterar as “boggies” consoante se andasse na Península ou no resto da Europa. Mas “fechavam-se em copas”... Nunca faziam referência ao que estavam a experimentar.

Nessa ocasião, era dada como definitiva a localização na Ota do novo aeroporto de Lisboa. Tinham sido feitos numerosos estudos alternativos, tendo figurado na linha final a Ota e Rio-Frio, alternativa que havia sido dirimida por um Governo anterior, que optara pela Ota. Eu interroguei os especialistas acerca da ligação a Lisboa que não poderia ser senão ferroviária. Pronunciaram-se por um “shuttle” entre a Gare do Oriente e o novo aeroporto; isso havia resultado de conversas entre o NAER e a REFER.

E poderiam co-existir as duas bitolas, mas era evidente que tudo isto tinha de ser articulado com a 3.<sup>a</sup> Travessia do Tejo em Lisboa e com a localização da nova estação ferroviária de Lisboa que servisse as novas linhas. Ora, nas minhas conversas de auscultação vinham à baila coisas como a pequena extensão do País, a exiguidade da procura do transporte ferroviário de mercadorias, o curto comprimento das composições praticáveis e, também, a insuficiente capacidade de gestão do material e do pessoal. Alertavam-me sempre para as dificuldades de relacionamento com os responsáveis sectoriais espanhóis e para a escassa capacidade comercial da RENFE, com quem as relações de cooperação não eram correntias. Em relação ao trajecto Lisboa-Porto, os mais avisados recomendavam-me que “fugisse do canal” existente, porque a sua capacidade estava esgotada ou quase. E alertaram para o diferencial enorme no preço do material que tivesse de servir simultaneamente duas bitolas. Isso reforçava a opção por ter duas linhas diversas, a tradicional e a “standard” europeia para as novas ligações. Por exemplo, o Algarve dificilmente justificaria uma linha de alta velocidade; ainda hoje (2018) as composições que o servem são sistematicamente curtas. Deveria ser revista a rede existente numa perspectiva de vocação diferente da da linha de alta velocidade, na certeza de que não se poderia ignorar a primeira.

Já se sabia, nessa ocasião, que os Espanhóis haviam decidido, no sector das mercadorias, que Madrid e o Levante estariam integrados na rede europeia. Foi no que se aplicaram até hoje.

Havia, ainda, uma outra questão importante a definir: quando falávamos em alta velocidade (TGV) referíamos-nos a 350 Km/h ou a 220 km/h? É que a diferença iria traduzir-se em milhões! Eu era a favor de, pelo menos, 300 km/h. O mais importante, para mim, era a afirmação de uma “frente atlântica”! Esse era e é um factor estratégico da mais transcendente importância! Ora as redes de transportes só são instrumentais para materializar uma estratégia. Havia recomendações para que a rede ferroviária fosse, antes do mais, integradora do nosso território. O que estava em causa não era, somente, o investimento em infra-estruturas. O projecto envolvia, também, material circulante, modelo de gestão, formação e alguns outros domínios. Nessa ocasião Bruxelas fazia muita pressão para nós definirmos claramente os trechos das nossas ligações transeuropeias, porque havia que consolidar cartas que constituíam os anexos das directivas em vigor. A ambiguidade tinha tido lugar logo no princípio. Entretanto, eu ia acumulando muitos pareceres técnicos, mas eles não jogavam entre si.

\*

Em princípios de 2002 havia problemas com a segurança dos taxistas. Tinha sido desenvolvido um projecto de táxi digital pelo INESC, a pedido da Direcção-geral dos Transportes Terrestres. Ele pressupunha, todavia, a existência de uma central para onde convergissem as informações. Ora a Polícia de Segurança Pública, alegando falta de meios, dizia que não poderia desempenhar essas funções. Existia a Lei n.º 6/98 que era considerada muito voluntarista e superabundante de medidas. Para complicar as coisas, ela tinha ficado por regulamentar e estava no Ministério da Administração Interna a aguardar pela resolução de questões de cooperação entre a PSP e os taxistas. Dava a ideia de que o melhor era voltar a dispor de uma DGV (Direcção Geral de Viação) que concentrasse as questões do sector; mas o MAI pretendia o reforço da coordenação. Como tal, decidi propor ao meu Colega a constituição, através de um despacho conjunto, de um grupo que elaborasse rapidamente os regulamentos que operacionalizassem a Lei n.º 6/98.

Dever-se-ia contemplar a existência, em relação aos taxistas, de um certificado de aptidão profissional cuja elaboração deveria ser feita em colaboração com a classe e com o Ministério do Trabalho e Segurança Social. Já havia, nas principais cidades, meios para formação profissional que até era considerada exigente e muito pesada em termos de tempo; mas, nas pequenas cidades e vilas, eles não existiam e isso punha questões de disparidade difíceis de ultrapassar.

\*

A linha do Douro, tirando o trecho até ao Marco de Canavezes, com funções suburbanas patentes, não se mostrava sustentável, em termos financeiros. Pus a hipótese de se constituir uma empresa “Comboios do Douro, S.A.”, em cujo capital os Municípios interessados se envolvessem, figurando, naturalmente, no seu Conselho Geral. Mas era preciso uma proposta justificada que pudesse ser analisada nas suas diversas implicações.

\*

Em fins de Maio de 2002 começaram a esboçar-se as primeiras manifestações laborais no sector dos transportes, com o novo Governo. A primeira foi de um grupo da Carris, afecto à UGT, que veio ao Ministério para ser recebido. Destacou-se um adjunto do Secretário de Estado para tomar nota do tema. Anunciaram uma manifestação para daí a oito dias à porta do Ministério.

Era evidente que eu não receberia ninguém com processos de negociação em curso, como era o caso desse sindicato. Tive informação de que estava em preparação o protesto de um sindicato da CP, mas não me precisaram qual. Era, todavia, evidente que se tratava de um movimento mais vasto, afecto a uma ou às duas centrais sindicais. Por isso sugeri ao Secretário de Estado que revíssemos a lei dos serviços mínimos e da requisição civil, no que ao sector dos transportes dizia respeito. Era certo que, passado um tempo de avaliação e preparação da acção, seria nesse sector que as manifestações teriam começo.

\*

Num dos Governos do Eng. António Guterres (2000) tinha havido a intenção de privatizar a TAP (Transportes Aéreos Portugueses) e, para isso, havia já uma equipa brasileira, capitaneada pelo Eng. Fernando Pinto, para o fazer. Ela chegou em Outubro de 2000. A intenção era tornar a empresa viável para a privatizar logo de seguida.

Pedi uma caracterização geral da situação ao presidente. Tinham começado por fazer um exercício de “benchmarking”, comparando-a às suas congéneres europeias. Verificaram que havia uma utilização muito baixa das aeronaves quando a preocupação deveria ser tê-las sempre a voar. Por outro lado, os destinos dos voos não obedeciam a nenhuma orientação estratégica; decorriam de uma acumulação de decisões feitas ao longo do tempo. Impunha-se, por isso, a definição de uma estratégia operacional consistente. Existia um excesso de pessoal manifesto e a produtividade era, por isso, muito baixa. Haviam negociado a saída de 900 empregados e admitiram 200 novos; talvez os termos de negociação tivessem sido demasiadamente caros, mas mesmo assim, tinham reduzido 700 trabalhadores. Já haviam conseguido fazer uma redução de custos e um aumento de receitas, o que tinha de prosseguir.

Havia 15 sindicatos com os quais tinham de negociar. O mais difícil era o do pessoal de cabine, mas o dos pilotos também não era brando; eles tinham realmente, uma grande força negocial; mas estavam conscientes da importância de manter a empresa a operar.

O ano de 2001 havia sido melhor do que o esperado e o de 2002 revelava-se melhor do que o anterior, mas mesmo assim, abaixo das metas que tinham fixado; a evolução estava a prosseguir na direcção certa, mas havia ainda muito para melhorar. Estava confiante. Das empresas de bandeira, a TAP tinha sido a única a crescer.

Verificavam-se problemas em relação ao Brasil pelo facto de a TAP não ter pago um imposto sobre tarifas aéreas; era um imposto de circulação que estava a complicar as relações, correndo-se o risco de ver, a qualquer momento, um avião da TAP arrestado no Brasil. Isso seria vexatório para nós. A situação ultrapassava-me, porque já estava na esfera dos Negócios Estrangeiros. Eu manifestei-me a favor de uma negociação; mas a verba em causa era muito elevada, cerca de 18 milhões de euros!... Tinha que se

encontrar uma moeda de troca que fosse interessante para os Brasileiros. O bloqueio, como se compreendia, vinha da Fazenda Brasileira que, como em todo o lado, não gostava nada de prescindir de qualquer forma de receita. Mas, como disse, eu podia fazer pouco; já era o Primeiro-Ministro que tinha o assunto entre mãos.

Um jornal diário, de Lisboa, tinha publicado notícias incorrectas acerca da situação contabilística da TAP. Tal como estavam as contas apresentadas, elas satisfaziam a auditoria externa que se tinha manifestado nesse sentido. Dever-se-ia fazer um esclarecimento formal, mas a “confusão” já tinha sido lançada; era esse o objectivo da notícia. De qualquer forma, impunha-se o esclarecimento público. A Portugália, era, nessa ocasião, uma competidora da TAP que lhe retirava muitos passageiros. Tinha havido uma outra notícia, a respeito das relações entre as duas companhias, que não era lisonjeira para a TAP. Concordei que se deveria fazer uma declaração com a posição da TAP sobre o assunto, de forma objectiva e contida; o leitor haveria de formar a sua opinião.

Estavam em curso negociações com a Ibéria, no campo comercial e visando o estabelecimento de um “code-share”, colocando passageiros da TAP em 160 voos diários com um código comum, mencionando as duas companhias. O contrato da TAP com o Governo ainda não havia sido assinado e isso preocupava-o, porque se estava a arrastar no tempo. De qualquer modo, a Assembleia-geral iria ter lugar no dia 29 de Maio, oito dias depois da nossa conversa (21/5), na qual haveria mudanças profundas dos titulares. Eu preferi adiar o tema para tratar dele com o apoio do novo presidente que seria o Eng. António Cardoso e Cunha. Não faria sentido fazê-lo envolvendo alguém com o seu mandato a terminar.

\*

Em 2002 havia uma espécie de febre em relação ao “enterramento” das vias férreas que atravessavam as cidades. Era Espinho e Trofa que insistiam muito nesse tipo de operação que era dispendiosa e iria impor, em todas as composições, abrandamentos de velocidade naturalmente inconvenientes para os comboios que não paravam nessas estações.

No dia 21 de Maio recebi o Presidente da Câmara Municipal da Trofa que me veio falar do “esganamento” da sua cidade, se não se fizesse ou o enterramento da via

ou o desvio. Ele preferia a primeira e eu o segundo. O enterramento ultrapassaria os 11 milhões de contos! E não se inseria nos planos da REFER. O esquema financeiro era que a Autarquia suportasse 70% dos custos, para os quais teria de contrair um empréstimo. Mas os bancos não estavam disponíveis para o fazer, de modo que ele vinha ver se a REFER poderia arcar com uma percentagem maior do que os 30%; estava fora de causa que o fizesse.

\*

O Secretário de Estado dos Transportes, a meu pedido, tinha recebido representantes de diversos grupos de Cidadãos que queriam conversar acerca do Metro do Mondego. Todos mostravam renitências em relação à obra, preferindo-lhe uma melhoria radical dos acessos rodoviários e insistiam no seu desinteresse pela ligação à Lousã. E, todavia, muitas autoridades haviam manifestado o seu apoio à infra-estrutura. Hoje (2018) parece que ela está definitivamente arredada. Combinei um encontro com o IEP (Instituto de Estradas de Portugal) para ver o que se poderia fazer, em alternativa.

\*

Em fins de Maio de 2002 chegaram-me alertas para a situação delicada do sector dos transportes rodoviários de passageiros que estava a sofrer a concorrência de uma excessiva motorização das famílias portuguesas. Estimava-se que a queda dos transportes colectivos rodoviários de passageiros fosse de 6% entre 2000 e 2001. Isso apesar de os preços de muitas ligações serem fixados administrativamente. Essas queixas vinham-me, naturalmente, dos transportadores... por isso, eu não fervia em pouca água, mas preocupava-me o exagero da motorização, naturalmente. O trânsito nas cidades iria ficar bloqueado!... Vemos isso hoje (2018).

\*

No dia 24 de Maio recebi a direcção da ANTRAL (Associação Nacional dos Transportes Rodoviários em Automóveis Ligeiros). Havia numerosos temas a abordar, o primeiro dos quais tinha a ver com a segurança e com as condições de aplicação da Lei n.º 6/98. O sistema espanhol funcionava bem e assentava numa ligação à

polícia, mas a nossa não queria assegurar a coordenação das acções, invocando falta de meios. A verdade é que tínhamos que encontrar uma solução, porque sucediam-se os ataques aos taxistas e eles sentiam-se inseguros. A solução espanhola assentava num sistema combinado de GPS complementado com vídeo-vigilância. Fiquei de ver com o meu Colega da Administração Interna o que seria preciso fazer para tornar aceitável pela polícia esta nova incumbência.

Eu não estava de acordo, mas os motoristas de táxi queriam ser isentos do uso do cinto de segurança na estrada. Para mim é uma questão de hábito e eu tinha visto muitos taxistas no resto da Europa que não hesitavam em relação ao uso do cinto. Todavia, os nossos consideram-no uma condicionante insuportável... E também o certificado de aptidão profissional era considerado como de dificuldade transcendental... Tudo tinha a ver com a formação requerida e com a falta de locais onde ela pudesse ser ministrada. Disseram que havia, no País, centenas de carros parados por falta de quem os conduzisse. A ANTRAL manifestou-se a favor da formação, mas contra o que chamou de “formação excessiva”. Queriam que fossem as Câmaras Municipais a dinamizar a formação dos motoristas, em vez de ser a Direcção-geral dos Transportes Terrestres, mas a maior parte delas não dispunha dos meios necessários; ora, a ANTRAL tinha delegações no Porto, Coimbra, Évora e Faro. Ainda assim, talvez nós pudessemos conceber um sistema em que a avaliação tivesse natureza tripartida, com intervenção da Secretaria de Estado do Trabalho. Ficaram de analisar a proposta.

Havia, ainda, a questão dos taxímetros e da sua fiscalização, pois os táxis tinham sempre de ir às Câmaras Municipais para selar e certificar todos os aparelhos e diziam que não havia tempo para adaptar as coisas conforme o prescrito na Lei n.º 106/2001 de 31 de Agosto. Queriam que eu procedesse à reavaliação de todo o processo. Pretendiam, também, constituir uma central de compras, mas não havia terrenos para a localizar. Esperavam uma doação do Governo, uma vez que a ANTRAL representava mais de 90% do sector. Não me agradava a ideia, mesmo sem dispor de qualquer terreno.

O transporte de doentes era uma área que eles disputavam. Queriam que os doentes não acamados pudessem viajar de táxi e que isso lhes fosse pago pelas Administrações Regionais de Saúde. Diziam que os bombeiros não dispunham de meios suficientes para o fazer. Era uma questão de concorrência.

Também se ponderou sobre a aborrecida questão dos transportes clandestinos. Diziam que eles eram “aos milhares”! Porém, o País só se dava conta disso quando havia acidentes, nomeadamente com os transportes sobrelotados de emigrantes nos quais os motoristas adormeciam devido ao tempo exagerado de condução; queixavam-se de que a fiscalização não actuava, apesar de nos meios pequenos toda a gente saber onde encontrar o serviço.

Terminaram a exposição referindo-se à injusta situação fiscal do sector. Queriam que eu promovesse a criação de um grupo de trabalho no qual eles participassem também e que reuniria as Secretarias de Estado dos Assuntos Fiscais e dos Transportes; o objectivo era promover a redução da carga fiscal que sobre eles impendia.

\*

Eu lembrava-me bem da construção da primeira fase do metropolitano de Lisboa, quando havia unicamente um Y que bifurcava no Marquês. Recordava-me, especialmente, da polémica a que os jornais deram um relevo enorme, em relação ao derrube das palmeiras da Avenida da Liberdade: uma questão de desfocagem completa das prioridades ou, então, o aproveitamento de um motivo menor para instalar uma discussão maior... Pois, essa primeira linha modificou muito a acessibilidade do centro de Lisboa, mas ela era exígua. Continua a sê-lo, nos nossos dias (2018), porque não é uma rede versátil, que una os principais geradores de tráfego (produtores e receptores). Precisa de ser estendida, com o sentido de formar uma rede dotada de correspondências que permitam acomodar os mais diversos tipos de trajectos. Eu sei bem que a construção de linhas subterrâneas é cara, mormente numa zona sísmica, como é Lisboa. Todavia, um sistema composto meramente por “arborescências” conduz ao congestionamento das principais estações onde se faz a “correspondência” entre várias linhas. É, por isso, importante avançar para a constituição de malhas versáteis que ajudem a integrar o território; particularmente sensível é a ligação entre os grandes geradores pontuais: o aeroporto, as estações de caminho-de-ferro, os hospitais, os “campi” universitários, etc. Assim, por ter o propósito de impulsionar a formação dessa “malha”, solicitei ao presidente do Metro que viesse falar comigo. Era, nessa ocasião, o Dr. Manuel Frاسquilho, que veio ver-me no dia 27 de Maio. Estava parti-

cularmente preocupado com a situação financeira da instituição. Esta tinha três unidades de negócios: uma para exploração comercial, outra para as infra-estruturas e uma terceira para a manutenção. Tudo isto apoiado por uma quarta unidade de serviços corporativos. Mas o que o preocupava eram as consequências do desfasamento entre o custo por passageiro que era de 97 cêntimos e a receita média por passageiro que era de 37 cêntimos. O diferencial acumulado tinha de ser objecto da concessão de indemnizações compensatórias que, naturalmente, concorriam com muitas outras e, por isso, nunca eram suficientes. Também ele era sensível à questão da formação da rede. Dizia que os movimentos eram predominantemente pendulares, o que denunciava que as ligações serviam, particularmente, um tipo de viagem pouco variado. Como ele dizia, não tínhamos um sistema de transportes, mas vários modos de transporte ao lado uns dos outros. O Metro transportava, então, 175 milhões de passageiros, mas não se sabia quem eles eram, em termos de necessidades de viagens. Tinha havido um inquérito no ano 2000, promovido pela DGTT, mas ele não havia conduzido a uma caracterização operacional; assim, o Metro não conhecia os seus clientes.

Falámos, naturalmente, acerca da bilhética, pois iam introduzir um sistema novo que estaria concluído em Setembro seguinte. Pedi-lhe para se concertar com a Carris para ver se poderia haver um sistema comum, como em Paris, em que se podia saltar entre o metropolitano e os autocarros, com o mesmo bilhete, durante um certo período de tempo. Aí começou o enunciado das dificuldades da cooperação inter-institucional entre empresas responsáveis por modos de transporte diversos. Verifiquei, contudo, que o “sentido de rede” era partilhado por ele, o que me agradou, porque era por aí que eu pretendia que as coisas avançassem.

Manifestamente, a sua preocupação dominante era a financeira. Só com o produto das tarifas, não poderia contemplar-se uma expansão adequada. Era preciso estar sempre à procura de financiamentos apoiados em fundos comunitários ou do Governo e isso não lhe permitia estabelecer um calendário para as realizações que se impunham. Os próprios estatutos do Metro estavam ultrapassados; queria que eles estabelecessem, claramente, que a responsabilidade de construção seria do Estado e o resto da companhia. Os encargos anuais a que tinham de responder eram de 87 milhões de euros por ano, o que induzia um “buraco” que se aprofundava todos

os anos. Já tinha falado a esse respeito com os sucessivos Secretários de Estado do Tesouro, mas eles não lhe tinham resolvido o nó que apertava a empresa.

Pretendia expandir o sistema, mas não dispunha de estudos de apoio que lhe permitissem definir prioridades. Por outro lado, as relações tanto com a Carris como com as Câmaras Municipais encontravam sistematicamente dificuldades que ele considerava como arreliaadoras. Tinha, simultaneamente, pessoal em excesso e pessoal em falta. A maior parte dele havia sido admitida para o arranque e estava envelhecida em idade e em “know-how” técnico. Por isso, tinha em curso um estudo sobre as carreiras dentro da instituição. De qualquer modo, estávamos a falar de cerca de 2.000 trabalhadores. Ele achava que deveria ser possível reduzi-lo para 1.500, mas com injeção de técnicos novos.

Naturalmente, falámos em segurança. Havia poucos acidentes e eles eram praticamente todos com o pessoal do próprio Metro. Tinham uma autoridade de segurança que trabalhava em colaboração com o comando dos bombeiros. Faziam exercícios reais para testar a aplicação das normas; eles eram exclusivamente internos e realizavam-se durante a noite. Felizmente que, em relação aos passageiros, não se verificavam ocorrências de maior; mas preocupava-o a situação dos invisuais que usavam o metro; pretendia melhorar os respectivos trajectos.

Falámos, inevitavelmente, do túnel do Terreiro do Paço e, tal como eu, ele achava que a escolha do trajecto havia sido um disparate. Estava em curso um inquérito. O LNEC acompanhava a situação em permanência. Ainda se supunha que fosse viável a construção do túnel rodoviário. Eu viria a ter uma acção directa na resolução do problema como adiante referirei. O empreiteiro estava, nessa altura, a retirar água de dentro do túnel, o que me preocupava muito, porque não havia garantia de que a obra não colapsasse. Veremos como tudo foi ultrapassado.

Finalmente, falámos da linha que ia para Odivelas e do interface do Senhor Roubado, mas aí os problemas tinham a ver com a expropriação de terrenos que o Metro não dispunha de capacidade para realizar.

\*

Estava previsto um aumento do preço dos combustíveis; logo, houve protestos da ANTRAM e da ANTROP em relação ao preço do gasóleo. Pediram um au-

mento das tarifas praticadas, para acomodar o dos custos. Havia uma variedade dos preços conforme as circunstâncias de cada empresa, o que favorecia algumas situações de fraude; o Secretário de Estado achava que esta era controlável, mas eu preferia sempre sistemas simples sem lugar para exceções que criavam oportunidades para fugir às regras.

Em fins de Maio havia ainda muitas assembleias gerais que não se tinham realizado, porque eram electivas e, devido às eleições legislativas, não tinham sido apontados numerosos representantes do Estado e, por arrastamento, das Autarquias, embora estes não dependessem nada da mudança do Governo. Era preciso dar prioridade ao guarnecimento de todos os lugares vagos para não se estar a funcionar fora das normas.

Havia uma greve na Carris. A UGT não a apoiava, mas não sabia como sair dela. A CGTP estava obstinada na sua manutenção. Eu suspeitava que isso tivesse a ver com o robustecimento financeiro dos sindicatos afectos a uma ou a outra das centrais, o que não permitia à primeira prolongá-la, mas autorizava a segunda a fazê-lo. Não consegui ter a confirmação da minha suspeita.

O impasse nas obras do Metro no Terreiro do Paço continuava. Em 27 de Maio apresentaram-me uma lista de consultores potenciais: dois ingleses, um dinamarquês e um japonês. Pedi informações suplementares e a procura de um consultor holandês, porque os solos na Holanda não são famosos e a hidráulica está muito desenvolvida. Eu não gostava nada da proliferação de empresas participadas das nossas empresas tuteladas. Cada uma destas tinha uma série de “pólipos” adjacentes cuja existência me intrigava. Qual a razão para isso acontecer? Era só para criar emprego para mais “chefes”? Ou era a especialização que ditava essa conveniência? Pedi para se fazer um levantamento da situação, solicitando aos responsáveis o enunciado das razões pelas quais havia tantas “constelações” de empresas.

\*

O Terminal Multi-modal do Vale do Tejo (TVT) tinha sido inaugurado em 2001, mas estava com várias dificuldades decorrentes de um mau relacionamento com a CP. Tratava-se de um terminal importante com uma área de cerca de 22 hectares e que promovia uma articulação entre a rodovia e a ferrovia. Recebi a

sua administração que vinha fazer-me queixas acerca da CP. Segundo diziam esta olhava-os mais como concorrentes do que como um complemento. Deveria ser o contrário! Impunha-lhes a formação de comboios completos dentro do terminal, não autorizando a junção de partes na estação do Entroncamento. Também demorava a responder aos seus pedidos e apresentava preços sistematicamente caros para os dissuadir de operarem. As empresas públicas em Portugal mantêm “tiques” de fricção com as privadas, herdeiros de antigas posições de monopólio. A alteração da situação representava uma verdadeira mudança cultural. Não é só “arrastar os pés”; trata-se, na maior parte das situações, da expressão de uma verdadeira oposição. Inserida nesse espírito está a falta de publicação de orientações gerais, como, por exemplo, a de um regulamento das estações; preferem resolver os problemas caso a caso. Será para conservarem algum poder discricionário?

\*

Quis informar-me sobre a situação da CP e, para isso, pedi ao seu Presidente para vir falar comigo.

O serviço suburbano estava estabilizado, tanto em Lisboa como no Porto. Haveria em breve uma melhoria grande na área suburbana do Porto, na ligação a Penafiel. Os serviços de qualidade tinham crescido. A contabilização do número de passageiros por cada eixo não era uma operação fácil; de qualquer forma sabia-se que na linha de Cascais tinha diminuído o seu número em 1%, como resultado da degradação das estações de “Park & Ride” que era da responsabilidade da REFER (Eu nunca havia sido entusiasta da partição da velha CP em duas companhias...). Não havia parques de estacionamento junto das estações e os que existiam eram caros e dissuasores do recurso ao comboio. Não havia nenhum programa de modernização sustentada da linha de Cascais, o que implicava, naturalmente, uma valorização das respectivas estações e, no entanto, em termos de passageiros transportados, a linha de Cascais era a segunda do País, sendo a primeira a de Sintra. No serviço suburbano, tanto a linha do Norte como a de Sintra apresentavam taxas de crescimento da ordem dos 4%. Em relação à margem esquerda do Tejo, o serviço, apesar da baixa qualidade, também estava

em crescimento; a electrificação da linha estaria pronta em 2004, ano em que também se esperava que a Fertagus chegasse a Setúbal.

Existiam carreiras rodoviárias de rebatimento sobre o caminho-de-ferro. Era a Direcção-geral dos Transportes Terrestres que licenciava essas carreiras, mas, pelos vistos, demorava muito tempo a fazê-lo, o que se repercutia sobre a procura do transporte ferroviário. Informou-me que os concessionários respeitavam o tarifário, mas não cumpriam os trajectos que lhes haviam sido fixados; como enchiam os autocarros com menos paragens, as que originavam menos viagens ficavam “esquecidas” (Por que é que há tantos “chicos espertos” e não se cumprem os contratos assinados de livre vontade?...). O sistema de passes sociais estava completamente ultrapassado, tendo sido encomendado um estudo para uma nova base tarifária.

Queria fazer rede com o metropolitano, algo que eu apoiei com convicção. Para isso seria conveniente elaborar um estudo interligando o Metro com a CP e com a REFER, conferindo uma visão global à questão.

Era certo que a acção das Autoridades Metropolitanas de Transportes iria determinar uma pressão sobre a oferta. Mas, afinal, era isso que se pretendia, porque traduziria um menor recurso ao automóvel privado.

O tráfego suburbano na Área Metropolitana do Porto era cerca de um décimo do de Lisboa. Mas, para estimular a procura ir-se-ia tratar de melhorar a oferta, através da aquisição já feita de oito novas automotoras que entrariam ao serviço em Outubro seguinte. As ligações com a Trofa não eram famosas; recomendei que reunissem com a REFER e com a Câmara Municipal para tentar “desembrulhar” o novelo complicado que havia em relação ao atravessamento da cidade. Já existia um ACE (Agrupamento Complementar de Empresas) envolvendo os STCP (Serviço de Transportes Colectivos do Porto), o Metro e a CP, o que poderia muito bem evoluir para a constituição da Autoridade Metropolitana de Transportes; por isso, animei-o a prosseguir.

Tinha conseguido uma redução dos custos. Estava em curso uma diminuição do número de trabalhadores e a constituição de um fundo para acorrer em caso de doença. Para tal, havia dotações de capital para acompanhar 25% do investimento, mais fundos para as indemnizações e para fazer face a acidentes e doenças.

Tudo isso era feito de modo programado. Pedi-lhe para preparar uma estratégia financeira numa base de legislatura; pois tudo o de mais seria irrealista e tudo o de menos representaria pouco.

Ele considerava que o seu “sistema museológico” era o mais rico da Europa; conservavam-se exemplares que mais ninguém tinha.

Os comboios regionais representavam 60% dos passageiros servidos. Os efectivos montavam a 5.700 trabalhadores já descontados os 120 que tinham sido transferidos para o Metro do Porto. Em matéria de *wagons*, havia cerca de 1.900 activos e 2.000 inactivos. O investimento tinha-se limitado às instalações de manutenção e conservação. Recomendava-me que eu insistisse com a REFER para investir substancialmente nas estações, porque elas estavam, generalizadamente, degradadas. O TVT havia-se revelado um investimento desajustado, efectuado sob a pressão de um antigo responsável. Não havia massa crítica para fazer comboios. Tinha de se candidatar a fundos do programa Marco Polo para construir *wagons* novos. Mas, alertava-me para o facto de a rede espanhola, nas suas ligações a Portugal, não ir seguramente ser melhorada (Isso sabia eu!...).

O tráfego inter-portuário era mais importante do que poderia pensar-se. Mas a verdadeira urgência de investimento respeitava à aquisição de 28 novas automotoras custando 280.000 contos cada uma, para poder satisfazer a procura que era mais expressiva nas ligações entre Campolide e Queluz, Belas, Massamá e Rio de Mouro. Os problemas eram grandes, mas o programa para os resolver estava traçado. Não englobava, obviamente, as decisões estratégicas que respeitariam a novos traçados ou à ampliação dos trechos saturados, nem às ligações com Espanha e com o Centro da Europa nem, ainda, com a introdução ou não dos comboios de alta velocidade. Não havia meios para nos abalancarmos a mais do que ao investimento incremental destinado a acomodar o crescimento da procura. Por isso, confirmei a orientação que vinha seguindo.

\*

A situação do Metro do Sul do Tejo estava encravada. A Presidente da Câmara Municipal de Almada pretendia mais meios, porque tinha de fazer face a um aumento de custos com obras urbanas que haviam ficado sob a sua responsabilidade. A

representante do Secretário de Estado dos Transportes que estava encarregada de seguir o processo entendia não haver razão para sair do combinado. Por isso ambas haviam sugerido uma reunião comigo para se ultrapassar o impasse. Começámos por analisar a matéria de facto: os fundos estruturais, o empréstimo do BEI, as consequências de uma mudança do mutuário, etc. A Presidente começou por dizer que o Metro não era apenas um projecto de transportes, mas antes uma obra urbana da maior importância para “criar cidade”, uma vez que passaria a constituir o eixo central de Almada. Por isso tinham aceite aquele traçado. Ele implicava uma requalificação urbana importante que, no caso do seu Concelho, havia sido feita por um profissional da maior competência. Sabia bem a dificuldade de gerir um projecto que ultrapassava um mero eixo de transportes. Quando tinha falado em verbas, no princípio do processo, ainda não estavam definidos os traçados finais; ora estes tiveram de ser adaptados às grandes funções de eixo urbano estruturante, o que veio a provocar a elevação dos custos. Estava em causa definir a chave de repartição dos 8,2 milhões de contos. Havia um valor de 0,8 milhões para a construção de um viaduto e para a eliminação de pontos de conflito que já havia sido assumido pelo Governo, de maneira que a verba a repartir era de 7,4 milhões. Passámos horas a discutir o que competiria à Câmara e ao Governo e o que estava afecto a uma parte ou à outra. O remanescente era de 1,69 milhões que teriam de ser repartidos. Eu sabia que se não houvesse uma decisão naquele momento tudo encravar-se-ia e as culpas seriam atribuídas ao Governo. Quem acabaria por ser prejudicada seria a população daquela zona (Almada e Seixal) que veria diferido o seu acesso ao caminho-de-ferro para Lisboa onde uma grande parte trabalhava. A solução que encontrei foi valorar pelo montante indicado pela Presidente (600.000 contos) numa estrada que a Câmara já havia feito à sua custa, o que foi parcialmente deduzido na verba a repartir. A Presidente fez um sorriso de vitória, mas a excelente Engenheira sentiu que tinha perdido na sua argumentação. Nas despedidas, retive-a um momento para lhe explicar, porque senti ser inadiável a ultrapassagem do impasse. Ela compreendeu, mas acrescentou ter sido eu demasiadamente generoso!... Eu achava que só havia desbloqueado um tropeço que se eternizaria...

\*

O caso do túnel do Metro de Lisboa continuava a preocupar-me, porque eu tinha a certeza do que aconteceria na sequência do esvaziamento que se começara a fazer. Pedi para ver quem, no mundo, tinha maiores credenciais técnicas e científicas na matéria; apontaram-me um japonês, um canadiano, um alemão e um holandês; não haveria grandes diferenças na competência de cada um. Tive receio de que pudessem sobrevir situações de urgência; por isso manifestei preferência pelo holandês; seria o que, em meia dúzia de horas, poderia pôr-se em Lisboa, durante a operação que, sob a sua direcção, se iria iniciar. Os outros eram, seguramente, excelentes, mas estavam longe e, para mim, o que se iria passar era de um melindre extremo. O Laboratório Nacional de Engenharia Civil continuava a acompanhar as obras, mas não possuía técnicos que, alguma vez, tivessem sido confrontados com uma situação tão complexa. A orientação foi dada em 7 de Junho. Quando, semanas mais tarde, recebi o perito holandês que já tinha tomado contacto com o problema, ele mostrou-se confiante e disse-me que os nossos piores solos, no seu país, passariam por ser somente sofríveis. Era evidente que me queria tranquilizar, mas a verdade é que se levou o trabalho a bom termo. Nunca será de mais enaltecer a dedicação e o saber do Eng. Luís Gama Prazeres que serviu de “liaison officer” e a quem se deve o acompanhamento escrupuloso de tudo quanto foi feito. Um dia, depois de tudo estar construído e já não sendo o ministro responsável, tomei o metro para passar pelo local do acidente, mas não dei por ele, tal a correcção com que tudo foi realizado.

É evidente que não se voltou a “tentar o diabo” fazendo um novo túnel em tão más fundações. O pior é que o torreão poente continua a afundar-se, segundo parece 2 mm por ano. Deveria tratar-se dele com urgência para não sermos surpreendidos, outra vez, com as consequências de construir estruturas pesadas em terrenos que ficam “líquidos” com facilidade.

\*

Não está vedado ao Governo tomar decisões que não têm respaldo técnico da Administração, mas deve-se evitar fazê-lo. Quando isso se tornar inevitável, a justificação tem de ser publicitada para ser conhecida do maior número. Vem

isto a propósito do cais do Sobralinho que iria servir os barcos na ligação Lisboa/Seixal (e Montijo) e que distava 1,5 km da vila onde, anteriormente, eles atracavam. A Transtejo dizia que não tinha nada a ver com o “lado-terra” da ligação, mas as populações protestavam contra a nova localização. Não havia estudos técnicos a suportá-la, sabendo-se que a Direcção-geral dos Transportes Terrestres se havia manifestado contra. A decisão tinha sido exclusivamente política. Recomendei que se mantivesse, simultaneamente, a ligação ao antigo cais para ver como é que as coisas iam evoluindo. Fiz perguntas relativamente a eventuais dragagens que seriam necessárias, mas nada me souberam dizer. A ligação tradicional não poderia ser cortada de um dia para o outro.

\*

Eu pretendia impulsionar uma profunda remodelação do nosso sistema ferroviário. Por deformação profissional, queria mesmo que fosse elaborado um Plano Ferroviário Nacional muito articulado com os planos disponíveis para os outros modos de transporte e, especialmente, com um Plano Logístico Nacional que deveria juntar as contribuições potenciais de todos eles.

Em sessão de trabalho com o Secretário de Estado começámos a ver quem estaria em posição de coordenar a operação. Seria a CP? Ou a REFER? Ou o Instituto Nacional dos Transportes Ferroviários? Este último era, meramente, um instituto regulador sem meios para promover uma reflexão e discussão que orientasse a elaboração dos termos de referência do pretendido plano. Entre a CP e a REFER os campos de responsabilidade não estavam bem delimitados e isso criaria, pelo menos, ciúmeiras. Aliás, a divisão da velha CP, separando o transporte das infra-estruturas, havia sido, na minha opinião, um erro resultante da vontade de imitar alguns modelos estrangeiros que também não foram parar longe. Entre nós acabaria mesmo por se chegar ao absurdo de se fundir as infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias, como se não houvesse duas “culturas” distintas e justificação para as haver; são modos diversos que têm de se articular entre, si mas que, mais tarde ou mais cedo, são confrontados com os atributos tecnológicos diversos de cada um deles.

Para complicar o exercício havia, ainda, a RAVE, para os comboios de alta velocidade. Deveriam eles ter uma instituição diversa para tratar de cada um ou seria mais ajustado que fosse um departamento da CP a fazê-lo?

Acabámos por acordar que o melhor seria envolvê-los a todos nas discussões preliminares, definindo como mandato a preparação das bases para a encomenda do dito plano. Para coordenar o exercício, achámos que um profissional competente no sector que fosse membro do Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes não levantaria reacções corporativas. Nesse entendimento ficou decidido prosseguir.

\*

No princípio de Junho a questão do passe social estava ao rubro, muito puxada pela acção das centrais sindicais. A Direcção-geral dos Transportes Terrestres tinha feito uma nota de esclarecimento, mas ela saíra “tecnocrática” demais e ninguém entendia o que lá estava dito. Por isso solicitei ao Secretário de Estado que fizesse outra apaziguadora e dizendo claramente o que se pretendia. Em relação ao tarifário dos transportes rodoviários de passageiros a sua actualização ainda era definida pelo Governo, o que punha uma carga política evidente em qualquer alteração que houvesse. Mas tinha mesmo de ser actualizada, porque as empresas respectivas estavam em situação delicada. O valor proposto era de 1,5%, mas eu recomendei que se refizessem os cálculos, não aumentando nem as crianças nem os idosos.

\*

As grandes empresas de transportes urbanos são sempre complicadas de gerir no que respeita às relações laborais. Têm numerosos sindicatos afiliados a uma ou a outra central sindical, não se sabendo facilmente se uma dada situação se confina ao campo laboral ou se tem implicações políticas disfarçadas.

Em princípio de Junho de 2002, a Carris estava em agitação laboral, sendo o valor das senhas de almoço e os prémios de preparação dos veículos os pretextos para a contestação. Era evidente que a empresa recebia indemnizações compensatórias fartas, de modo que qualquer aumento daqueles valores teria de acrescer ao que

o Estado lá punha e isso reclamaria negociações aturadas com os Ministérios das Finanças e do Trabalho. Mas era preciso ver se havia qualquer outra coisa por trás. Eu era a favor de se celebrarem contratos-programa entre o Estado e as empresas públicas de modo a conferir a estas últimas um quadro de referência estabelecido, mas nunca havia sido assinado um tal documento que, no caso da Carris, também deveria envolver a Câmara Municipal de Lisboa. Eles teriam de prever os direitos e os deveres de cada uma das partes. Encorajei os responsáveis a avançar nesse sentido.

O passe social havia perdido 35% a 40% do seu valor real, por causa da evolução da inflação; daí, uma das dificuldades do lado das receitas. Era indispensável ser bem-sucedido nas campanhas de captação de passageiros para os transportes públicos; mas, para isso, era preciso zelar pela qualidade dos serviços. Já haviam sido introduzidas muitas inovações: o SAP (“software de gestão empresarial”), a Intranet, a Internet, o orçamento por centros de custos, a automatização das oficinas, desajavelmente em parceria com quem praticasse métodos de gestão muito rigorosos, etc. Como em todo o lado, o pessoal das oficinas estava envelhecido. A admissão de novos elementos circunscrevia-se aos motoristas, uma vez que a frota vinha sendo aumentada. A coordenação era, para mim, muito importante. Verifiquei que as reuniões entre a Carris e a Câmara para concatenarem os serviços eram semanais. Mesmo assim, recomendei que, no âmbito da Junta Metropolitana, se criasse uma unidade especializada em transportes; se estes não funcionassem, adequadamente, a metrópole paralisaria. A frota estava a crescer: em Setembro seguinte haveria mais 50 autocarros e o número de paragens seria aumentado em 80; continuar-se-ia a instalação de vídeo-vigilância para localizar os autocarros e prosseguir-se-ia com a introdução de mais medidas de segurança para os passageiros.

A minha preocupação com a bilhética era uma velha teimosia, dado que esta deveria estar articulada com a do metro. Eu dava sempre como exemplo o caso de Paris que, para mim, é o que melhor funciona na Europa. Sobre tudo porque, como já referi, há muito que adquiri o hábito de experimentar os transportes públicos nas cidades que visito; fica-se surpreendido por haver tantos especialistas a estudarem o assunto e tantos sistemas tão pouco “friendly”; alguns só mesmo para iniciados...

Iriam fazer um “slide-show” para mostrar ao “respeitável” público o que era a Carris e o que propunham para o seu desenvolvimento. Pedi-lhe que ele fosse susceptível de ser mostrado àqueles que iriam discutir o contrato-programa que estava em elaboração. A Carris fazia parte de um grupo de empresas de transportes das áreas metropolitanas europeias. Eu incentivo sempre a pertença a este género de “fora”, onde se trocam ideias e comparam soluções. A ideia tinha sido da RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens), mas além dela integravam o grupo Atenas, Barcelona, Berlim, Bruxelas, Lisboa, Roma e Viena. E nós havíamos proposto, como secretário-geral técnico, o Prof. José Manuel Viegas. Já o disse, nestas memórias, várias vezes: quem está nestas posições lucra sempre mais do que os outros em matéria de contactos e consegue sempre influenciar melhor a agenda dos trabalhos. Por isso me ofereci sempre para exercer esse tipo de funções e, quando a posição ou a idade já não aconselhavam a que o fizesse, mantinha relações próximas com quem as desempenhasse. Os Portugueses estão, geralmente, em boa posição para o fazerem, especialmente por falarem correntemente várias línguas, algo que joga sempre a nosso favor.

\*

Havia uma grande expectativa em relação ao trabalho das autoridades Metropolitanas de Transportes e verificava-se, mesmo, que algumas cidades com população expressiva também queriam ser dotadas com instituições semelhantes. Porém, a mim não me parecia nada conveniente que fosse o governo a decidir cobrir o País com tal tipo de organizações.

Fiz saber que só estaríamos abertos a pensar em qualquer coisa que se assemelhasse a órgãos coordenadores de transportes se nos fossem presentes estudos sobre as ligações casa-trabalho e casa-escola que ultrapassassem em níveis elevados, as ligações de um grande centro urbano a freguesias pertencentes a Concelhos vizinhos. Deveria começar-se pelo princípio!...

\*

No dia 21 de Junho comecei o meu dia a visitar as obras da Ponte do Infante, no Porto, indispensável para libertar da circulação rodoviária o tabuleiro superior

da Ponte Luíz I, destinado a acolher o novo metro de superfície. Depois disso fui para a sede do Metro, situada na Torre das Antas, para trabalhar com o seu conselho de administração, à data tendo como Presidente executivo o Prof. Oliveira Marques, que já havia trabalhado comigo como vogal da comissão que elaborou o plano de reconversão do nosso sistema estatístico, em 1986 e 1987.

Havia questões concretas em relação às quais era preciso avançar. A primeira respeitava à duplicação das linhas da Póvoa e da Trofa, as quais eram de via única e tinham sido lançadas no século XIX. Estava fora de causa mantê-las só com uma linha. Impunha-se a reestruturação da ligação com duas linhas; o levantamento já estava feito e a orçamentação em fase adiantada. Havia bastantes expropriações a fazer, o que encarecia a operação. A linha da Trofa era mais complicada do que a outra. O aumento das despesas era grande, porque os Autarcas pretendiam fazer operações de reabilitação urbana muito expressivas e queriam vê-las pagas pelo Metro.

Ficou logo estabelecido que não haveria extensões e que a grande obra seria dividida em três fases: 1<sup>a</sup>) a duplicação da linha da Póvoa; 2<sup>a</sup>) a duplicação da linha da Trofa até à Maia e 3<sup>a</sup>) a duplicação do trecho entre a Maia e a Trofa. Para a primeira previam-se 80 milhões de euros; para o lanço entre a Senhora da Hora e o ISMAI (Instituto Universitário da Maia) correspondiam 62 milhões de euros e entre o ISMAI e Pateiras correspondiam 33 milhões (Este último trecho, ainda hoje – 2018 – não está construído). Não beneficiariam de ajudas comunitárias, nem do Fundo de Coesão, nem do FEDER. Só contavam com transferências do Governo. Para minorar a factura, propunham aceder ao material rolante por via de uma operação de “leasing”. Já estava preparado o “dossier” respectivo e contavam aplicar a mesma receita para as três fases; era evidente que a apreciação da Ministra das Finanças seria determinante para a viabilidade da proposta. Parecia-lhes praticável uma operação até um montante da ordem dos 220 milhões de euros, a pagar ao longo de um período entre 20 e 30 anos.

Eu insistia na questão do tarifário intermodal por ser certo que a maioria dos trajectos teria de articular dois ou mais modos (comboios, metro, autocarro,...) e não ser cómodo ter de pagar a viagem em cada um deles. Eles sabiam que os STCP (Serviços Transportes Colectivos do Porto) tinham pretendido criar um

Agrupamento Complementar de Empresas (ACE) para a cobrança de um tarifário intermodal e que isso não havia merecido aprovação por parte do Tesouro. Havia que ver o porquê.

Recomendei que elaborassem os projectos das três obras mencionadas separadamente. Se alguma delas encravasse não comprometeria o avanço das que não apresentassem dificuldades. Aquela que merecia menos dúvidas era a duplicação da linha da Póvoa, como se veio a provar na prática.

O professor Oliveira Marques tinha-se especializado em “Project Finance” e via em todos os lados oportunidades para aplicar a modalidade, mas eu não gostava de uma acumulação exagerada de responsabilidades. Os financeiros não gerem instituições de benemerência, mas de crédito e querem ganhar dinheiro. Eu deveria zelar pela prudência dos compromissos embora, à primeira vista, fossem tudo facilidades. Havia de chegar o momento da verdade em que as dívidas teriam de ser pagas; por isso eu insisti no escalonamento dos projectos e na apreciação separada dos méritos de cada um. Acabou por se verificar que essa era a orientação certa, porque o projecto de Gaia poente, o prolongamento do de Gondomar, a extensão do ISMAI até à Trofa e a extensão até à Exponor ainda hoje (2018) estão a aguardar por melhores dias. Entretanto, já se construiu o ramal da linha da Póvoa para servir o aeroporto e fizeram-se alguns prolongamentos menores, mas importantes, debaixo do ponto de vista do tráfego gerado. Mas ainda falta muito para densificar a malha respectiva. Os projectos eram imensos, nessa altura: uma extensão da rede em 34 km com 58 estações e um custo estimado de 700 milhões de euros! Havia que ser realista.

Sou a favor de que haja sempre projectos prontos e seriados na sua ordem de prioridades e que se esteja em permanência à procura de novas formas de financiamento; contudo, não se deve assumir encargos para os quais não se vislumbra cobertura.

\*

O Metro do Sul do Tejo não tinha só problemas relativamente à distribuição de encargos financeiros. Havia quem agitasse muito os aspectos ambientais. Eu deveria ser cauteloso, porque nestes domínios, em que há alguma margem de subjectivi-

dade, pode haver lugar para meter algumas “farpas” que acabam por não se mostrar tão relevantes quanto foi anunciado. Por tal, dirigi-me a fonte segura para obter informações. Efectivamente, tinha sido cumprida a legislação ambiental, mas o processo havia sido iniciado numa fase de mudança de legislação; começara com uma e acabara com outra. Todavia, tinham sido ouvidas as instituições que a lei especificava e, também, o público. Com base em toda a informação disponível o Secretário de Estado havia dado um despacho claro e era com base nele que se tinha avançado. O novo Ministro do Ambiente poderia sempre actuar na fase do projecto de execução, reclamando do concessionário o relatório de conformidade e um plano de monitorização respeitante ao ruído e à afectação do património arqueológico que fosse encontrado. Mas não se anteviam grandes consequências sobre valores ambientais excepcionais. O concessionário sabia exactamente o que tinha que fazer; suspeitava a minha consultora que estávamos em face de um excesso de zelo do Instituto do Ambiente, ao propor a realização de uma nova avaliação de impacto ambiental. Essas coisas acontecem, por vezes, quando há mudança de Governo. Ainda por cima, tinha sido feita uma queixa a Bruxelas por moradores de Almada. Antes de avançar com uma suspensão da construção, para repetir uma avaliação é preciso sempre analisar a relevância das queixas feitas. Algumas vezes, num determinado sector transpõem-se directivas comunitárias cujas consequências noutros sectores não foram devidamente analisadas. Fora o que acontecera com uma directiva de 2001 sobre a avaliação ambiental estratégica. Não tinha havido o cuidado de alertar o sector dos transportes para as consequências pesadas que ela iria ter sobre este. Por isso era necessário estabelecer as formas de cooperação entre os dois sectores, para que não houvesse surpresas com interrupções de trabalho, ou coimas, ou atrasos, ou queixas... que são as consequências habituais.

\*

O Metro do Sul do Tejo, talvez pela cor marcada da sua Câmara e pelo dinamismo indiscutível da Presidente da Câmara de Almada, não concitava uma simpatia generalizada. Havia muita gente a ter gosto em sugerir dificuldades. Era evidente que eu tinha de as ultrapassar, porque, afinal, o que estava em causa era a quali-

dade de vida dos portugueses por ele servidos e também a “saúde económica” de empreendimentos dos quais ele era um “feeder”. Eu não tinha estado de acordo com a introdução da linha de comboio no tabuleiro inferior da ponte 25 de Abril. Teria preferido que fosse uma linha de metro... Já me referi a isto noutro lado e, por isso, não me irei repetir, mas, uma vez construída a linha e gastos os meios correspondentes, era minha obrigação ajudar a rentabilizar o investimento feito e, especialmente, a servir a população de Almada e do Seixal que trabalhava ou precisava de se deslocar a Lisboa. Por isso, havia quem dissesse que eu tinha uma simpatia especial pelo MST; mas era simplesmente por isso.

As dificuldades relativas aos aspectos ambientais mereceram várias diligências do Secretário de Estado dos Transportes, mas foram ultrapassadas. Da parte do Secretário de Estado do Ambiente admitia-se a possibilidade de ter de vir a fazer-se uma Avaliação do Impacto Ambiental, pelo próprio concessionário. Falando-se com o Secretário de Estado do Tesouro e Finanças ficou combinado que se isso viesse a acontecer, se faria um adiantamento que seria negociado com a própria concessionária; ele traduziria a negociação que teria de ocorrer respeitando à compensação que haveria de ser fixada, em articulação com a comissão de acompanhamento e com o Ministério das Finanças. Não haveria comissões “ad hoc”, nem grupos de missão. Seria a própria equipa de missão do MST que passaria a estar enquadrada por uma estrutura mais forte. Assim se ultrapassou o potencial impasse. A verdade é que há gente que gosta imensamente de complicar em vez de facilitar.

\*

Eu acho que uma rede de metropolitano tem de estar sempre em expansão. Qualquer delas começa sempre por uma “arborescência”, mas vai-se estendendo até formar uma malha. Os mais antigos metros do mundo – o de Paris e o de Londres – continuam a lançar linhas novas ou extensões que tornam a rede mais densa, melhorando a acessibilidade do conjunto. As administrações dos metros devem ter sempre em carteira projectos prontos, devidamente ordenados por prioridade, para lançar quando economicamente se justificar e financeiramente tiverem meios. Por isso, em 3 de Julho passei em revista com o Secretário de Estado quais as ligações que, na rede de metro de Lisboa, faziam sentido que fossem lançadas.

Eram elas: as ligações ao aeroporto (que foi por mim decidida), à Reboleira e a Alcântara, o prolongamento de Campo de Ourique, a ligação Alameda/S. Sebastião, uma vez esclarecidos os aspectos ambientais que estavam a impedir o avanço. Passámos também em revista o programa da REFER para obras relativamente pequenas, mas indispensáveis como as de eliminação de paragens de nível que tinha de continuar e as de melhoramento de estações como as de Beja, Castelo-Branco, Covilhã e Guimarães que precisavam de uma modernização urgente. A renovação das vias da rede ferroviária nacional reclamava 272 milhões de euros em 2002 e 616 milhões em 2002/2005, mas onde ela era mais urgente verificava-se ser nas zonas suburbanas. Estavam previstos para a Área Metropolitana do Porto 141 milhões em 2002 e 241 milhões em 2003/2005, e para a Área Metropolitana de Lisboa, 132 milhões em 2002 e 226 milhões em 2003/2005. A minha preocupação era que houvesse projectos escorreitos para se concretizarem todas essas melhorias.

\*

Eu atribuo muita importância aos riscos, de toda a espécie, que estão associados às obras e entusiasmo sempre os empresários de obras públicas a olharem para essa dimensão do problema que, não sendo tradicional, tem vindo a ocupar peso crescente. Até na escolha das obras a que se concorre, convém medir os riscos associados ao país em que se está, ao seu governo, à sua situação política e, naturalmente, à própria obra.

Em relação ao Metro de Lisboa, num dia em que eu falava na construção de túneis, nos riscos que eles implicavam e em quem teria de os assumir, pedi ao Secretário de Estado dos Transportes, aliás ele próprio um quadro do Metro, que fixasse doutrina para transmitir à administração sobre a transferência de responsabilidades em caso de acidente ou de surpresa, sobre os riscos na construção de túneis e na definição de quem os absorveria (O adjudicante? O dono da obra? O seguro?) e sobre as implicações do facto e os custos dos túneis serem correntemente variáveis. Raramente os túneis eram adjudicados a preços fixos por causa da variabilidade das condições geológicas e, todavia, os concessionários das obras em regime de “project finance” queriam, compreensivelmente que eles fossem fixos.

Tudo isto vinha à conversa por causa do complexo caso do túnel do Terreiro do Paço, em relação ao qual, não havia limites para os preços variáveis!...

\*

Um dia sou informado de que existia o parecer de um prestigiado professor do Instituto Superior Técnico a desaconselhar a construção do túnel do metro naquele local do Terreiro do Paço, produzido antes da ocasião em que se fixou o trajecto da linha. Pelos vistos, os decisores não o tinham tido em linha de conta!... De quem era a responsabilidade?

\*

No dia 10 de Julho recebi a direcção da Associação Nacional dos Transportadores de Mercadorias (ANTRAM). Vinham falar-me do seu sector que estava em grande transformação, mas havia uma grande falta de especialização. A nossa frota era numerosíssima; disseram que era a maior da Europa. Prestava serviços no País e no estrangeiro e, por isso, era tão grande. Informaram que, no entanto, só 35% é que estava enquadrada em empresas; 65% eram o que chamavam de transporte particular. Queixaram-se da rigidez que existia nas relações laborais, especialmente no que respeitava aos tempos de condução e aos tempos de repouso. Lembrei-lhes que se tratava de legislação europeia, mas eles invocaram o nosso acordo colectivo de trabalho que datava de 1975/76, uma data pouco favorável a grandes liberalismos... Por isso insistiam na revisão da legislação do sector. Por outro lado, achavam que tudo estava sujeito a uma carga burocrática muito pesada; tinha que haver soluções mais expeditas. Queriam que fosse transposto para a legislação nacional um quadro de referência internacional que resultava de uma Convenção de Mercadorias por Estrada (CMR) da qual Portugal havia sido signatário. Havia um projecto do contrato de trabalho que eles tinham entregue na Direcção-geral dos Transportes Terrestres, mas achavam que esta não gostava nada dele; havia mesmo, uma “obstinação” contra ele. Todavia, as empresas não estavam bem, porque existia uma concorrência infernal que comprimia todas as margens possíveis; os transportadores individuais aceitavam tudo... O pior é que não se sabia ao certo quantos trans-

portadores existiam em Portugal. Tinham que ser repensadas as condições de exigência para entrada no sector. Os exames que existiam estavam muito facilitados. E o decreto-lei n.º 38/99 era objecto de uma interpretação errada pela DGTT, nomeadamente no que respeitava à cedência de veículos; queriam que eu esclarecesse a leitura que deveria ser feita daquele diploma. Um aspecto que os preocupava respeitava ao licenciamento de reboques e de semi-reboques que deveria ser dispensado. Outro domínio que convinha que fosse aligeirado era o do transporte de mercadorias perigosas, nomeadamente em camiões-cisternas. O gasóleo profissional pesava 30% na estrutura dos seus custos e constituía, naturalmente, um factor de competitividade de peso. A discussão que estava a haver em torno da fixação do preço do gasóleo rodoviário não lhes agradava, nomeadamente o que sabiam acerca da posição do Governo Português no Conselho dos Ministros de Transportes da União. Deveríamos usufruir de um ISP (Imposto sobre Produtos Petrolíferos) com o valor mínimo, aproximando-nos do valor médio europeu por etapas. Nós não poderíamos desligar-nos do que fizessem, nesse domínio, os Espanhóis, porque eram eles os nossos concorrentes mais directos. Por outro lado, o IVA pesava enormemente sobre eles. Queriam que, ao contrário, ele fosse olhado numa perspectiva de discriminação positiva. A fiscalidade do sector penalizava-os enormemente.

Para o País não era indiferente o tipo de veículos que estavam a circular. Por isso defendiam a penalização forte da entrada dos veículos em segunda-mão, todos eles em estado sofrível. Lembraram que Espanha tinha, para esse efeito, uma solução que poderia ser transposta. Queriam um sistema de incentivos próprio (O que seria inaceitável em termos ambientais...).

Com estas dificuldades todas as empresas de transportes de mercadorias portuguesas estavam a atravessar um período muito complicado. Queriam que se fomentasse a criação de plataformas junto aos nós rodoviários, onde fosse praticável a carga e a descarga de mercadorias. Convidaram-me para ir às suas Jornadas que teriam lugar em Elvas nos fins de Setembro e cujo tema principal seria “A Iberização dos Transportes de Mercadorias”, mas estava previsto também um tema mais amplo abordando a sua internacionalização. Estimavam que, se houvesse uma transferência de 25% da carga do transporte particular para o profis-

sional, se conseguiria retirar das estradas, cerca de 60.000 veículos devido aos mais altos níveis de eficiência dos segundos. O transporte particular deveria ser muito regulamentado. Defenderam, naturalmente, a sua posição.

Eu não me podia alargar em benesses ou em promessas. Na Europa tudo concorria para contrariar o transporte rodoviário de mercadorias. Era o ferroviário que havia que impulsionar. Todavia, assistia-lhes alguma razão a respeito da proporção muito elevada do que eles designaram como transporte particular face ao transporte profissional!...

\*

O aumento do tarifário dos transportes tinha, pela primeira vez, envolvido a Direcção-geral da Concorrência e Preços. Começaria, desse modo, a dar-se passos no sentido da articulação entre modos de transporte que, em meu entender, deveria ter também expressão no que o utente pagava em cada um deles. Foi definitivamente decidido que a consultoria para as obras de recuperação do túnel do Metro no Terreiro do Paço fosse confiada à firma holandesa TEC (Tunnel Engineering Consultants). A assinatura do contrato relativo ao Metro do Sul do Tejo estava para breve.

\*

Em 2002 o tempo de viagem de comboio entre o Porto e Vigo era de cerca de três horas, porque as composições e tudo o resto eram muito antigas. Mas com os trabalhos de modernização em curso entre Ermesinde e Nine e com o novo traçado previsto entre Nine e Viana, o tempo de viagem poderia ser reduzido para 1,40h. Manter-se-ia a via única com dupla função, tal como os Espanhóis estavam a fazer do outro lado. Pedi para produzirem previsões dos fluxos de tráfego, entrando em linha de conta com a auto-estrada cuja construção avançava e cuja entrada ao serviço não demoraria muito tempo.

No Porto insiste-se muito na ligação ferroviária a Vigo, mas os Autarcas dos Concelhos atravessados querem, sistematicamente, que o comboio lá pare e, assim manter-se-ão as quase três horas.

\*

Em 2002, a estimativa do custo de um quilómetro de metro, em Lisboa, incluindo estações, era da ordem dos 13 milhões de contos, por isso a rede respectiva avançava a conta-gotas. Não se queria fazer grandes expansões para oeste, mas havia pressões por parte das zonas não servidas pelo caminho-de-ferro que se consideravam cativas do automóvel privado. Por isso foi lançada a ideia de um metro ligeiro de superfície, articulado com o caminho-de-ferro e com o metro. O seu custo estimado era de 3,7 milhões de contos por quilómetro, ou seja, um terço do custo do metro. Na sugestão feita o concessionário seria público e previamente definido; poderia assumir a forma de uma sociedade anónima de capitais públicos e a concessão seria objecto de um concurso. Os proponentes hesitavam entre uma fórmula mais próxima do modelo do Metro do Porto ou do modelo Fertagus. Iria haver um estudo conjunto da Carris e do Metro que os proponentes iriam enviar às Câmaras de Lisboa, Oeiras, Amadora, Odivelas e Loures. A primeira fase do novo modelo de transporte era constituída por um trecho entre Algés e a Falaqueira que estava orçamentada em 47 milhões de contos (232 milhões de euros). Já haviam gasto 200.000 contos em estudos diversos. Achavam, naturalmente, que as Câmaras Municipais tinham de estar envolvidas na operação. Eu ouvi com atenção quanto expuseram. Era evidente que o projecto precisava de mais amadurecimento. Devo dizer que preferia ver alargada a rede de metro e ter como prática, em permanência, a construção de uma nova linha e o projecto de uma outra; naturalmente, além da modernização da rede existente.

\*

O sector dos transportes vive sempre a ameaça de greves numa área ou noutra. Falei em 16 de Julho, com dois especialistas sindicais que conheciam bem o meio. A Carris era uma empresa que vivia uma situação financeira sem paralelo; os atrasos nos pagamentos aos fornecedores constituíam a regra; contraía empréstimos para pagar salários; estava em causa o pagamento das reformas. Por razões políticas, naquele ano (2002) não se havia assinado nenhum acordo laboral. Dependiam da empresa 4.000 trabalhadores, mais 6.000 pensionistas; somando os agregados familiares respectivos, haveria cerca de 20.000 dependentes! O pre-

juízo anual era da ordem dos quinze milhões de contos, tendo, no ano anterior, o passivo alcançado 56 milhões de contos. As instituições de crédito tinham as maiores reservas em apoiar este tipo de empresas, porque elas colocavam no mercado “produtos” muito abaixo do seu custo. Estava-se a fazer um grande esforço para conseguir um controlo rigoroso das despesas, começando por eliminar as que eram consideradas como supérfluas. Mas era preciso melhorar muito a gestão da rede de transportes. Seria a privatização a resposta? Em qualquer caso, alguma coisa de radical teria de ser feita.

Em relação ao Metro de Lisboa, havia uma preocupação generalizada relativamente à situação financeira da empresa. Desde 1995, o passivo anual fora triplicado. Tinham comprado três carros de luxo para a administração numa demonstração de falta de senso incompreensível; todos observavam esses sinais, numa empresa com uma situação financeira aflitiva. A segurança da exploração estava comprometida, porque não se dispunha de verbas para pagar uma manutenção adequada. Preocupava-os a questão dos ventiladores que não estavam a funcionar bem. A indisciplina era grande. E a falta de acompanhamento manifesta; havia comboios de seis carruagens a circular vazias aos fins de semana; ninguém estava a cuidar da adaptação do tamanho das composições à procura; a negligência era patente. Sucedia, no entanto, que o Metro vivia muito da sua imagem de segurança que, naquela altura, não correspondia à realidade das condições.

Na CP as diversas empresas exibiam um prejuízo crescente. Faziam a habilidade de transferir défice para as associadas, menos visíveis junto da opinião pública, mas a verdade é que ele existia se se apreciasse o conjunto de forma consolidada. No sector ferroviário havia uma perda constante de passageiros e de mercadorias; não se poderia estabelecer comparações, limitando-as ao intervalo de 2002/2001, porque a acumulação das quedas, ao longo do tempo, era muito expressiva. O transporte internacional de mercadorias estava praticamente reduzido a zero; era manifesta a falta de gestão comercial da empresa. Por outro lado, a CP e a REFER “andavam às turras” uma com a outra e as duas com o INTF (Instituto Nacional de Transportes Ferroviários). Ora o INTF era o regulador e, portanto, o árbitro; tinha, por isso, funções muito importantes.

Constava que a gestão do pessoal, na CP, era feita numa base partidária e, por isso, perdia numerosos processos nos tribunais. Por outro lado, recorria, com frequência, a recrutamento externo, sem curar das promoções internas. Havia demasiados engenheiros pagos a “recibos-verde” e nem todas as adjudicações eram muito transparentes. Seguramente que havia má gestão e era conhecida a tendência para o despesismo da sua administração. Na RAV também se verificava uma propensão para a encomenda, no exterior, de numerosos estudos. Estava em curso a admissão de vinte técnicos, através de um concurso em relação ao qual havia muitas dúvidas.

Deveriam ser tentadas novas formas de integração dos diferentes modos de transporte. Na ocasião em que foram criadas a REFER, a nova CP e o INTF não tinha havido o cuidado de instituir mecanismos de articulação entre elas e isso estava a revelar-se negativo. O resultado foi não estarem a trabalhar harmoniosamente, como seria desejável. O domínio em que isso era mais chocante revelava ser o da contratação de pessoal; cada uma admitia novos trabalhadores, sem olhar para as outras; bastaria haver uma pequena comissão com representantes das três instituições para poder fazer um mínimo de compatibilizações. O instituto regulador, por exemplo, poderia ter sido comum (ferro, rodo e marítimo). Recomendaram que as coisas, no campo laboral, fossem conduzidas de modo a chegar a um acordo social a três anos. Era urgente conferir estabilidade ao sector.

\*

Eu insistia muito na constituição das Autoridades Metropolitanas de Transporte. Elas teriam funções de regulamentação, de planeamento e de financiamento. Em 17 de Julho foi-me presente o primeiro esboço da legislação necessária para as constituir.

\*

As diligências para resolver o problema do túnel do Metro no Terreiro do Paço continuavam. Em 18 de Julho fui informado de que o trabalho de consultoria da TEC (holandesa) custaria cerca de 35.000 contos, respeitantes às duas fases da assessoria, começando-se a trabalhar daí a quatro dias. O túnel estaria esvaziado

até final de Setembro. As medições de tudo quanto se estava a passar eram contínuas e devidamente integradas de modo a ter-se um entendimento cabal do comportamento da estrutura. Essas observações eram directas e indirectas, através de outros indicadores que davam informações importantes. Com base em tudo isso, o consultor ia fazendo recomendações que eram imediatamente executadas, pois não se podia dar um passo sem estar bem apoiado naquilo que se ia observando. Tudo avançou, sempre, com as maiores cautelas. A temida liquefacção do solo afinal estava muito localizada e isso facilitava a operação.

\*

Eu ia ouvindo queixas acerca do tarifário de diversos modos de transporte que tinha sido preparado pela Direcção-geral dos Transportes Terrestres. Antes de ter uma reunião de trabalho com o Director-geral, pedi ao Secretário de Estado para ouvirmos em conjunto um especialista da matéria que eu conhecia há muito tempo. De facto, o tarifário estava distorcido e reclamava uma reestruturação. O anterior assentava muito numa filosofia de linha quando o que nós preferíamos era uma abordagem de rede com um passe intermodal e outro de carácter social. A repartição das receitas seria feita de acordo com o percurso médio relativo a cada modo e a cada operador. O último inquérito de que dispúnhamos para fazer os cálculos datava de 1993, o que me pareceu ultrapassado. Tinha, por isso, de se lançar um novo que traduzisse os comportamentos daquela altura. Os diferentes operadores acordariam entre si as quotas de repartição das receitas e celebrariam protocolos um com os outros. Era evidente que o facto de as empresas, em 1993, serem todas públicas havia facilitado aquela repartição. Agora tinham entrado em cena alguns operadores privados, não sendo provável que os tais protocolos fossem fáceis de assinar. Por outro lado, naquela data, não se pretendia promover uma integração dos diferentes modos e eu insistia que era o utente que deveria estar no centro das preocupações e não cada empresa de *per si*. As próprias empresas teriam, naturalmente, mais dificuldades em fixar os parâmetros da sua contribuição para a efectivação de um determinado trajecto. Sabia-se que os modos ferroviários estavam a perder passageiros para os rodoviários, mas isso era exactamente o contrário do que nós queríamos promover; justificava-se,

assim, a urgência de actuar sobre um tarifário concebido numa óptica de rede. Porém, as diferentes empresas não se entendiam e nós tínhamos de as levar a fazê-lo, porque não poderia ser o Estado a arcar com a maior parte dos custos. Para ver como o estava a fazer, vale a pena recordar que, em 2002, o passe médio custava um terço do de 1976! Quem suportava o diferencial era evidentemente o contribuinte; viver na Área Metropolitana de Lisboa estava, assim, a ser financiado pelos restantes Portugueses!

A minha preocupação assentava, especialmente, na certeza que eu tinha de que um sistema de transportes sub-remunerado não se renovaria por sua iniciativa. Esta teria que ser exógena (quer dizer do Governo) e deveria ser totalmente paga pelo promotor que a quisesse levar a cabo. Deste modo, pedi para desenvolverem um plano que pusesse em termos aceitáveis o tarifário que, obviamente, tinha de obedecer a uma filosofia de rede. O caso do Porto era muito diferente do de Lisboa.

\*

Um dia recebi um antigo colega que conhecia bem o sector dos transportes e que me veio transmitir a sua apreciação sobre o estado do mesmo. Entre outras coisas disse-me que a CP, à força de tantos planos e de tantas promessas que não se haviam concretizado, era uma empresa desmotivada e onde imperava a desconfiança. Quando eu lhe disse que não me parecia ter sido útil a divisão da empresa em duas (a França nunca fez a privatização de Mrs. Thatcher, que havia conduzido ao desastre do sector no Reino Unido...), uma com o material circulante e outra responsável pela infra-estrutura, disse-me que ela tinha sido determinada por exigências da contabilidade. Não me pareceu ser razão suficiente para tão grande alteração... Insistiu em que a CP era uma empresa causticada, mas que a REFER estava numa desorganização total. Eu achava que ela não dispunha de objectivos claros e que, por isso, seria difícil desenhar uma estratégia que vingasse.

\*

A bilhética continuava a preocupar-me, especialmente nos sistemas de transportes que serviam as duas áreas metropolitanas. Em Lisboa havia, então, uma plataforma chamada Otlis, mas os especialistas achavam que o seu modelo estava esgotado.

Recomendavam-me que institucionalizasse um órgão a que fosse dada personalidade jurídica, mas seria conveniente, depois, recorrer a técnicos que trabalhavam na Otlis, porque eles já dispunham de prática no sector. Havia quem fosse reconhecido como tendo muita capacidade neste campo. Assim, a ideia era criar um ACE (Agrupamento Complementar de Empresas) que seria, posteriormente, integrado nas Autoridades Metropolitanas de Transportes quando estas fossem constituídas. Parecia conveniente promover a participação das empresas já existentes – como eram, em relação à Área Metropolitana de Lisboa, a Carris, o Metro, a CP e a Trans-tejo. Mas deveria abrir-se a possibilidade de entrada a outras empresas que o quisessem fazer, nomeadamente os transportadores privados de passageiros.

Tínhamos acabado de receber um relatório dos peritos holandeses sobre as obras no túnel do Metro no Terreiro do Paço, pelo que dei indicações para o enviarem com urgência à administração do Metro. Ela tinha de acompanhar tudo de perto. A acção do ministro na resolução do problema deveria ser meramente supletiva. Havia quem insistisse em que se acabasse com o passe social por ele ser de gestão complicada, mas isso seria politicamente muito negativo, por isso este continuou. O passe multimodal, pelo contrário, revelava-se mais fácil de controlar.

Estava em causa a renegociação do contrato com a Fertagus e a extensão do mesmo até Setúbal. Era preciso designar a comissão para a levar a cabo. Seria o Ministério das Obras Públicas a chefá-la, mas teria de haver um representante do Ministério das Finanças; isso para evitar sermos obrigados a recomençar o processo por falta de acordo deste último; essa representa uma prerrogativa que vem do tempo do Doutor Salazar... A renegociação seria delicada, porque não se haviam atingido as bandas de tráfego previstas; mas o concessionário não tinha denunciado o contrato; só queria renegociá-lo no seu termo que era o fim do ano de 2002.

\*

Eu era a favor da expansão da rede do Metro do Porto para Gondomar. Este Concelho representava, então (e hoje também), um dormitório do Porto, originando movimentos pendulares “casa-trabalho” e também “casa-escola” com muita expressão; mas a linha era cara. Ainda não estava definido o traçado que, em qualquer caso, reclamava dois túneis e três viadutos. Propuseram-me a construção

de túneis antes de estar estabilizado o traçado. Eu contrariei a proposta, porque poderia dar-se o caso absurdo de a linha vir a passar ao lado dos túneis... Insisti para que o concurso fosse um único.

Havia, além disso, problemas ainda não resolvidos relativamente ao financiamento. O do BEI não punha problemas, mas o do sindicato bancário constituído para o efeito reclamava maior elaboração. Nem sempre as coisas avançam na prática com a rapidez com que nós queremos...

\*

Naquela ocasião, o relacionamento entre os responsáveis da CP, da REFER e do INTF não poderiam ser piores. Fui visitado por um respeitado especialista do sector que me pediu para ter isso em atenção quando tivesse de escolher novos protagonistas. Era essa uma das razões pelas quais eu não tinha nenhuma simpatia pela divisão de responsabilidades entre as duas primeiras; o terceiro exercia as funções de regulador e, portanto, teria de manter a sua individualidade. A REFER era, para ele, a empresa que reclamava maior atenção: a sua direcção financeira não funcionava bem e a empresa, na sua globalidade, estava a contratar sistematicamente pessoal vindo de fora, enviando muitos elementos para o quadro de excedentes.

O reordenamento empresarial da CP tinha que ocorrer com celeridade e com a preocupação de não inviabilizar negócios futuros contemplando a entrada de operadores privados para algumas das funções que ela desempenhava.

\*

Recebi em 8 de Agosto a Federação Portuguesa do Transporte Rodoviário que juntava a ANTRAL, com a ANTROP e com a ANTRAN. Foram comunicar-me a razão de ser da constituição da Federação e a sua estrutura. Como argumento de peso estava o facto de, em conjunto, as três associações abrangerem mais de 100.000 trabalhadores. Havia uma diferenciação nítida entre o transporte rodoviário profissional e o transporte privado. Pretendiam sensibilizar-me para a necessidade de haver um apoio substancial para a renovação das frotas profissionais (tinha havido uma grande importação de veículos usados de países como a Alemanha, a França e outros vizinhos, o que fazia do nosso parque um dos mais antiquados da

Europa). Também pretendiam o chamado “gasóleo profissional” com preço bonificado, aceitando que ele fosse instituído por fases.

A taxa de ocupação dos nossos veículos pesados era muito baixa. Queriam, por isso, que houvesse uma distinção entre as condições usufruídas pelos profissionais e pelos privados. Propunham que se fosse muito exigente em relação à carteira profissional de todos os motoristas. Eram a favor de nos encaixarmos num regime europeu comum. Para isso, dever-se-ia estender aos particulares as mesmas exigências que eram impostas aos profissionais. Entendiam que não havia capacidade para formar profissionais muito competentes; mas era urgente que houvesse. Na carreira deveriam contar a idade e as competências adquiridas formal e informalmente. Por me parecer complicada a forma de proceder proposta pedi-lhes que alinhassem os princípios e as formas de proceder num documento que me enviassem; prometeram fazê-lo. O mesmo se passava em relação à legislação laboral e social que gostariam de ver melhorada.

Focámo-nos, especialmente, na questão da segurança dos taxistas. Tinha havido alguns assaltos e sentiam-se inseguros. Pedi sugestões e pus-me à disposição para dar a maior publicidade às acções que eles entendessem como eficazes. Disse-lhes do grupo de trabalho que existia, envolvendo o Ministério da Administração Interna. Só depois de estarem definidos alguns aspectos técnicos é que poderíamos entrar em contacto com a ANTRAL. O que estava a ser analisado era a constituição de uma central de comunicação entre os táxis e a polícia; havia pormenores operacionais ainda não completamente definidos. Não tinham uma representação própria no Conselho Económico e Social, achando insuficiente fazê-lo através da Confederação do Comércio. Por isso pretendiam ter nele uma representação própria que pudesse reflectir as suas posições.

\*

O fomento da logística era uma preocupação permanente e objecto de muitas conversas minhas com o Secretário de Estado dos Transportes. Havia trabalhos em curso, neste domínio, no seio da Direcção-geral dos Transportes Terrestres. No dia 24 de Agosto ouvi uma exposição sobre três deles: i) um sobre a rede de terminais e plataformas logísticas; ii) outro sobre os diplomas que já estavam avan-

çados na elaboração dos respectivos textos; e iii) a constituição de uma Comissão Permanente para o Desenvolvimento da Logística e do Transporte Combinado. Encorajei a que se prosseguisse com determinação, porque todos os “dossiers” eram importantes para o desenvolvimento do sector.

\*

As relações entre a ANTRAL e o Ministério da Administração Interna não eram as mais cordiais por causa da Polícia; havia sempre muitas queixas mútuas que eu tentava compreender e resolver. Uma delas tinha a ver com o certificado de Aptidão Profissional; o Secretário de Estado do Trabalho estava empenhado em rever o programa que, em meu entender, seria uma melhoria expressiva para o sistema, mas a ANTRAL achava que ele era muito exigente. Eu procurava fazer com que os seus dirigentes aceitassem uma elevação crescente das condições de formação, mas eles reagiam sistematicamente.

\*

Eu continuava a acompanhar as obras do túnel do Metro no Terreiro do Paço. Elas eram de uma delicadeza extrema. No dia 3 de Setembro às 6.00 horas da manhã tinha terminado a primeira fase que havia corrido conforme o previsto. Começaríamos agora a segunda, na qual se recorreria a mergulhadores da Marinha que nos asseguravam simultaneamente um alto profissionalismo e uma reserva absoluta em termos de informação; aquilo que eu menos queria era que as obras fossem objecto de um acompanhamento sensacionalista que pudesse assustar as populações.

Em relação ao Metro do Porto, eu pretendia ver antecipada a construção de alguns trechos como era o caso da ligação de Campanhã às Antas. Em relação à linha para Gondomar ela ser-me-ia apresentada durante o mês de Setembro.

O Metro do Sul do Tejo estava em fase de organização da sua estrutura para se começar as obras. Foi decidido criar uma equipa de missão com dois membros do MOPTH, um do Ministério das Finanças e dois das Câmaras de Almada e Seixal, em princípio os seus vereadores encarregados das obras. Era preciso definir o estatuto dos respectivos membros. Propuseram-me a realização de um seminário

rio que teria como título “Um novo desafio: o metro ligeiro de superfície”. Aceitei imediatamente que ele tivesse lugar; recomendei que se procurasse atrair profissionais que soubessem realmente da matéria e prometi participar.

\*

Em princípio de Setembro já dispúnhamos de um ante-projecto do decreto-lei que criaria as Autoridades Metropolitanas de Transportes. Ainda haveria muita discussão em torno dele. Era importante começar a preparar a base da minha conversa com o Ministro do Fomento espanhol, porque ela não iria ser fácil. O trabalho dos mergulhadores em volta da obra do túnel do Metro no Terreiro do Paço havia começado, mas não tinham conseguido ver grande coisa.

Tinha havido uma proposta relativa à construção do Metro-Mondego, mas os valores avançados eram de tal ordem elevados que eu pedi para a reconsiderarem. Hoje (2018) já não se fala dele. Havia, também, uma proposta para reformular a Linha do Tua em articulação entre a REFER, a CP e as quatro Câmaras servidas, mas estas não queriam partilhar riscos. Isso levou-nos a diferir o projecto que foi definitivamente inviabilizado pela barragem que lá se construiu. Parece que há hoje (2018) um projecto turístico acima da cota da albufeira.

Discutia-se, então, a construção de uma ligação ferroviária ao porto de Lisboa em Alcântara. Eu era e sou ainda um adepto dessa ligação que permitirá escoar rapidamente os contentores para longe da frente ribeirinha. Esta é demasiadamente cara para servir de parque para contentores, mas dispõe de fundos excelentes para nela acostarem porta-contentores de grandes dimensões. Fico arrepiado quando ouço gente manifestamente fora das realidades do País propor que se acabe com essa actividade, reservando tudo para o lazer...

Ainda discutimos longamente a questão do ramal ferroviário para a Siderurgia Nacional de modo a permitir o seu acesso à rede nacional e assegurar o escoamento dos seus produtos para Espanha; estávamos a falar de uma obra de mais de 13 milhões de euros!... Era preciso partilhar os encargos com as empresas beneficiárias, mas elas não gostavam muito de falar nisso; achavam que deveria ser o Estado a arcar com todos os custos.

Havia um sistema europeu de incentivos à melhoria das instalações de transportes ferroviários de mercadorias (SIMITF). Importava não deixar escapar nada a quanto tivéssemos direito. Do Ministério da Defesa tínhamos pressões para melhorar o tarifário para o transporte de militares. Nessa ocasião ainda havia um número apreciável de viajantes nessa categoria.

Aproximava-se a época para a definição das indemnizações compensatórias às empresas de transportes; elas davam todas prejuízo! Aquelas indemnizações não cobriam todos os custos e no Ministério das Finanças sabia-se isso muito bem, mas era tradicional “empurrar o problema para a frente”... Eu não gostava nada disso, mas tinha de me submeter aos costumes... Mandei elaborar um estudo sobre a situação a um competente consultor de Lisboa e um outro sobre um futuro sistema tarifário que contribuísse para tornar mais atractivos os transportes colectivos públicos e mais suportáveis os seus encargos.

A situação que me havia sido exposta pelo Presidente da Câmara de Gaia mereceu uma longa conversa com o Secretário de Estado. Com a afectação do tabuleiro superior da ponte D. Luís I ao Metro, os concessionários que invocavam direitos adquiridos para continuar a prestar um serviço sem qualidade, perderiam o acesso ao Porto que era o que eles mais estimavam. Teriam por isso de ser renegociadas as concessões. Era a ocasião para actuar, começando por definir uma estratégia que impusesse o “merging” de alguns concessionários demasiadamente pequenos. De qualquer forma, até lá tinha de se desencadear, por parte da Direcção-geral dos Transportes Terrestres, uma fiscalização muito rigorosa; ela deveria ser feita em articulação com a Direcção-geral de Viação (MAI).

\*

Em 13 de Setembro fui informado acerca do trabalho dos mergulhadores no túnel do Metro no Terreiro do Paço. Havia detectado uma fissura longitudinal de cerca de vinte metros. Tudo havia sido filmado e entregue aos responsáveis que já tinham conversado com os consultores holandeses. A situação não justificava alarme, mas reclamava estudo, para se saber qual seria o passo seguinte.

\*

Em 2002 tinha havido ataques aos taxistas e, por isso, a sua associação, a ANTRAL, manifestava justificadas preocupações a esse respeito. Em 20 de Setembro analisei, com a sua direcção, a introdução do sistema de GPS e a vídeo-vigilância que garantiria a segurança. Só a Polícia poderia visionar o filme respectivo; logo, a privacidade estava assegurada. Já tinham tido um mês de experiência do sistema e estavam satisfeitos com a sua operacionalidade. O pior era o seu custo que andava por volta dos 3.000 euros por táxi. Ora, nessa ocasião, havia 1.300 táxis no País... Existia um grupo de trabalho a tratar do assunto, mas a PSP (Polícia de Segurança Pública) não havia participado. Era indispensável envolvê-la.

A situação dos táxis urbanos era muito diversa da dos rurais que, aliás, era costume designar por “carros de aluguer”, mas queriam ser todos considerados como táxis, embora com regras diferentes. Por tudo isto, foi decidido criar um grupo de trabalho integrando a Direcção-geral dos Transportes Terrestres, a ANTRAL, a Federação Portuguesa dos Táxis, a Direcção-geral de Comércio e Comunicação, a Associação Nacional de Municípios Portugueses e as Juntas Metropolitanas de Lisboa e do Porto. Eu analisaria o relatório e as propostas que fizessem. O móbil dos ataques havia sido o assalto. Não se pensava, ainda, em terrorismo. Mas bastaram dois ou três casos, considerados como de pequena criminalidade para instabilizar toda uma classe.

\*

No dia 1 de Outubro pedi ao Secretário de Estado para mandar elaborar um circunstanciado relatório acerca do acidente no túnel do Metro no Terreiro do Paço. Ele deveria conter uma parte técnica acerca do que tinha acontecido e de como se estava a resolver a situação e uma outra parte relativa aos custos em que incorrêramos e as responsabilidades dos agentes envolvidos. Esta última não costuma preocupar muito as nossas autoridades, mas eu considero que ela é fundamental para se saber se os responsáveis estiveram ou não à altura dos seus lugares e para se conhecer o que a comunidade tem de pagar pelo acidente, seja qual for a sua causa. O acordo com o empreiteiro deveria ser escalpelizado com rigor. Havia, assim, uma parte que seria da responsa-

bilidade de engenheiros e outra que reclamaria a colaboração de um jurista muito conhecedor do Direito Administrativo.

\*

Eu atribuía muita importância ao Museu Ferroviário. Não estava nada de acordo com uma orientação que vinha de alguns anos atrás em que se distribuía algum material por núcleos espalhados por estações ao longo de todo o País. Eu havia visitado muitos deles, especialmente na Região do Norte e sabia que os chefes de estação não dispunham de meios para os manter nem atraentes nem sequer limpos. Era preciso pedir a chave para os ir ver, as visitas não costumavam ser acompanhadas, o material em exibição era formado por peças secundárias, havia queixas frequentes em relação ao seu desvio, enfim, tratava-se de um modelo administrativamente impraticável e museologicamente muito discutível.

Em Outubro de 2002 tratava-se de nomear uma nova comissão executiva de instalação do museu do Entroncamento, onde eu achava que se deveria concentrar todos os meios, não só os materiais, mas também os de estudo e a acção de divulgação imprescindível. Ela seria presidida por um representante da respectiva Câmara Municipal e integraria um membro sabedor da CP; o terceiro elemento seria um conhecido Amigo dos Caminhos de Ferro que, por acaso, era geólogo, mas cujas raízes familiares o tinham tornado um devotado defensor de tudo quanto respeitasse ao modo ferroviário; eu conhecia-o há muitos anos e ele não era contestado por ninguém, porque todos lhe reconheciam a maior competência naquele domínio à qual aliava um trato admirável e um entusiasmo que não esmorecia. Já havia um estudo económico-financeiro do que eles se propunham realizar e até um projecto de um decreto-regulamentar que seria necessário para pôr tudo a funcionar nos termos em que pretendíamos. Era imprescindível uma consulta ao Ministério da Cultura; já tudo tinha sido entregue para apreciação.

Um Museu dos Caminhos de Ferro pode ser muito atraente e educativo. Veja-se o que acontece com o de Lucerne, na Suíça (que eu havia visitado em tempos) e com uma série deles no Reino Unido. Pode reforçar muito a base económica do local onde estiver instalado mas, para isso, deve ter escala! Não é uma pequena secção poeirenta e abandonada que atrai alguém.

\*

Em princípios de Outubro fui confrontado com a necessidade de resolução de um conflito sério entre os Estaleiros Navais do Mondego, de um lado e a Transtejo e a Soflusa do outro. Tratava-se, naturalmente, da execução de embarcações – neste caso, “catamarans” – para a travessia do Tejo. Eram sete, portanto, muitos; o primeiro havia sido entregue em Janeiro, mas em relação aos seguintes eclodira a mais acesa das disputas. Pedi a documentação que me permitiria avaliar a situação. Quase não havia!... Como se conheciam todos uns aos outros, sendo oficiais do mesmo ofício ou de ofícios complementares, haviam sido dadas ordens verbais abundantes que, chegada a situação de conflito, criavam a maior das confusões. Pedi relatórios às partes, mas recomendei que se apoiassem em juristas competentes para os elaborar. Eu acho que até na vida privada se deve usar do maior formalismo quando se trata de assumir compromissos, mas, então, na vida pública quando se lida com dinheiros que não são nossos, não se deve dar nenhum passo que não esteja apoiado em documentos validados por quem tem a capacidade para tomar as decisões em causa. Por muita confiança e longo conhecimento que haja entre as partes, em nenhuma circunstância se dispensa a passagem a documentos formais das combinações que se fazem e das decisões que se tomam. O que me surpreendia era que tudo isto se passava entre gente competente e com larga experiência... Mas demasiado próxima, nas suas relações pessoais, confundindo estas com as relações formais que deveriam manter, em todas as circunstâncias.

\*

O tabuleiro da Ponte 25 de Abril é simplesmente apoiado. O apoio fixo está situado no meio do vão suspenso da catenária; os apoios deslizantes estão em cada margem. Estes representam peças complicadas, porque se movem de acordo com a solicitação no tabuleiro; o encontro incorpora a parte fixa sendo a parte do tabuleiro que assegura o movimento, havendo assim uma junta em cada lado que está mais ou menos aberta conforme as cargas. Enquanto a ponte só teve tráfego rodoviário, a solicitação correspondente funcionou quase como uma carga contínua e, com o tempo, os apoios ficaram praticamente imóveis, não implicando isso nenhuma for-

ça horizontal que a estrutura do tabuleiro não fosse capaz de suportar, mas quando se introduziu o comboio o movimento da junta passou a ser expressivo, sendo necessário refazer os apoios, o que não era obra simples. Como deveria ser, escolheu-se a solução mais moderna ao tempo, o que ficou comprovado pelo número de visitas de responsáveis por pontes semelhantes localizadas por todo o mundo que vieram a Lisboa informar-se acerca da obra e ver como ela estava a ser feita. Para não causar demasiado transtorno aos viajantes, grande parte do trabalho foi realizado de noite, quando havia menos trânsito, mas teve que se montar uma rampa nos dois sentidos no encontro em que se estava a trabalhar.

Eu estava informado acerca da realização da obra e tencionava visitá-la, porque não é todos os anos que se faz uma coisa tão complexa e tão inovadora; contudo, fui alertado para algumas perturbações causadas pela falta de civismo de alguns viajantes. Tudo havia sido explicado, os anúncios estavam colocados na zona antecedente à obra, dizia-se o prazo previsto para a sua conclusão e chamava-se a atenção para a necessidade de diminuição da velocidade... Havia, naturalmente, um reforço dos elementos das forças de segurança no local. Pois, mesmo com essas cautelas houve um jovem condutor que não achou melhor forma de se divertir do que acelerar o carro ao máximo para ver o que lhe acontecia; despistou-se, como era natural... Mas, além da gincana o que mais me surpreendeu foi a aplicação com que os trabalhadores que estavam a realizar a obra eram insultados pelos passantes que baixavam os vidros para protestar e lhes dirigir os maiores improperios. Chegou-se mesmo ao ponto de alguns atirarem garrafas de plástico com urina ainda quente para cima dos trabalhadores. Estes sentiam-se, naturalmente, vexados e não compreendiam a razão de ser de tantos protestos quando se estava a realizar uma obra para o bem de todos.

Fui alertado para a conveniência de ir dar algum alento aos que permaneciam em condições adversas para assegurar o correcto funcionamento da ponte. Não hesitei em fazê-lo. Isso teria de acontecer durante o trabalho que era de noite. Foi a 8 de Outubro e resolvi convidar alguns jornalistas e as televisões. Mas para que estes soubessem em que consistia a obra, por volta das nove horas juntámo-nos no gabinete da ponte, onde eu próprio expliquei o que iriam ver. Lá fomos para o encontro sul depois de responder às poucas perguntas que entenderam fazer.

Estes encontros são peças enormes, de modo que é possível andar lá dentro. Lembro-me de ter chamado a atenção de um “cameraman” para o interesse de uma tomada de vistas da junta, o que facilitaria qualquer explicação, sendo além do mais plasticamente muito interessante. Insisti em cumprimentar os trabalhadores no local onde costumavam ser insultados. Também levei com a minha dose de protestos, escapando, todavia, à “garrafinha”... Fui devidamente filmado e entrevistado no local, explicando o conteúdo da obra e registando o meu apoio a quem a estava a realizar. As televisões não passaram uma só imagem nos noticiários às horas nobres. Os jornais que se referiram à visita fizeram-no em espaços exíguos sem qualquer relevo condizente com a importância da obra e com a inovação que ela significava. Devo dizer que não fiquei surpreendido com essa indiferença, porque o convite feito poderia inculcar uma obrigação de retribuição e isso seria intolerável para os jornalistas participantes.

Testemunhei os impropérios, mas manifestei o meu apoio aos trabalhadores que estavam a realizar uma obra indispensável para a segurança de todos os que usassem a ponte. Como se pode imaginar, fui para casa com o coração triste. Como é que um povo tido como brando e afável se transforma em bestas grosseiras com a dimensão que eu vi? O que é que leva alguns a actos de tão grande violência? Seria tudo comandado ou era espontâneo? A nossa história tem algumas manifestações em que se concilia a violência, com a grosseria e com a gratuitidade dos actos! Seriam manifestações de transferência ou era mesmo a obra que merecia o protesto tão veemente de quem tinha de abrandar a sua velocidade de marcha? Ou eram só “rapaziadas”?..

\*

Em 10 de Outubro foi-me entregue um relatório preliminar relativamente às obras que decorriam no túnel do Metro, no Terreiro do Paço. Recomendei que tudo fosse comunicado aos seus projectistas, através do Metro, que era o dono da obra. Eles deveriam estar informados acerca dos “remédios” que estavam a ser aplicados. Como se sabe, a obra estava a ser financiada pelo Fundo de Coesão. Dei indicações para que fosse convidado um conjunto de técnicos indicado pela própria gestão do Fundo para serem informados sobre tudo quan-

to estava a ser feito. Viriam no fim do mês. Estimaram ter sido convidados e acabaram por mostrar satisfação em relação à solução adaptada e à seriedade com que tudo estava a ser feito.

Parecia-me conveniente que a equipa de projectistas produzisse um parecer sobre o que estava a ser realizado. A origem do acidente tinha mais a ver com a teimosia com que fora fixado o traçado da linha, mas eles deveriam, em meu entender, ter chamado a atenção para os altos riscos de se atravessar um terreno que se “liquidificaria” com facilidade. Naquela ocasião já não havia nada a fazer senão remediar o erro e desistir definitivamente de “carregar” mais a zona com um novo túnel rodoviário. Tem é de se tratar com urgência do torreão poente que se vai afundando lentamente desde os tempos da sua construção... Fui avisado de que o jornal Expresso iria começar a fazer uma campanha contra o TGV, pois achava que ele não era necessário. Quem lhe teria posto isto na cabeça? Era um órgão de informação que fazia opinião. Não havia outra solução senão esperar para ver.

No Metro do Porto havia dificuldades enormes debaixo do ponto de vista financeiro. A sua administração pensava que a função do ministro era arranjar financiamento para todas as suas ambições. Tive de deixar claro que a responsabilidade era deles, mesmo em relação à resposta aos pedidos de pagamento. Sucedeu que uma vez apresentaram 43 pedidos, todos de uma feita, começando a telefonar reclamando o dinheiro na segunda-feira seguinte. Recomendei ao Secretário de Estado que justificasse por escrito, porque demorava o processo cerca de dois meses; tinha de passar por numerosas verificações, a maior parte delas na órbita do Ministério das Finanças, portanto fora da minha alçada. Eram tempos em que se pensava que tudo era “política” e que esta dispensava a “administração”... Ora isso nunca acontece!

Os estádios do Porto e do Braga, a construir para o Euro 2004, haviam apresentado candidaturas de financiamento através do IEP. Tive de tornar claro que a minha responsabilidade estava limitada aos acessos e que estes estariam realizados na data aprazada. Em relação às candidaturas tinha havido a celebração de protocolos entre o Secretário de Estado anterior, os Presidentes das Câmaras e o IEP relativamente à aplicação de fundos comunitários. Mas não especificaram nem

a origem dos fundos nem qual o objecto da sua aplicação. Felizmente que não o tinham feito, porque os acessos aos estádios não seriam entendidos por Bruxelas como “instrumentos de desenvolvimento”... Isto é, não seriam apoiados pelo FEDER. Deveriam sê-lo por fundos nacionais, exclusivamente. Mas era preciso definir de onde eles viriam por que iriam concorrer com outras obras, nomeadamente através da afectação da contrapartida nacional de ajudas comunitárias. Iria, por isso, haver repercussões sobre o nosso Quadro Comunitário de Apoio que teria maior dificuldade em absorver todos os incentivos a que tínhamos direito. As bases da concessão do Metro do Porto estavam em apreciação no Ministério das Finanças. Era um documento difícil de analisar. Fui alertado para a necessidade de nos certificarmos de que seria possível continuar a atribuir à empresa indemnizações compensatórias, dado que de outra forma ela teria dificuldades manifestas de gestão.

\*

Eu continuava empenhado em que fossem construídas plataformas logísticas onde se articulassem dois ou mais modos de transporte. Isso era mais urgente no espaço das duas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, mas havia outros locais em que elas também seriam justificadas. Defini que seria constituída uma equipa de missão encarregada da sua promoção e que os aspectos normativos e a elaboração ou apreciação de planos, programas ou projectos seria da responsabilidade da Direcção-geral dos Transportes Terrestres.

\*

Em 23 de Outubro soube que, nas obras do túnel do Metro no Terreiro do Paço, se estava pronto para começar a segunda fase do seu esvaziamento. Todas as operações eram críticas, porque não se tinha a certeza de como é que estrutura iria reagir. Por isso se ia avançando com um acompanhamento permanente de numerosas medições e sondagens.

Iria inaugurar-se em breve o trecho do metro entre o Campo Grande e Telheiras e esta última estação.

O Metro do Sul do Tejo apresentava numerosos problemas na área do Ambiente e o Ministério respectivo levava demasiado tempo a responder. Quem tinha, porém, de aguentar a pressão era eu!...

Havia obras na linha de caminho de ferro para o Algarve. O Instituto Português de Arqueologia apresentou queixas relativamente à zona de Ermidas-Funcheira onde, aparentemente, estava a haver pouco cuidado com material arqueológico que reclamava estudo e avaliação. Eu tinha aprezada uma visita às obras nas imediações de Setúbal. Deveria preparar-me para enfrentar uma manifestação.

Continuava a insistir muito na generalização do recurso a “passes-intermodais”, especialmente nas áreas metropolitanas, onde os passageiros têm de tomar, correntemente, mais de um modo de transporte, por via de regra gerido por empresas diferentes. Mas não eram estas que estavam a pôr dificuldades à sua concretização; as Secretarias de Estado do Tesouro e do Orçamento é que colocavam dúvidas, umas atrás das outras, relativas a pormenores técnicos “transcendentes” que me impacientavam muito. Eu sentia uma resistência manifesta à colaboração...

O projecto do Metro do Mondego havia sido analisado por um grupo de peritos que tinha produzido uma crítica “demolidora”; o pior é que, em muitos aspectos, as observações feitas estavam bem fundamentadas. Dei instruções para que as comunicassem aos proponentes e ao Presidente da Câmara de Coimbra.

No Metro do Porto estava em discussão a duplicação da linha da Póvoa, numa primeira fase unicamente até à Maia e à linha de Gondomar que, hoje (2018) vai até Fânzeres. Eu insistia muito em que o metro fosse até ao aeroporto de Pedras Rubras; o movimento que a linha tem hoje justifica bem essa interface.

A formação profissional representa uma exigência generalizada no nosso País onde tanta gente vai para o mercado de trabalho sem as qualificações que justificam uma remuneração comparável à que usufruem os seus pares no centro da Europa. Mas havia quem não aceitasse a obrigatoriedade de uma elevação dessa preparação, por razões que eu compreendia tendo, todavia, a obrigação de procurar soluções para a promover. Era o caso da ANTRAL e da formação dos taxistas. A proposta de legislação que foi para consulta junto deles teve de ser menos exigente, porque os taxistas que exerciam a sua profissão longe dos grandes centros não tinham meios para completar a sua formação. Não cedi, no entanto, na vontade

que a associação tinha para ser ela a outorgar o Certificado de Aptidão Profissional (CAP); ninguém se fiscaliza ou impõe condições a si próprio.

\*

No dia 28 de Outubro recebi o Presidente da Câmara de Loures e dois dos seus vereadores para tratar comigo de questões de transportes do seu Concelho. Como era de regra, o Secretário de Estado estava comigo.

Loures era o terceiro Concelho da Área Metropolitana de Lisboa e o quinto do País, com os seus 200.000 habitantes. A saída de Odivelas havia sido uma punção negativa para o Município. O eixo Norte/Sul estava a andar em bom ritmo, tendo-me dado a garantia de que não haveria problemas no seu Concelho, com barracas erguidas à última hora sobre o traçado da via e outras manobras correntes. Estava interessado no metro ligeiro de superfície que se falava para a parte ocidental de Lisboa e também no Metro de Lisboa que queria ver chegar ao seu território. Do primeiro, compreendia que a primeira fase fosse a ligação entre Algés e a Falaqueira, mas para ele, a parte mais importante seria a ligação entre Odivelas e Loures. Alertou-me para o facto de Odivelas não ter capacidade para instalar um “Park & Ride”, como sabia ser intenção dos responsáveis. A melhor localização para ele seria no Senhor Roubado. Para justificar uma ligação rápida sobre carris informou-me que o número de ligações diárias de autocarro para Lisboa era de 1.700; só isso chegava para justificar a primeira. Queria que o metro clássico fosse rapidamente prolongado de Odivelas até Loures. O Concelho era um gerador de tráfego muito importante e, no planalto da Caldeira, iriam ser construídos um novo hospital e muitas urbanizações. A ligação ao MARL era, para ele, uma prioridade. Depois como de costume, veio um grande rol de estradas a construir ou a melhorar.

\*

O Presidente do Metro de Lisboa quando me ouviu recomendar a ligação entre a Estação do Oriente e o Aeroporto logo propôs que ela continuasse. Eu estava de acordo se houvesse meios. Já o disse, algumas vezes, nestas memórias, que sou a favor das redes. A ideia era levar a linha até ao Lumiar. Mas, ainda hoje (2018), ela era para no Aeroporto. Nessa ocasião falava-se em constituir uma SCUT para o Metro, com

base na “carruagem-quilómetro”. Ainda bem que isso não foi avante. Ele propôs que fosse feito um filme com as imagens possíveis e as explicações necessárias para entender o que se havia passado no túnel do Terreiro do Paço. Pareceu-me bem.

\*

Em 29 de Outubro pedi ao Secretário de Estado para preparar uma minuta de um despacho que definisse o plano de expansão do Metro. Isso teria de ser feito em colaboração com a administração do próprio Metro; seria uma actualização daquele que já existia.

Eu gostava, também, de ter um documento de orientação para a nossa rede ferroviária. Seria um Plano Ferroviário Nacional, paralelo ao Plano Rodoviário Nacional. O Instituto Nacional de Transporte Ferroviário já tinha sido solicitado a defini-lo, mas face a tantas mudanças de orientação, havia deixado morrer a questão. Eu sabia que iria ser solicitado, uma vez e outra, para aprovar a inclusão ou a exclusão de um dado trecho, mas deveria partir-se de um quadro que correspondesse à situação ideal e ir definindo prioridades que acabariam por estabelecer o calendário das realizações.

Face à abertura, nesse sentido, da PSA (Port of Singapore Authority) dei indicações para que a CP visse em que termos se facilitaria o acesso ferroviário a Lisboa e a Madrid, a partir de Sines na sua função de porto de “hinterland”. A nova administração da REFER havia encontrado numerosos contratos celebrados pela anterior, durante o seu último mês de vigência. Dei instruções para que fossem todos passados a pente-fino, para ajuizar da sua relevância; os que a não tivessem deveriam ser rescindidos se tal pudesse ser feito. É uma prática corrente esta de deixar a marca de quem sai; deveria haver mais escrupulo em fazê-lo.

Continuavam as complicações na linha do Algarve por causa das queixas do Instituto Português de Arqueologia. O pior é que não davam orientações práticas para tratamento dos sítios arqueológicos encontrados. Só queriam tempo.

Os projectos de legislação sobre a criação das Áreas Metropolitanas de Transportes lá iam fazendo o seu caminho. Recomendei que fizessem reuniões separadas em relação a Lisboa e ao Porto. Os agentes eram diversos e, possivelmente, as condicionantes também. Depois se uniformizaria o que pudesse sê-lo.

\*

No dia 1 de Novembro presidi à inauguração da estação de Telheiras no Metro de Lisboa. Embarcámos na estação Martim Moniz, numa composição corrente cujos passageiros ficaram muito admirados ao verem tantos senhores tão enfarpelados. Os discursos e a inauguração propriamente dita só tiveram lugar na própria estação. Já estava a funcionar e com uma enorme frequência.

\*

Os técnicos holandeses que nos apoiavam na obra do túnel no Terreiro do Paço estiveram em Lisboa nos dias 7 e 8 de Novembro para fazerem o balanço do que havia sido realizado até então. Recebi-os no final da visita. Estavam satisfeitos e deram instruções para se prosseguir. Fiquei aliviado, porque um desaire naquela ocasião causaria muita perturbação junto da população.

\*

No sábado, dia 9, fui inaugurar um serviço suburbano de caminho-de-ferro, entre Penafiel e o Porto. As estações estavam todas impecáveis e a composição era nova. Viajei ao lado do maquinista que me foi elucidando acerca das inovações que o comboio tinha. Os passageiros ficavam admirados quando me viam e mais ainda com o comboio novo em folha...

\*

Em 6 de Novembro recebi o presidente executivo do Metro do Porto e um projectista de pontes que tinha sido meu aluno, para me apresentarem um conjunto de ideias acerca da construção de novas pontes sobre o Douro, nomeadamente algumas hipóteses mistas (rodo-metro) que permitissem “fechar anéis” do metro e alargar a sua extensão para Gaia e para a parte ocidental do Porto, onde havia geração de tráfego interessante para o metro. O único sítio praticável seria nas imediações da Ponte da Arrábida, a montante, mas afectando o chamado Polo IV das instalações da Universidade (Campo Alegre); a cota do tabuleiro seria bastante inferior à do tabuleiro daquela ponte. Ela acolheria, naturalmente, a segunda linha do metro para Gaia. Haveria, obrigatoriamente, uma extensão de túneis apre-

ciável. Para complicar mais o exercício foi introduzida a questão da passagem do comboio de alta velocidade, A sua estação não deveria localizar-se muito longe do centro da Cidade, onde o seu tráfego era gerado. Pareceu-me muito precoce e complicativa a introdução de mais esse novo modo cuja definição estava em fase tão embrionária. Ficou-me uma recordação muito positiva desse encontro. Os meus interlocutores tinham imaginação e capacidade para lançar mais uma grande obra. Eu é que não possuía os meios necessários nem para a realizar nem sequer para sonhar com ela.

\*

Em 8 de Novembro reuni-me com alguns especialistas na área dos transportes. Queria ouvir a sua opinião acerca das prioridades. Em concreto pedi-lhes que considerassem a Área Metropolitana de Lisboa como quadro para a sua reflexão e nela englobassem a Carris, o Metro, o binómio CP/Fertagus, a REFER, e a CP suburbana. Estes identificaram dois tipos de intervenção: a) a que seria possível fazer no seio de cada empresa (tarifário, pessoal, melhoria de resultados, etc.) em que consideravam poder avançar-se rapidamente e b) o que deveria fazer-se no âmbito da Autoridade Metropolitana de Transportes. Também recomendaram que fosse escolhida uma empresa de consultoria para intervir tanto horizontal como verticalmente. Eu estava particularmente preocupado com a Carris que entraria em ruptura de tesouraria daí a uma semana. Já havia um projecto de minuta de um contrato para um trabalho que enunciasse as prioridades de acção. Cada fase, estimava-se, deveria durar uns quatro meses, mas seria possível obter sugestões para uma actuação imediata; estas não poderiam deixar de ser genéricas e correntes nas situações com que nos deparávamos. Para uma articulação transversal das diversas acções seriam necessários pelo menos quatro meses. Importaria começar pela optimização da situação em cada empresa, mas interessava muito, também, um trabalho de fundo, de natureza estratégica. Assim, sugeriram a realização de uma sondagem à população para saber o que esperava ela do sistema de transportes públicos.

A participação das Câmaras Municipais era indispensável, especialmente da de Lisboa, onde tudo convergia.

\*

O passe intermodal em que eu insistia era bem-acolhido pela Segurança Social que se mostrava até muito interessada, tendo em vista a terceira idade e os reformados. E, muito importante para mim, até dispunha de meios para se fazer uma experiência. Incitei o Secretário de Estado a aproveitar a maré.

\*

Em 20 de Novembro de 2002 agitavam-se as tropas por causa da nomeação de novos conselhos de administração para as empresas públicas de transportes. Como eram muitas havia muita gente à espera. Mas nós andávamos, genuinamente, à procura dos melhores. Eu tinha de me furtar a numerosas conversas em que eram sugeridos “óptimos nomes”, a maior parte das vezes sem experiência no sector para onde pretendiam ir. Só me preocupavam os presidentes, porque o meu hábito era pedir-lhes sugestões acerca das pessoas com as quais se entendessem bem a trabalhar.

\*

Aproximava-se a inauguração do Metro do Porto à qual iria, naturalmente, o Primeiro-Ministro. Mas fomos surpreendidos com um problema de última da hora; o que estava previsto era transferir maquinistas da CP para o novo Metro, mas as coisas encravaram, porque eles queriam que ficasse estabelecido que não perderiam quaisquer regalias de que estivessem a beneficiar na sua companhia de origem. Pareceu-me justo e, por isso, a questão foi ultrapassada. Do que eu não gostei foi terem deixado a questão quase para a véspera da abertura.

\*

Em meados de Novembro, o Metro do Porto apresentou uma proposta de tarifário intermodal, considerando unicamente a linha de metro inaugural. Dei indicações de modo a que se procurasse que ela fosse igual à de Lisboa; de outra forma teríamos uma campanha com as habituais queixas. O preço do bilhete simples seria igual ao de Lisboa e haveria um desconto de 10% nos “carnets” de dez viagens. Havia um bilhete diário para quatro viagens; se fossem mais começaria a justificar-se a aquisição de “carnet”. Além disso havia também o mensal.

O tarifário dos transportes públicos tem a maior sensibilidade política. Não adianta muito dizer que a responsável é a empresa. A população identifica-o sistematicamente com o Governo. Por isso é bom que se analise com as empresas os seus valores, mormente quando as empresas receberem indemnizações compensatórias que não podem, obviamente, acomodar todos os “preços políticos”. Uma circunstância que atrasava a fixação dos preços decorria da necessidade de ser ouvido o Ministério das Finanças que sistematicamente demorava muito tempo a apreciar as nossas propostas.

\*

As rodoviárias que operavam na Beira Litoral estavam em estado calamitoso e haviam deixado de pagar à Segurança Social. Ou estavam em pré-falência ou em tribunal. O pior era que não se revelava possível caçar-lhes a licença. Uma delas tinha um comprador, mas não vendia. Por isso, solicitei ao Ministério das Finanças que fizesse uma fiscalização às ditas empresas. Como havia dívidas ao fisco e à Segurança Social era certo que teriam de ser designadas comissões de gestão para todas elas. Quem detinha o poder para o fazer era o Ministério das Finanças, mas eu é que teria de encontrar soluções para que o serviço continuasse a ser prestado e ele era muito intenso. Eu ficava surpreendido pelo facto de empresas com uma procura tão expressiva se terem deixado afundar daquela maneira. Por que razão seria? Só por erros de gestão?...

\*

Tinha sido entregue um relatório da Autoridade de Segurança da Ponte 25 de Abril. Sendo as coisas o que são em Portugal, era certo que não demoraria muito tempo a que ele aparecesse nos jornais, apesar da classificação de confidencial (ou, se calhar, por causa disso...). Dei indicações para se passar ao implemento de tudo quanto havia sido recomendado, de modo a poder afirmar-se, com rigor, que tudo estava a ser atendido.

Nessa ocasião, informaram-me que a ponte tinha o maior tráfego do mundo inteiro! Foi mais uma razão para eu lamentar que a 2.<sup>a</sup> travessia não tivesse sido construída onde se gerava mais tráfego, como tinha sido a minha proposta.

\*

A situação do sector ferroviário preocupava-me particularmente. Havia trechos que nunca seriam economicamente rentáveis, apesar da amortização do investimento estar já paga; existiam outros que reclamavam tão grande montante para a sua recuperação que dificilmente haveria dinheiro para a fazer.

Recebi a REFER em 18 de Novembro.

Tinham a consciência de que havia grandes decisões para preparar e tomar. Uma delas respeitava à Linha do Norte. Já se havia investido 94 milhões de contos só em dois troços em remodelação e os efeitos praticamente não se notavam. Só a variante de Santarém importava em mais de duas centenas de milhões de contos. Havia, depois, o projecto do AVE; já tinham sido desencadeados dois projectos que, se estimava, estivessem prontos em 2003 e 2004. Eu era a favor de um canal totalmente novo na ligação entre Lisboa e o Porto, porque havia estrangulamentos (Vila Franca de Xira, Santarém, etc.) que eram absolutamente impossíveis de ultrapassar. Na zona da Trofa verificavam-se pressões da Autarquia que só complicavam a resposta. A estação de Ermesinde havia custado 3,6 milhões de contos (mas tinha ficado bem!...). Nos numerosos protocolos que a REFER havia assinado, a prática mostrava que só ela cumpria a sua parte; os parceiros costumavam iludir os seus compromissos.

Na travessia norte-sul do território de Lisboa havia complicações de ordem variada: a consolidação da estação do Pinhal Novo; a negociação com a Fertagus, pondo-se em causa a sua extensão ou limitação; a eventual transferência de algumas valências da carga marítima para o porto de Setúbal; as relações com os Municípios... Aliás, eram estas últimas o aspecto mais complicado a respeito das linhas de Sintra e de Cascais, sobressaindo na primeira a questão das passagens de nível; quantas é que se poderiam ainda vir a encerrar? A linha do Algarve estava, praticamente em toda a sua extensão, a ser intervencionada. E lá veio à conversa a integração das obras a sul de Grândola por causa dos sítios arqueológicos encontrados e que estavam a ser estudados (assaz lentamente... como é próprio do sector). Quanto à linha da Beira Baixa estava a sofrer intervenções pontuais que melhorariam substancialmente a velocidade média praticada. Em Aveiro decorria o investimento na nova estação que também ficou muito bem. Pensava-se

na construção de um novo terminal de mercadorias localizado em Cacia. Em toda a zona ainda havia numerosas passagens de nível a suprimir (As “desniveladas” como, correntemente, as designavam).

Havia situações de conflito entre a REFER e a CP, porque esta não aceitava muitas das condições que haviam sido estabelecidas em protocolo uns anos antes. Politicamente, o rebaixamento da linha de Espinho era um caso da maior complexidade. O Autarca era do PS e levava para o terreno partidário o atraso com que se estava a contemplar a sua execução. Eu devo dizer que sempre achei a obra um tanto “faraónica”. Os anos que a parte superior tem esperado para ser tratada em termos paisagísticos evidenciam bem a falta de interesse da obra. Por outro lado, o abrandamento de velocidade dos comboios a que o enterramento das vias obrigou também não contribuiu nada para o nível de desempenho das composições que atravessavam a estação sem parar nela. A obra tinha, por outro lado, um efeito de contágio enorme; muitos Autarcas queriam ver as linhas “enterradas” no espaço central dos seus Concelhos; o pior era que isso custava muito e contribuía pouco ou nada para o melhor funcionamento do caminho-de-ferro. Havia, ainda, o objectivo de tornar eficaz a ligação Faro-Braga, nomeadamente no que respeitava ao Alfa Pendular. Isso foi conseguido com algumas composições por dia. Eu atribuía muita importância à ligação do caminho-de-ferro aos portos, nomeadamente os de Aveiro e de Setúbal. A primeira foi concluída poucos anos depois.

\*

Eu queria ter um quadro de referência geral para todo o País, em matéria ferroviária. Para tal, haviam sido dadas instruções ao Instituto Nacional dos Transportes Ferroviários (INTF) para elaborar uma proposta de Plano Ferroviário Nacional que fosse analisada antes de merecer aprovação do Governo. Ela só estaria pronta em 2006. Mas, entretanto, havia um “pacote” ferroviário para ir realizando muitas outras obras e acções imateriais, o qual iria ser iniciado em Março de 2003. Algumas das obras correspondiam à eliminação de estrangulamentos sentidos desde há muito; os meios tinham, obviamente, uma forte componente de ajuda comunitária. Em relação à constituição das Autoridades Metropolitanas de Transporte, a nossa proposta havia circulado, estando-se, em Novembro de 2002, em fase de incor-

poração das sugestões entretanto recebidas. A Linha do Norte tinha sido objecto de numerosas queixas ou protestos. Todas foram objecto de auditoria pedida pela REFER, mas a administração da empresa mostrou reservas em relação à forma como elas haviam sido realizadas.

Eu tinha incumbido o INTF de numerosas tarefas. Em 19 de Novembro fui confrontado com um “pequeno” problema prático. Quase todos os novos encargos implicavam deslocação e, por conseguinte, ajudas de custo. Sucedia a arrelia-dora circunstância de o Instituto não ter disponibilidades financeiras para as suportar... algo que obrigava ou a uma transferência imediata de outro serviço ou a esperar para Março, quando o novo Orçamento estivesse operacional. Todavia, não havia tempo a perder.

Éramos solicitados para estabelecer um protocolo de cooperação com Angola, no sector ferroviário. Como sempre acontece, não havia falta de voluntários para o concretizar; na CP ofereceram-se logo técnicos em número suficiente. O pior era arranjar meios para lhes pagar as ajudas de custo e para os substituir enquanto eles lá estivessem... Isso tinha de ser concertado com o Ministro dos Negócios Estrangeiros que me disse logo que não tinha dinheiro...

Iria haver uma actualização tarifária no domínio dos transportes rodoviários de passageiros. Tinha havido negociações com a ANTROP que não se mostraram muito prometedoras por questões de “zonamento”; eram pormenores técnicos que eles analisavam naturalmente, com o maior pormenor; segundo diziam, a proposta elaborada pela Direcção-geral dos Transportes, no que respeitava ao tal zonamento, só beneficiava o Porto. Pedi para reapreciarem a proposta que ainda teria de colher a aprovação dos Ministérios da Economia e das Finanças. Logo me apercebi que não teríamos novo tarifário em Janeiro, como eu tanto queria. A razão invocada era a de que a Direcção-geral estava a “rebentar pelas costuras”... Não tinha técnicos em número suficiente...

\*

Por causa da criação das Autoridades Metropolitanas de Transportes era preciso ter um parecer da Associação Nacional de Municípios Portugueses que, muito assisadamente, criou uma mini-comissão formada pelas duas áreas metropolitanas

a quem o tema interessava directamente. Nela desempenhava um papel crucial o Dr. Fernando Seara, Presidente da Câmara Municipal de Sintra, que era dinâmico, tinha-se metido dentro do assunto e presidia a uma Autarquia para quem o trabalho do novo órgão era crucial.

Reuni-me com a Junta Metropolitana de Lisboa no dia 19 de Novembro. Comecei por ter de esclarecer uma série de notícias que tinham vindo nos jornais e que, como era corrente, não tinham fundamento; destinavam-se somente a criar atrito. Depois ouvi as preocupações dos dezoito Municípios, mas não as irei referir todas: Lisboa tinha funções especiais em todo o trabalho da autoridade; a gestão da Carris e do Metro passariam para o Município? Eu achava que a Câmara não poderia ser, ela própria, o operador.

Começar-se-ia por nomear uma comissão executiva; quem a nomearia? Quem aprovaria os seus estatutos? Que papel desempenharia a Área Metropolitana de Lisboa? E por conta de quem correria o financiamento tanto da própria Autoridade como do seu plano de acção? As Câmaras não estavam em condições financeiras de suportar, à sua custa, esses dois encargos. Teria de se prever uma parceria entre o Governo e as Autarquias para esse fim. Mas foi logo apontado o alheamento que era manifesto sobre este assunto, por parte da Câmara Municipal de Lisboa; os restantes achavam que ela deveria ser a mais interessada.

Houve uma recomendação no sentido do gradualismo da constituição e desenvolvimento da Autoridade Metropolitana de Transportes; havia muita coisa que ainda não sabiam como teria de funcionar. Mas eu insistia em que muitos aspectos do funcionamento do novo organismo deveriam ficar esclarecidos logo desde o início. Havia a previsão (aliás correcta) de que o Município de Sintra fosse o mais populoso dentro de cinco anos; por isso seria, naturalmente, o mais atingido pelo bom ou mau funcionamento da AMT. Disponha de quatro operadores privados; tinha que se articular o seu funcionamento. A questão mais difícil respeitava, naturalmente, ao financiamento das obras e das acções necessárias. Quais seriam as competências da AMT? Que vínculos é que seriam estabelecidos? E como se procederia no caso de um Município “desgostoso” se querer afastar? Os vínculos teriam um prazo ou seriam estabelecidos sem duração limite? Algumas das competências já eram exercidas pelas próprias Áreas Metropolitanas (Juntas); passariam ou não para as AMT?

Um deles queria que à AMT competisse a regulação de todos os transportes; para ele o que importava eram as ligações a Lisboa e a Setúbal; as relações dentro do próprio Município eram quase irrelevantes, Mas, tratando-se de um “Município-dormitório”, o que lhe interessava eram os locais de atracção das viagens casa-trabalho e este estava localizado naquelas duas cidades.

A Comissão Instaladora deveria ser formada por profissionais com experiência na área dos transportes.

Queriam que eu promovesse uma reunião conjunta das Juntas Metropolitanas de Lisboa e do Porto com a ANMP, porque havia aspectos particulares próprios das primeiras que tinham de ser articulados com as competências dos Municípios.

Depois havia a questão dos contratos já existentes que, além de numerosos, tinham prazos e clausulados diversos. Tender-se-ia para a uniformização ou manter-se-ia a diversidade temporariamente? Além de elaborar uma proposta de lei de bases, deveria estabelecer-se o rol das competências que não conviria que saíssem da esfera de responsabilidade dos Municípios.

Um achava que se deveria propor um limite de vinte anos para o funcionamento das AMT, findo o qual se faria uma avaliação. Eu preferia que a avaliação e a adaptação tivessem um carácter quase permanente, com uma periodicidade anual.

Outro achava que deveria haver uma penalização de quem quisesse sair depois de ter integrado a AMT.

Os tais relatórios periódicos de avaliação deveriam, obrigatoriamente, debruçar-se sobre os níveis de satisfação das populações servidas. Mas, compreensivelmente, a questão mais sensível era a do financiamento. O Estado deveria ter um peso grande em relação às infra-estruturas de longa-duração; em relação à exploração do sistema as Câmaras teriam de assumir responsabilidades crescentes.

Como achei que este aspecto estava “verde”, solicitei ao Secretário de Estado a preparação de um documento sobre as fontes de financiamento que fosse estudado por todos e, posteriormente, objecto de apreciação numa nova reunião com os mesmos participantes.

\*

Quando se tratava de tomar conhecimento mais aprofundado com uma Direcção-geral ou com um Instituto com o qual eu estava menos familiarizado, muitas vezes era eu que ia ao local em vez de receber o responsável no meu gabinete. Assim ficava a saber também qual era o estado das instalações e tomar o pulso ao ambiente de trabalho. Para quem andava no mundo da Administração há muitos anos, como era o meu caso, tornava-se possível aperceber-se deste aspecto logo no primeiro contacto; havia pessoal indiferenciado a mais pelos corredores? Os técnicos participavam com envolvimento entusiasmado ou eram somente uns “mangas de alpaca”? E outros pormenores de que nos apercebemos só de olhar...

No dia 21 de Novembro fui ao Instituto Nacional do Transporte Ferroviário (INTF). O seu técnico mais actualizado e mais dinâmico tinha sido meu aluno e eu conservava dele uma boa imagem. O Instituto havia sido fundado em 1998 e tinha funções na regulação, na supervisão e no desenvolvimento do sector. Como em Bruxelas se produziam numerosas directivas relativamente ao sector ferroviário, uma boa parte do trabalho corrente do Instituto, além de acompanhar os trabalhos junto da Administração Comunitária, por via da participação em numerosos comités comunitários, tinha a ver com a transposição das respectivas directivas. A normalização dos serviços prestados representava uma área a que mais atenção davam.

Nessa ocasião estavam ocupados com o chamado “pacote” ferroviário. A normalização de procedimentos comunitários constituía uma preocupação da União. O INTF dava-lhe sequência. Por outro lado, elaborava ante-projectos legislativos que apresentava ao Governo para regulamentar sectores que o reclamavam. Mas, naquela fase, estavam ocupados com a elaboração de planos de contingência para as redes ferroviárias e em responder a numerosos aspectos ligados com a defesa do consumidor; não era responder às queixas individuais, mas, antes, olhar para o panorama geral dessas queixas e propor medidas que as fizessem ultrapassar. Funcionavam, também, como centro de arbitragem e como provedor do cliente. Acompanhavam as concessões e os projectos em curso bem como o esquema director do sector ferroviário. Partilhavam da visão multi-modal do sector dos transportes, procurando inserir o caminho-de-ferro nas suas áreas de eficácia.

Preocupava-os, particularmente, o sector das mercadorias que consideravam representar um grande vazio em todo o sistema ferroviário português.

Faltavam estudos da procura dos transportes ferroviários. Tinham em curso um estudo sobre a alta-velocidade a propósito do qual se falou da introdução da “bi-bitola”; a sua opinião era de que ela conduzia, constantemente, às piores “performances” do caminho-de-ferro; devo dizer que isso correspondia à minha suspeita; por essa razão nunca insisti muito em ver os ensaios que em Espanha se faziam para a sua introdução. Não me parece que as mercadorias precisem de circular a alta-velocidade quando se dispõe de uma vasta rede onde é praticável a média-velocidade. A alta velocidade está, em meu entender, reservada para o transporte de passageiros e deve praticar-se em linhas para isso reservadas na sua totalidade. Em relação à escolha dos modos, estávamos de acordo que a rodovia apresentava superioridade até aos 90 km/h (para passageiros obviamente), era indiferente entre 90 e 220 km/h e acima disso cedia claramente o seu lugar ao caminho-de-ferro. Queriam ter acesso aos estudos feitos pela Direcção-geral dos Transportes Terrestres (A minha admiração não era que não o tivessem, mas que os não fizessem em conjunto!... Provavelmente o resultado de “Ciumeiras” entre cargos da Administração...). Também gostariam de participar nos estudos da 3ª Travessia do Tejo.

\*

A ANTROP reunia os operadores privados de transportes colectivos de passageiros. Veio uma delegação sua ver-me no dia 22 de Novembro.

Viviam uma crise profunda causada em larga medida pelo desinvestimento. Tinha havido várias empresas nacionais a caírem na mão de empresas estrangeiras que tinham pago por elas bons preços, mas que mais tarde ou mais cedo, iriam apresentar, ao Governo, as suas exigências. Os operadores portugueses não dispunham de condições para serem eles próprios a desenvolver as acções necessárias, porque estavam descapitalizados e, também, porque na maior parte não tinham iniciativa nem a capacidade gestonária para o fazer. Por outro lado, em Portugal havia-se gerado uma grande concorrência entre o sector privado e o sector público que tinha sido muita danosa para o primeiro e porque o segundo conseguia receber indemnizações compensatórias. Sucedia, ainda,

que as empresas estrangeiras do sector entravam facilmente no mercado português; enquanto as empresas portuguesas que tentavam penetrar em Espanha faziam sistematicamente face às maiores dificuldades administrativas.

Tinha havido a chamada 2ª Semana Luso-Espanhola do Autocarro. Iriam enviar-me as conclusões. O sector padecia de dificuldades decorrentes da legislação laboral. O ante-projecto que conheciam do Código de Trabalho, no domínio do regime sectorial, tornava-os não competitivos; por isso queriam um regulamento especial para o sector. A especificidade do sector decorria de os horários praticados se apresentarem com duas pontas, uma de manhã e outra à tarde, com um cavado pelo meio. Insistiam em que não esperássemos pelas propostas do Ministério do Trabalho e Segurança Social, porque elas não atenderiam, seguramente, aos condicionamentos próprios do nosso sector. Deveríamos ser nós a tomar a iniciativa de o fazer.

Chamaram-me a atenção para o facto de na Carris existirem, naquela ocasião, mais reformados do que trabalhadores activos. O nosso índice de motorização privado estava em crescimento contínuo com as devidas consequências sobre os fluxos de tráfego. Para reforçar os transportes colectivos estes deveriam ser incentivados, nomeadamente pela criação de um gasóleo profissional com preços atraentes; eu não achava que a via fosse essa, mas eles estavam pouco abertos à consideração de factores ambientais. Mas, estas eram iniludíveis, tanto mais que havia orientações recentes do protocolo de Kyoto.

Havia um projecto de decreto-lei sobre o transporte de crianças. Era um domínio que me preocupava, particularmente, por razões de segurança. Ele teria de ser articulado com o Ministério da Administração Interna. A frota de veículos de transporte colectivo estava envelhecida; 65% dos autocarros tinham então mais de doze anos. Mas as empresas estavam descapitalizadas. Só com crédito muito bonificado investiriam em veículos novos. Queriam renovar as suas frotas, mas gostariam de ter uma opinião acerca das formas de abate dos veículos ao contingente; eles não aguentariam tudo!... O sector sentia-se, generalizada-mente, muito enfraquecido. Não se mostrava aberto à concorrência com outros. Temiam as empresas estrangeiras que já estavam a operar em Portugal.

Recomendavam que se acelerasse o mais possível a revisão do tarifário, a qual estava prevista para 1 de Fevereiro, mas eles pretendiam antecipá-la um mês. Era a história de um sector que não havia sabido modernizar-se e que contava com o Estado para toda a sorte de operações. Não tinham dinheiro para comprar novos veículos nem vontade para uma reestruturação que reclamava níveis de formação profissional de que não dispunha o seu pessoal. Por isso se queixavam tanto da “invasão” por empresas estrangeiras...

\*

As conversas com a ANTRAL visavam sempre a formação dos taxistas que nós gostaríamos de ver elevada, mas que eles forçavam para que não fosse muito alterada. A razão era sempre a mesma: fora dos grandes centros não havia oportunidades de formação e nós não podíamos penalizar os profissionais que exerciam as suas funções nas aldeias recônditas do País; tanto mais que elas eram indispensáveis, por não haver outros meios para assegurar as ligações, nomeadamente para os serviços de Saúde. Como tal, ficaram muito apreensivos quando souberam que também tencionávamos mexer em assuntos como a prorrogação dos alvarás, as lanternas, a segurança dos taxistas e outros temas.

\*

Em 26 de Novembro soube que, na véspera, fora concluída a segunda fase do esvaziamento do túnel do Metro no Terreiro do Paço. Começava agora uma nova fase em que era necessário montar um novo sistema de observação do comportamento da estrutura. Era possível, então, começar com a destruição do “rolhão” de betão que havia sido necessário para tapar o Poço da Marinha. Como estava prestes a ser resolvido o grave problema do túnel começaram a surgir atritos entre os consórcios responsáveis pelo túnel e pela estação, respectivamente. Impunha-se não deixar que eles se agravassem. A zona da estação do Metro no Terreiro do Paço deve constituir o espaço de Lisboa onde algum dia se “despejou” mais betão! Mas, ao lado, a resposta tinha de ser bem mais “elástica”!...

\*

Estava anunciada mais uma greve geral no sector dos transportes para o dia 10 de Dezembro seguinte. Não era possível definir os serviços mínimos, porque eles só seriam efectivos para greves prolongadas; não se aplicavam em relação a greves de um dia. Por isso tinha de se recorrer a serviços alternativos que foram contratados para o efeito. Mas, a 28 de Novembro ainda não sabíamos se a greve se estenderia também às empresas privadas de transportes. O sector ferroviário iria parar totalmente; por isso, para assegurar alguma mobilidade só havia o recurso às empresas de transportes colectivos rodoviários.

Tudo girava em torno da fixação da taxa de crescimento dos ordenados. As negociações ainda se iniciar-se-iam em Novembro e começariam pela CP que parecia ser a empresa que “dava o tom”. O valor do aumento previsto era de 2,4%, mas estavam também em causa outros tipos de regalias. A única coisa que a Direcção-geral poderia fazer era preparar contratos para transportes alternativos, mas iria, naturalmente, ser um dia para esquecer, com a maior confusão no tráfego urbano. Com efeito, eu já tinha passado por coisas semelhantes, embora noutras funções.

\*

Eu continuava a aplicar-me na constituição e funcionamento das Autoridades Metropolitanas de Transportes. Tinha sido elaborado um estudo, por um professor do Instituto Superior Técnico, acerca da desagregação dos custos respectivos pelos Concelhos integrantes das Áreas Metropolitanas. Tratava-se de um trabalho fundamentado e, por isso, susceptível de ser aceite pelas Câmaras. Mas havia que esclarecer as condições de funcionamento das comissões instaladas que estavam para breve e fixar uma filosofia sobre os encargos que competiriam ao Estado no domínio dos transportes metropolitanos. O resto competiria às Câmaras, segundo a chave da repartição acima referida. Precisávamos, em relação àqueles encargos, de um estudo em que baseássemos uma proposta racional. Decidi encomendá-lo, articulando as responsabilidades dos sectores público e privado. Pedi ao Secretário de Estado que elaborasse uma primeira versão dos termos de referência desse trabalho que estabeleceria as bases de uma política. Discuti-lo-íamos de seguida.

Em relação à composição das comissões instaladoras, a minha preferência ia para conferir-lhes um pendor técnico-executivo. Se elas também tivessem funções políticas, rapidamente se veriam sujeitas a pressões dos Municípios e ficariam paralisadas. Eu achava que os seus membros deveriam ser designados pelos Ministros dos Transportes e das Finanças, pela Câmara Municipal de Lisboa e pela Junta Metropolitana; eu aconselhava um máximo de cinco elementos, todos executivos e focando a sua atenção na gestão da Autoridade e nas negociações da mais diversa natureza (financeira, operacional, laboral, etc.) que constituiriam a essência do seu trabalho; as palavras que usei para definir o escopo da sua actividade foram “mobilizar, organizar e negociar”. Assim se partiu para a definição de um esquema gradual de concretização.

\*

Não havia semana em que eu não me informasse relativamente à evolução das obras no túnel do Metro no Terreiro do Paço. Algumas vezes fazia-o directamente junto do Eng. Gama Prazeres que era o nosso oficial para aquela “guerra”, o qual veio ver-me no dia 28 de Novembro; o caudal que, nessa altura corria pelo túnel era irrelevante: 200 litros por hora; as coisas estavam assim a consolidar-se; antes do Natal tínhamos o túnel vazio. Na estação fluvial que iria ser sujeita a obras, chamei a atenção para ser prudente e não se fazer nada sem dar por concluído o indispensável tratamento do solo; a localização das obras era suficientemente afastada da ribeira do canto do Terreiro do Paço, mas o terreno em toda a área era um aluvião pouco confiável. O técnico que o LNEC havia designado para acompanhar a obra era de facto conhecedor e competente. Pedi para ser analisado o comportamento do aterro em caso de uma solicitação sísmica forte. Nessa ocasião já ninguém se atrevia a insistir na construção de dois viadutos rodoviários. Nunca se fala na importância das obras “enterradas”. Se a do túnel do Metro não tivesse sido feita com grande competência e prudência, ter-se-ia perdido uma ligação importante e desperdiçado muito dinheiro. Foi a competência técnica dos engenheiros portugueses, com a “expertise” dos holandeses, que conseguiu resolver um problema de uma magnitude insuspeitada.

\*

Em 9 de Dezembro fez-se, pela primeira vez, a definição dos serviços mínimos dos diversos modos de transporte, tendo em vista a anunciada greve geral. Ela significava, na realidade, o prelúdio da requisição civil. Os respectivos despachos tinham sido publicados no dia 7, mas os sindicatos negavam-se a recebê-los em mão, fechando as suas portas e, por via das telecomunicações, desligando os seus “faxes”. Recorremos à Agência Lusa para lhes fazer chegar a determinação. Quem reagia mais, como de costume, era a CGTP-IN.

Eu tinha a impressão de que nós ganharíamos a opinião pública se o tema fosse atentamente discutido na comunicação social. À cautela, recomendei que fossem contactadas algumas empresas privadas com as quais se fizessem contratos para garantir os serviços mínimos. Havia a opinião de que no Metro de Lisboa se poderia assegurar 25% dos serviços; recomendei que não se contasse com mais de 10%, por prudência. Entretanto, já havia 90 autocarros em Lisboa e 60 táxis colectivos. Seria possível contratar mais autocarros e o número de táxis poderia ir até aos 200. O PCP era o partido mais activo na confrontação.

Admitia-se que a FERTAGUS viesse a funcionar, a menos que houvesse sabotagem. Mas as rodoviárias privadas não iriam, seguramente, ser imunes à greve. Também como era hábito, fez-se um apelo ao “car-sharing” que não ajudava muito a resolver a situação, mas era emblemático. Havia um centro de coordenação de acções no Ministério da Administração Interna e outro no Ministério do Trabalho. Era com os dois que o Secretário de Estado dos Transportes se deveria concertar em permanência. Mas eu insistia em estar informado a todo o tempo. Enviei para o Primeiro-Ministro os despachos com a definição dos serviços mínimos. Havia a impressão de que, no caso desta greve não ser eficaz nos seus resultados, se iria repetir em Janeiro ou Fevereiro. Era evidente que seria para mim mais fácil satisfazer algumas das reivindicações de aumentos, mas a nossa situação financeira era desesperada e a Ministra das Finanças travava o mais que podia. Neste caso concreto, havia mesmo fixado as orientações a seguir nas negociações com as empresas de transportes. Ocorre, porém, que havia alguns responsáveis das empresas públicas que fugiam ao contacto, não se querendo comprometer, pelo que fiquei a conhecer o seu estilo de actuar (E a sua coragem... ou a sua manha...).

\*

No dia 10 de Dezembro recebi todos os Autarcas das zonas abrangidas pelas duas Autoridades Metropolitanas de Transportes para ouvirmos uma exposição da Direcção-geral dos Transportes Terrestres relativos à sua criação.

Os técnicos da Direcção-geral haviam estudado muitos modelos, tendo chegado à conclusão natural de que não havia um modelo único, cada solução sendo adaptada às condições específicas da área metropolitana em causa e aos modos de transporte que a autoridade teria de coordenar. Nenhuma AMT explorava directamente qualquer rede, o que me parecia bem. Todavia, as funções de planeamento incumbiam, particularmente, à AMT; também lhe pertenciam a definição do tarifário e o financiamento dos diversos sistemas. No caso do caminho-de-ferro, quando houvesse trechos que desempenhassem funções urbanas ou suburbanas ele permaneceria no âmbito da entidade nacional e ficaria por conta do Estado, mas com acções de coordenação estabelecidas com as AMT.

Foram passadas em revista várias situações de financiamento e de gestão das diversas concessões. A minha preocupação maior era sempre a coordenação, fosse ela de horários ou de financiamentos; o que eu pretendia era a optimização de todas as operações.

Havia uma directiva europeia sobre os concursos públicos para a concessão de contratos. Era preciso incorporá-la nas nossas práticas. O sistema, em globo ou em particular, não iria gerar receitas. Era preciso definir como se faziam as compensações; cada empresa, através da sua gestão, iria reclamar para si os maiores montantes possíveis de indemnizações compensatórias. Qual era o papel da AMT na sua fixação ou na sua arbitragem?

A coordenação das fontes de financiamento era para mim uma tarefa importante. Nos nossos dias atingiu-se um nível de especialização enorme em tudo quanto respeita ao financiamento. Algumas empresas não dispõem de especialistas que dialoguem em pé de igualdade com os técnicos dos grandes bancos de investimento. Mas uma AMT possuía dimensão para ter ao seu serviço financeiros competentes e muito actualizados em todos os produtos que hoje existem no mercado. Para mim era certo que as AMT deveriam ir sendo instaladas de forma gradual no exercício das suas competências. Se as responsabilizássemos por tudo, logo

desde o primeiro dia, o risco de instabilizar o que nós queríamos que constituísse fundamentalmente uma coordenação eficaz seria muito elevado. Daí a evolução gradativa. Reafirmei, naturalmente, a importância de ter sempre presente a aplicação do princípio da subsidiariedade, nas relações entre as AMT e as diversas empresas de transportes.

Os Autarcas já haviam reunido a direcção da ANMP com as Juntas Metropolitanas e estavam de acordo com a linha geral do que lhes era proposto. Achavam mesmo que a proposta que lhes fora feita vinha com dez anos de atraso!... Entendiam que os mesmos princípios deveriam ter uma aplicação progressiva em outras comunidades urbanas, além das duas áreas metropolitanas. Os aspectos financeiros do sistema ainda não estavam suficientemente esclarecidos; gostariam de ver maior elaboração em relação aos níveis de custos e de receitas e à sua distribuição e comparação. Havia que caminhar no sentido de uniformizar os períodos de concessão dos diversos modos, porque havia uma diversidade inconveniente. E sobre quem pesavam as obrigações da contratualização? Evidentemente sobre cada empresa integrante. Havia que esclarecer como se atacaria a questão dos défices dos diferentes operadores à data da constituição das AMT.

Houve a sugestão de serem os conselhos gerais das AMT uma espécie de “travão”, tal como existia nas Regiões de Turismo. Para isso a maioria dos seus membros deveria ser originária dos Municípios.

Era inevitável que alguém da Área Metropolitana do Porto levantasse a questão da igualdade das indemnizações compensatórias nas duas Áreas Metropolitanas. Compreende-se, facilmente, que isso não seria possível em termos absolutos; quando muito em valores *per capita*... Isso já seria um grande avanço.

Com os resultados desta auscultação o Director-geral poderia dar mais um passo na fixação do clausulado que iria ser presente a Conselho de Ministros.

\*

Conforme já explicitiei, eu nunca fui favorável à cisão da CP em duas empresas: a CP e a REFER. Isso tinha sido muito inspirado pela política de Mrs. Thatcher que acreditava que a infra-estrutura pudesse com vantagem ser usada por vários operadores que concorreriam entre si e ofereceriam os melhores serviços aos

melhores preços – uma resposta liberal em toda a sua plenitude. Eu tinha já usado alguns comboios suburbanos em Londres e testemunhado o que estava a suceder: ninguém investia na via e as companhias de transportes estavam a levar muito tempo a modernizar-se. Basta ver o que se passou, durante vinte anos, na ligação entre Gatwick e Victoria Station!... Mas as modas são o que são e nós, na década de 90, havíamos adoptado o modelo inglês; já a França manteve sempre a SNCF com melhores resultados patentes.

Efectivamente, eu herdei uma organização que se poderia dizer que ainda não havia provado os seus méritos, mas já estava, claramente, a mostrar as suas dificuldades. Uma delas era a fixação do valor da taxa de uso da infra-estrutura.

O Secretário de Estado já se havia reunido em separado, sobre o assunto, com a CP, a REFER e o Instituto Nacional do Transporte Ferroviário (INTF). Como seria de prever, acusavam-se todas mutuamente. A CP dizia que o INTF estava demasiadamente ligado à REFER. Entre o INTF e a CP havia uma falta de comunicação total. A CP queixava-se em relação ao valor da taxa de uso que a REFER lhe cobrava e que achava excessiva. Ora, para mim, o valor da taxa de uso tinha a ver com a competitividade que se queria dar à ferrovia. Havia, ainda, a dificuldade de muitos trechos de linha estarem saturados ou quase. A REFER estava de acordo com os valores das taxas fixados pelo INTF.

Manifestamente, os três organismos não conseguiriam, por si sós, chegar a acordo. A decisão final teria de ser patrocinada pela tutela e, como sempre em Portugal, todos diriam mal da decisão, mas acatá-la-iam. Assim, combinei com o Secretário de Estado o teor de um despacho que invocasse o “Pacote “Ferroviário I” e fixasse os valores que considerasse como mais equilibrados.

\*

A greve geral anunciada no sector dos transportes teve lugar no dia 10 de Dezembro com a habitual disparidade entre os números anunciados pelos sindicatos e aqueles que tinha sido possível apurar pelas empresas. Mas havia que tirar alguns ensinamentos do que se verificara. A primeira constatação que se impunha era constatar que o peso do Estado no sector ainda permanecia muito elevado em Portugal. Deveríamos, por isso, prosseguir no nosso programa de

privatizações. Por outro lado, a legislação laboral precisava de ser revista. Logo estabelecemos que 2003 deveria ser o ano para uma reforma profunda das empresas públicas. Surpreendia que empresas em situação muito crítica, como era o caso da TAP, fossem para a greve, sem hesitação; deveria haver bastante falta de comunicação interna ou, então, os sindicatos apostavam numa estratégia de “quanto pior, melhor”!... Por isso se estava a demorar tanto tempo na retoma, em algumas das empresas públicas.

Deveria recomendar-se às empresas que se desse muita atenção ao pagamento aos grevistas, sabendo quem é que havia invocado outros motivos para não trabalhar. O oportunismo é corrente, nestas situações. Por outro lado, havia o hábito de não cumprir os serviços mínimos fixados; eles tinham-no sido para assegurar um mínimo de mobilidade aos Cidadãos. Em suma, de todas as avaliações feitas, ficou claro como, nestas circunstâncias, o importante é a capacidade de liderança das empresas.

\*

As perfurações para os túneis do Metro de Lisboa determinavam muitas queixas que me chegavam por gente importante e impaciente. No Chiado eram os estuques centenários dos tectos, completamente secos, que quebravam à menor vibração. Em S. Sebastião da Pedreira havia uma escola de pós-graduação que reclamava um seguro para cobrir todas os inconvenientes criados, mesmo as vibrações durante as aulas. Chegou-se a pensar, neste último caso, em mudar de tecnologia passando da tuneladora que estava a ser usada para máquinas escavadoras, solução mais cara e mais demorada.

No túnel do Terreiro do Paço continuava a processar-se o seu esvaziamento. Eu pedi que o acompanhamento pelos instrumentos instalados fosse diário para nos apercebermos de qualquer mudança de comportamento da estrutura. O que era extraído agora mostrava ser lodo e cimentos; praticamente toda a água já havia sido extraída. Mas era exactamente essa mudança de estado que me preocupava. Com efeito, os peritos holandeses acompanhavam de perto as obras, também seguidas por técnicos do LNEC.

Havia, depois, a parte burocrática da celebração do contrato com os holandeses. O Leitor lembrar-se-á de que eles vieram para acudir a uma situação de catástro-

fe; não tinha havido qualquer negociação prévia. A solução foi encomendar um ante-projecto aos Holandeses. O projecto de execução e reparação iria ser objecto de um concurso que eu entendia dever ser limitado a firmas com provas dadas. Todas estas coisas iam bater à mesa do ministro! Na Europa deve haver poucos países em que isso aconteça.

Tal sucedia por demissão das administrações, por vontade de protagonismo dos sucessivos ministros., por falta de iniciativa ou vontade de se protegerem dos gestores das diferentes empresas?...

Lembrava-me sempre da suavidade do processo de assunção de responsabilidades executivas por parte do Senhor Dom Carlos que conduziu ao trágico desfecho que sabemos... Ele havia deixado de ser somente um monarca constitucional como o seu pai fora, passando a desempenhar também funções políticas...

\*

Havia a tradição de disponibilizar passes inter-modais para os passageiros da 3ª Idade, com grandes reduções de custos. Quem pagava a bonificação costumava ser a Segurança Social e não as empresas transportadoras. Era assim que deveria ser. Porém, diante dos atrasos nas negociações decidi formalizar o assunto por carta, englobando os idosos e os reformados que eram dois sub-conjuntos que se intersectavam largamente. O montante em causa eram 200.000 contos. Mas a Secretária de Estado da Segurança Social dizia que não tinha meios e que, portanto, não apoiava; eu deveria contentar-me com 100.000 contos! Suponho que não havia nenhum fundamento sustentado para reduzir para metade; deveria ser a orientação geral, respondendo com 50% a toda as propostas. Eu não queria levar este caso ao Primeiro-Ministro, porque não estava nada seguro de qual seria a resposta ou o resultado da diligência a efectuar. Preferi falar com a Ministra das Finanças; o caso teve sequência por via da nomeação de um grupo de trabalho interministerial...

Era urgente começar a pensar numa reestruturação dos tarifários dos diversos transportes públicos. Eles eram uma espécie de “palimpsesto” de numerosas decisões tomadas por administrações diversas, sancionadas por ministros diversos e em momentos diferentes. A mim importava-me mais que houvesse um estudo

que estabelecesse as bases de um sistema coerente e geral e que contivesse as regras para proceder à sua própria revisão periódica.

Nessa ocasião, já tinha havido reuniões de trabalho com os Autarcas; seguir-se-iam os contactos com os operadores, porque os tarifários teriam de ser objecto de contratualização.

\*

A magna questão da fixação da taxa de uso das infra-estruturas ferroviárias levou-me a convocar uma reunião com as três partes envolvidas – a CP, a REFER e o INTF – para tentar ultrapassar o impasse a que se havia chegado. Foi recordado que a REFER havia sido criada em 1996, especialmente para resolver problemas orçamentais e permitir à nova empresa contrair empréstimos que eram negados à antiga. O Governo de então havia constituído três grupos de trabalho: um para tratar da constituição da REFER; outro para analisar a viabilidade financeira da CP e um terceiro tendo em vista a formação do INTF. Os trabalhos do primeiro e do terceiro grupos chegaram ao fim; o segundo não terminou as suas reflexões e propostas por ter sido considerado como desnecessário prosseguir. A componente da regulação ficou por fazer, ficando a CP a viver numa situação institucional algo indefinida. Não se havia avaliado, por exemplo, a possibilidade de a CP conseguir manter-se sem uma taxa de utilização viabilizadora. A CP tinha feito estudos explicitando as despesas em que incorria com a infra-estrutura e fora aprovada uma taxa de utilização baseada em custos médios. Na ocasião fora recusada qualquer compensação pelos atrasos, o que fez a CP contestar em tribunal a fixação de compensações. Tinha sido produzido um regulamento pelo INTF, mas fora inconsequente, dado que não produzira quaisquer resultados.

Tinham sido eliminadas numerosas passagens de nível, através das famosas “desniveladas” que eram viadutos superiores ou inferiores que representaram um grande investimento. Os sucessivos governos imputaram totalmente os seus custos à ferrovia que agora queria fazer reflectir esses gastos com a definição do valor da taxa de utilização; por isso ela era elevada. Mas a CP não tinha receitas que lhe permitissem pagar taxas de utilização muito elevadas. Estávamos a falar de 5 a 5,5 milhões de contos por ano que a CP deveria pagar à REFER. Invocou-se

a tarifificação das infra-estruturas rodoviárias; o ISP dos combustíveis era muito baixo e, por isso, a concorrência com os transportes ferroviários era muito desfavorável para estes; a CP estava a concorrer com utilizadores que não pagariam as rodovias; ainda por cima, nas auto-estradas com portagem estava-se a contemplar, naquela ocasião, a introdução de descontos da ordem de 30% a certas horas do dia e de 50% durante a noite; isso tornaria o transporte ferroviário ainda menos atraente. E ia no sentido contrário ao da fórmula de tarifificação adoptada na União Europeia e, especialmente, na Suíça que constituía o modelo para onde se deveria tender. A regulamentação europeia teria de ser, aliás, transposta para o Direito Português até ao dia 15 de Março seguinte, no âmbito do chamado “Pacote” Ferroviário I. Teríamos que definir um novo regulamento para a taxa de utilização, na sequência da transposição dessa directiva. Mas subsistia a compensação pelos atrasos durante mais de meia-dúzia de anos. Quais seriam os critérios a utilizar na fixação da taxa de utilização? Se fossem os custos médios não se chegaria a nada de palpável. Se fosse o custo social marginal, como preconizava a Directiva, a situação melhoraria para a CP. Era preciso atender à “ability to pay” que estava reduzida a zero na CP. Ainda por cima com a concorrência feroz da rodovia no sector das mercadorias, a empresa não dispunha de receitas que se vissem. Foi-me perguntado qual era a latitude que o Governo tinha para rever toda esta matéria, pois era para isso que ali estávamos reunidos. Foi mesmo posta a seguinte questão: pretende o Governo que o caminho-de-ferro continue a operar? Era evidente que a resposta tinha de ser afirmativa, mas face ao que está a passar-se hoje (2018) deveria ter sido naquela ocasião que conviria ter-se adoptado uma solução de ruptura que contrariasse os malefícios que vinham de trás.

A razão invocada para a partição da companhia original fora a possibilidade de uma das partes (REFER) poder continuar a contrair empréstimos. Mas isso tinha consequências muito negativas para a outra parte. Em 1996 resolveu-se empurrar o problema para a frente, com a barriga... Dever-se-ia autonomizar os serviços suburbanos e subsidiá-los largamente, bem como ao transporte de mercadorias que estava confrontado com uma concorrência imbatível por parte do sector rodoviário. Uma alternativa seria a subsidiação da própria REFER, de modo a que ela não cobrasse tão altos valores da taxa de utilização da sua

infra-estrutura. Para agravar a situação da CP, os aumentos dos seus custos de operação estavam a disparar. Havia muito pouco tempo para actuar. Por outro lado, a REFER invocava que as suas únicas receitas vinham da taxa de utilização e, por isso, não via como sair do “imbróglio”. Tanto mais que havia processos em tribunal por causa da cobrança da taxa de utilização. Mas esta taxa só cobria 50% dos custos de operação da REFER. E, por incumbência dos governos anteriores, ela tinha frentes de obra em quase todas as linhas. Em toda a rede havia 600 Km de frente de obra, o que causava, naturalmente, grandes problemas ao operador que se servia da infra-estrutura.

Estimava-se que, dentro de três anos, estivessem terminadas todas as obras em curso e que em 2010 se passasse a viver num quadro estabilizado. Contudo, não era possível continuar a operar sem receber nada; ora, era essa a situação em que estavam. Aquilo que não viesse da cobrança de taxas de utilização teria de vir de outro lado, para que as contas fossem normalizadas. Curioso, para mim, era que não houvesse nenhuma forma de contrato entre a dona da infra-estrutura e a transportadora. Tudo havia sido feito um tanto ao sabor das necessidades e com muita improvisação.

Naquelas condições não era possível sobreviver por muito mais tempo, quer na CP quer na REFER. Fiquei ainda mais convencido de que tinha sido um grande erro a constituição das duas empresas separadas. O regulador, o INTF, estava encarregado de muitas matérias, mas não tinha, em minha opinião, capacidade e dinheiro para as desempenhar. Os custos de manutenção, quer da infra-estrutura quer do material circulante, iriam subir, inevitavelmente, nos anos seguintes. Tinha de se avançar rapidamente para a contratualização entre as duas empresas, sob a forma mais próxima que fosse possível de uma fusão entre as duas. Nenhuma delas podia viver com as receitas que lhes estavam consignadas. A outorga de vastos subsídios era a resposta, mas tinha de se aproveitar o tempo para fazer grandes remodelações. Por um lado, a taxa de utilização deveria cobrir a totalidade dos custos da REFER, mas, por outro, era perfeitamente impraticável que a CP, sem receitas adequadas, lhe fosse pagar o suficiente para cobrir todas as despesas. Em meu entender, tratou-se de um erro de concepção do modelo institucional implantado. Eu comecei por pensar que a solução repousasse muito na imitação do que os outros faziam,

neste caso o Reino Unido. Pensei isso porque é uma pecha tradicional portuguesa. Tempos houve em que o modelo era sistematicamente o francês... Os tempos poderiam ter mudado!... Mas não foi! Do que se tratou foi de arranjar um expediente para assegurar que fosse possível continuar a contratar novos empréstimos destinados a cobrir a contrapartida nacional dos fundos comunitários que recebíamos, neste caso para a melhoria do nosso sector ferroviário.

Naquela altura, a REFER estava a investir 600 milhões de contos na rede! O dinheiro teria de vir de algum lado. Afligia-me muito que as duas empresas vivessem em permanência com recursos em tribunal. Não eram elas parte da mesma Administração?

A REFER concedia que havia alguma distorção no valor de utilização, mas sublinhava o enorme esforço de investimento feito nas linhas suburbanas de Lisboa e do Porto e na Linha do Norte que havia conduzido a melhorias expressivas nas condições de operação. Mas, apesar da CP não suportar o peso de uma taxa de utilização que considerava altíssima esta só cobria 50% das despesas da REFER. Onde é que ela ia buscar os outros 50%? A subsídios, obviamente!... Vivia-se, assim, numa situação irrealista que não poderia conduzir a lugar nenhum.

Interoguei-os acerca dos custos correntes. Ambos haviam conseguido melhorias de gestão muito apreciáveis. A REFER havia reduzido o seu pessoal de mais de 7.000 para cerca de 4.900 funcionários e a CP tinha passado de 6.500 para 5.000. Mas, como já disse, era preciso contar com as despesas crescentes de manutenção nos dois lados. Cada vez mais se consolidava em mim a impressão de que a saída tinha de passar por uma forte contratualização entre as duas empresas, mas havia muitos aspectos específicos a tratar e isso deveria ser feito por especialistas competentes que trabalhassem em conjunto sob a égide do regulador. Foi este que eu passei a ouvir.

Começou por dizer que não havia nada nas directivas europeias que consagrasse o recurso aos custos sociais marginais (Mais uma razão para forçar a contratualização que deveria definir um critério aceite pelas partes). A partir de 2003 haveria uma nova taxa de uso e seriam estabelecidos os serviços a prestar e o seu “pacote” mínimo, o que permitiria fazer contas mais realistas. Por estarem a ser produzidas muitas directivas europeias, as coisas estariam no futuro mais

definidas. Mas a taxa de uso passaria a ser da responsabilidade da REFER (Essa afirmação assustou-me muito, porque, em meu entender, ela deveria ajuizar da capacidade da CP para pagar! Tinha sido de facto um grande erro partir uma empresa em duas, sendo que passavam a estar em situação ainda pior e com menos meios para sair da crise, porque isso implicava chegarem a acordo entre as duas e não promover o equilíbrio interno de uma só.

O regulador tinha esperança de que houvesse muitos outros operadores além da CP (perspectiva “thatcheriana”...) e que eles ajudariam a ultrapassar as dificuldades decorrentes de haver quase só um operador contrapostas a um só responsável pela infra-estrutura. Dizia ele que a CP pagava, antes, as suas próprias infra-estruturas e que a taxa de utilização era já uma parte dos custos que a CP tinha e que pagava a si mesma (A esperança de que outros operadores de transportes viessem a cobrir os 50% que faltavam à REFER tinha, para mim, muito a ver com a escala de operações; os outros operadores eram poucos, tinham pouco tráfego a movimentar e estavam numa fase embrionária da sua actividade. Não se deveria, por isso tudo, contar muito com uma contribuição robusta, da sua parte). Sugeri que se dessem incentivos à REFER para melhorar as condições de exploração dos diferentes troços da rede, avaliada por comparação com os melhores dentre eles. Achava que se estava em boa posição para passar a uma segunda fase do processo (Eu continuava preocupado com o impasse a que se havia chegado na primeira...). Recomendou que a REFER aprofundasse a análise dos seus custos cuja estrutura reclamava muito maior conhecimento de todos os factores que para eles contribuía. A verdade era que a CP só estava preparada para pagar metade dos custos numa situação de exploração eficiente da infra-estrutura. Tinha que se decidir qual seria o montante que o utilizador deveria pagar e qual a parte que ficaria a cargo do contribuinte (através das indemnizações compensatórias). Era evidente que não se poderia discutir isoladamente os problemas da REFER, porque eles decorriam em larga parte dos problemas da CP de que ela tinha sido parte. Ambas as empresas tinham que aprofundar muito os estudos acerca das respectivas estruturas de custos. Eu temia que elas não dispusessem de capacidade interna para o fazer e que viessem as duas pedir-me a designação de uma ou duas empresas de consultoria que iriam prolongar no tempo a resposta e fazê-lo a custos incontroláveis.

Os problemas da CP vinham detrás, dos anos 70, quando ela já não gerava receitas para cobrir os custos e se assumia, sem complexos, que tinha de receber indemnizações compensatórias. Em 1995 a receita gerada não dava sequer para cobrir os custos de operação, como havia constatado um consultor num relatório produzido nessa data. Deveria, assim, ter-se caminhado no sentido de uma optimização interna e no quadro geral do sistema de transportes, em vez de tornar autónoma a parte da infra-estrutura ferroviária, na esperança de que investindo nela o máximo possível, se resolvesse o problema geral. Os bancos, em relação aos seus clientes, sabem muito bem em que consiste a sua “ability to pay”. Aqui esqueceram-se de que uma das partes não a tinha e que isso faria arrastar a outra para um “buraco” comum. Não me parecia que fosse pela via da procura da eficiência interna de qualquer das partes que nós iríamos salvar o conjunto. Nessa ocasião, a REFER estava a viver exclusivamente do mercado financeiro; o seu cliente principal não tinha meios para lhe pagar os serviços que ela prestava. O pior é que eu não podia dizer para “parar tudo”... O serviço tinha de continuar a ser prestado todos os dias.

Havia três processos em Tribunal, um de 1999, outro de 2000 e outro de 2001. A CP não tinha meios para pagar as facturas e contestava o seu valor. A REFER não possuía outras receitas e estava comprometida com a aplicação de fundos europeus que reclamavam contrapartidas nacionais para as quais ela não conseguia juntar meios. Um verdadeiro “imbroglio”!

O caminho que apontei foi o da contratualização aprofundada entre as duas partes, moderada pelo regulador e a constituição de grupos de peritos que analisassem e propusessem soluções para os muitos aspectos que, visivelmente, reclamavam um aprofundamento de conhecimentos, como patentemente era o caso das estruturas de custos das duas empresas. Eu lutaria pela atribuição de indemnizações compensatórias, mas precisava primeiro, de saber o seu valor. Só depois disso é que poderia enfrentar as perguntas pertinentes e a inflexibilidade da minha Colega das Finanças...

\*

Havia um Deputado por Viseu que tinha um pensamento muito estruturado sobre o sistema de transportes. Vinha, de vez em quando, falar comigo. Em 19 de

Dezembro sugeriu a criação de uma plataforma logística rodo-ferro que servisse aquela área. A parte ferro de mercadorias concentrar-se-ia em Mangualde, a de passageiros em Nelas e haveria um terminal no centro de Viseu para ligação à estação de passageiros, servido por uma “navette” de autocarros. As autoridades locais não se entusiasmaram com a proposta, mas ela era inovadora e aproveitaria bem as infra-estruturas já existentes, bem como a sua capacidade de expansão, mas obrigava a um entendimento a três... E isso não é fácil, em Portugal!...

\*

A ANTRAN insistia muito na possibilidade de os taxistas beneficiarem do fornecimento de um “gasóleo profissional” que lhes permitisse melhorar a sua margem de lucro. O meu Colega da Economia opunha-se com firmeza, porque não havia forma de controlar as fraudes e estas seriam muitas. Ilustrava a sua posição com a referência a outras situações em que elas aconteciam apesar de ser muito mais fácil controlá-las.

\*

Era tempo de se proceder a uma actualização tarifária dos transportes terrestres. Seria um mau sinal dado aos operadores se não o fizéssemos com celeridade. A respectiva tabela deveria ser publicada quinze dias antes de entrar em vigor e, ainda, ser previamente negociada com os operadores através da Direcção-geral dos Transportes Terrestres. O aumento seria negociado em termos da massa tarifária; a desagregação viria depois. Tinha que se anunciar a iniciativa à ANTROP, desde logo, para ver se cumpríamos os prazos para efectivar a subida a 15 de Janeiro, com a sua publicação em Diário da República.

\*

Eu insistia para que nas áreas metropolitanas houvesse um título de transporte comum a todos os modos de transporte aderentes. A justificação era a comodidade do passageiro. Os progressos da informática permitiam montar um sistema que autorizasse a afectação dos custos de cada “arco” da viagem final. Nesse sentido foi criado um grupo com técnicos do gabinete do Secretário de Estado

dos Transportes e da Direcção-geral dos Transportes Terrestres e do Gabinete do Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças.

Havia, nessa ocasião, uma manifesta degradação tarifária que atingia, também, os operadores privados. Isso poderia levar à ruptura. Recomendei que fossem revistos todos os contratos e se procedesse a negociações com vista ao estabelecimento de novas bases para a contratualização dos serviços.

Havia já um grupo de trabalho para a bilhética coordenado por um técnico respeitado pela sua competência. Também ele avançava no domínio da recolha e repartição das receitas dos bilhetes. Tive a informação, em 3 de Janeiro, de que em termos de bilhética tudo estava a correr conforme o previsto. Em relação ao tarifário ainda estavam a proceder a um novo zonamento, consistente debaixo do ponto de vista da geração da procura, para partir para a definição de novas tarifas; isso ainda iria demorar uns meses.

Em relação à constituição das Autoridades Metropolitanas de Transporte tinham acabado a ronda com os Autarcas e adjudicado a empresas da especialidade a execução de vários estudos. Disseram-me das dificuldades existentes em relação à CP e à REFER que tinham, naturalmente, de se articular com os restantes modos.

Em relação ao Metro do Porto havia dificuldades em relação à duplicação da Linha da Póvoa. Não se poderia arrancar, desde logo, com o novo projecto por não estar assegurado o financiamento. Dei indicações para se executar o que já estava programado e financiado e se comesse a preparar o novo projecto para ser submetido ao financiamento pelo Banco Europeu de Investimento (BEI).

Havia grandes empresas europeias (ARRIVA, TRANSDEV) que pretendiam entrar em Portugal. Não poderia haver condições especiais para o fazerem, definidas em termos políticos. As regras a aplicar eram as europeias que se aplicariam também às empresas portuguesas do sector que pretendessem exercer a sua actividade noutro qualquer país da União Europeia.

\*

Em 7 de Janeiro recebi a Direcção do Metro do Porto que manifestava uma propensão, que não me agradava, para tomar decisões acerca de empréstimos e da entrega

de empreitadas sem sujeição à legislação vigente. Tudo em nome de uma autonomia que não tinha, porque estava totalmente dependente dos dinheiros que o Governo atribuísse à empresa. Fiquei sempre na dúvida acerca da iniciativa para tanta decisão ser tomada isoladamente pelo presidente ou de ser ele o empurrado pelos Autarcas para o fazer. Quando eu falava com alguns destes, eles não hesitavam em atribuir as culpas ao primeiro... Mas a duplicidade constituí moeda corrente nestes meios... Tratava-se de analisar o projecto de duplicação da linha da Póvoa, da extensão até à Trofa e da continuação da linha de Gondomar. Logo no princípio da reunião vinquei, claramente, que a apresentação de qualquer novo projecto teria de ser feita em primeiro lugar ao Ministério da tutela que trataria de negociar com os seus Colegas o que houvesse para o ser (Havia sempre pelo menos a Ministra das Finanças) e obter a aprovação, em princípio, pelo Governo. Só depois disso se poderia contactar a Comissão Europeia, o BEI e outras fontes de financiamento. Depois, teria de se voltar ao Governo para aprovação das condições de financiamento obtidas para cada obra. E só após isso poderiam ser lançadas as empreitadas que, em nenhum caso, poderiam deixar de ser feitas por concurso público. Estava vedado o ajuste directo.

O presidente do Metro era, então, um professor da Faculdade de Economia do Porto que já havia trabalhado comigo na reestruturação do Sistema Estatístico Nacional. Era um financeiro competente, mas com a referida propensão para a autonomia de decisões que eu suspeitava visar, em primeira mão, “entalar-me”... Estava em plena fase de execução a aquisição do material circulante. Tratava-se de definir o modo de adjudicação para a sua compra que não estava desligado da sua forma de exploração, porque subsistia o problema da sua manutenção e eventual reposição; tudo deveria constar do processo de aquisição. O financiamento com fundos comunitários estava inicialmente fixado em 35% do investimento, mas, como este havia duplicado, tinha a Administração Comunitária reduzido a taxa de comparticipação para 22%. E todo ele saíria do PRONORTE, que era o programa regional respectivo; compreendia já o FEDER e o Fundo de Coesão. Depois disso viriam todos do BEI. E todo ele saíria do PRONORTE, que era o programa regional respectivo; compreendia já o FEDER e o Fundo de Coesão. Depois disso, viriam os empréstimos que não seriam todos do BEI. Havia sempre esta preocupação da dispersão do risco. Ele havia consultado um gabinete de advogados

que desenvolvera uma teoria sobre a justeza do ajuste directo para muitas das operações em curso (Eles produzem sempre os seus pareceres de acordo com a vontade do cliente...). Mas eu insisti na aplicação das regras do IMOPPI e, portanto, na necessidade de fazer concursos públicos para tudo.

Em relação à Linha da Trofa haviam verificado que a duplicação acabaria por custar mais do dobro da linha simples, porque o projecto inicial desta última estava errado, por se haver sido optimista em relação ao aproveitamento das infra-estruturas existentes. Eu disse-lhe, sem rodeios, que a responsabilidade por isso ter sucedido era em primeiro lugar do projectista, mas também do próprio Metro que não tinha averiguado se as condições de partida satisfaziam os propósitos enunciados. Suponho que não gostou da minha reacção.

Informou-me de que o BEI se tinha disponibilizado para financiar toda a operação da duplicação. Ele estava a exercer as suas funções! O Estado Português estaria sempre por trás, para assegurar a amortização do empréstimo!...

Em relação à Linha de Gondomar queria adoptar uma nova filosofia, a do “project finance”... E já tinha a proposta elaborada. Manifestei as maiores renitências, porque já tinha visto os primeiros resultados de aplicação da nova filosofia a outros domínios. Acabou por não vir a ser adoptada, nem por mim nem por nenhum dos meus sucessores.

Era preciso que o Metro do Porto assegurasse as ligações do lado de Vila Nova de Gaia à nova ponte do Infante, primeiro numa versão provisória, depois a título definitivo. Ainda fui eu que presidi à inauguração desta ponte numa cerimónia completamente estragada por um partido que bem sabíamos qual era, o qual mandou um “coro” de mulheres das Fontainhas reclamar por casas novas!... Em Portugal, passou a adoptar-se esta atitude de contrariar qualquer manifestação de júbilo por uma nova realização que se conseguiu levar a cabo por recurso a uma outra que aproveita a oportunidade mediática para se exhibir numa provocação político-partidária que há-de acabar por fazer com que não haja mais nenhuma cerimónia de inauguração, o que quase acontece nos dias de hoje (2018). E não me parece salutar que isso aconteça, porque a comunidade precisa de cerimónias de índole positiva para se robustecer. Se só se junta para protestar, a coesão será difícil de conseguir (Lembrei-me, então, de uma campanha feita por outro partido que

não teve hesitações em pôr a ridículo, numa televisão inglesa, a inauguração de uma ponte em Barcelos pelo então Primeiro-Ministro Cavaco Silva para depois fazer exibir na televisão portuguesa o que o canal inglês havia transmitido. Como quase sempre acontece, veio a saber-se a “tramoia” toda; o partido em causa, que sempre negou tê-lo feito, não contribuiu grande coisa para a imagem de Portugal no exterior, coisa de que estamos sempre tão necessitados...).

A segunda linha de Gaia também foi abordada, mas eu entendi que já havia fatura suficiente de projectos para os quais não havia recursos assegurados. Mesmo assim, insistiu na questão da nova ponte que seria necessário construir e que era preciso definir se seria só para o Metro ou alojaria também outros modos de transporte; a sua localização precisava de ser pensada. Seria necessário lançar um concurso público para a elaboração do projecto? Tive de o refrear no seu impulso obreirista, chamando-o à realidade dos números. Na verdade, eu estava a começar a perder a paciência com tantas propostas assentes em bases tão frágeis. Recomendiei que desenvolvesse o esquema estratégico de referência do Metro e estabelecesse mesmo um ordenamento das linhas nas suas prioridades para satisfação da procura e que o fizesse em permanência, com os técnicos, com os Autarcas, com o conjunto e com cada um, para ir depurando muito bem o que, de facto, representava a maior urgência em cada momento. Lembrei-lhe que, tanto em Londres como em Paris, há planos estratégicos e que na primeira decorre sempre a construção de uma nova linha, enquanto outra já está em estudo. Dificilmente se encontram, nos nossos dias, condições para construir todo um sistema ao mesmo tempo. É preciso saber escalar a resposta.

Ainda falámos de aspectos específicos como o preço do bilhete do Metro do Porto que era igual ao de Madrid em termos de paridade do poder de compra, da política comercial que tinha previsto para o Metro e da estação de Metro em S. Bento, que reclamava cuidados especiais.

Cheguei ao fim da reunião com a desagradável sensação de que o responsável estava atacado de megalomania, própria ou inculcada pelos Autarcas e que não olharia a meios para me comprometer com decisões que me viesse a “cobrar” mais tarde. É muito difícil trabalhar com alguém que não faz da lealdade o primeiro atributo de uma relação e que mostra reservas mentais a cada passo.

\*

No dia 10 de Janeiro recebi os peritos holandeses que nos assessoravam na obra de recuperação do túnel do Metro no Terreiro do Paço. Eu queria saber o que é que eles tinham apurado ter acontecido e quais eram as perspectivas da utilização da obra; dado que se esta não fosse possível ter-se-ia de procurar um outro traçado para a linha até Santa Apolónia. Com efeito, o programa de esvaziamento do túnel tinha prosseguido sem acidentes e estava praticamente vazio, mas havia ocorrido um deslocamento que determinara a "ovalização" do túnel. Eles prosseguiriam com a observação da estrutura em permanência. Estavam a definir as obras de recuperação mais ajustadas, considerando todas as partes do túnel na posição em que haviam ficado. Admitiam que pudesse ter ocorrido uma corrosão do aço das armaduras. Eles estavam a ver se poderiam fazer alguma acção de preenchimento do topo e de extracção do material sólido que havia ficado no interior do túnel e tinham esperanças de ser bem-sucedidos. Admitiam levar cinco meses para elaborar o projecto da obra necessária que, estimavam, viesse a custar qualquer coisa entre 300.000 e 340.000 euros. Para eles, o túnel era uma peça única, mas as técnicas que iriam aplicar já haviam sido usadas noutras partes. Naquela ocasião estavam preocupados especialmente com o "alinhamento" do túnel. Certifiquei-me de que as relações com os técnicos do Metro estavam a decorrer bem e que a cooperação com o LNEC evidenciava a competência dos seus técnicos. Deveria, assim, deixar prosseguir os trabalhos ao ritmo que fosse possível, o qual era comandado pela conjugação da observação com a da reparação. Avançávamos pisando sobre ovos...

\*

Em 16 de Janeiro ficou pronta a nova versão da proposta de decreto-lei sobre as Autoridades Metropolitanas de Transporte. Deveria passar, ainda, pela análise dos Ministérios das Finanças e das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente. Eu estimava que não iria haver grandes obstáculos por parte do primeiro, porque o modelo de financiamento das Autoridades seria definido pelas respectivas comissões de instalação e não teriam de ser iguais para as duas Áreas Metropolitanas. Nessa fase é que eu antecipava que fossem suscitadas mais dificulda-

des, porque, se por um lado nós gostaríamos de favorecer a autonomia, por outro, a Ministra temia todas as formas de indisciplina.

Os prejuízos das empresas públicas de transportes já não eram ultrapassáveis somente por recurso a medidas de boa-gestão. A acumulação de erros e imprudências fazia com que a acção tivesse que assumir uma robusta dimensão estrutural. Quase mais valia fechar as existentes e abrir outras ao lado... Mas isso não era, obviamente, possível. Por isso se constituiu um grupo de Secretários de Estado dos Ministérios das Finanças, da Economia e das Obras Públicas, Transportes e Habitação para definirem um conjunto de medidas de reorganização do sector que conduzissem à saída da situação deficitária daquelas empresas que representava, de facto, um garrote que as imobilizava. Uma das sugestões mais frequentes era a privatização... desde a Carris aos comboios suburbanos da CP em Lisboa e no Porto. Outros sugeriam a municipalização!... Mas os potenciais tomadores que se apresentavam estavam todos descapitalizados e do que as empresas precisavam, além da tal boa-gestão, era de injeções maciças de capital. E, este, ninguém o tinha!...

Eu insistia para que o INTF (Instituto Nacional do Transporte Ferroviário), que era o regulador do sector, apresentasse um plano ferroviário a nível nacional. Tratava-se de um documento que começasse por enunciar princípios e que fosse progredindo, passo após passo, depois de termos consolidado cada um deles. Foi-me prometida uma primeira versão para o fim de Janeiro de 2003.

A Direcção-geral dos Transportes Terrestres (DGTT) apresentava uma nova proposta de tarifários das empresas de transportes a operar nas áreas metropolitanas. No conjunto não se ia acima dos 3,5% de aumento, como havia sido fixado pela Ministra das Finanças. Havia, todavia, uma excepção: o Metro de Lisboa, que teria de subir 5%, porque os valores praticados, por não terem subido há muito tempo, estavam degradadíssimos. Além do mais, o seu peso no conjunto dos transportes públicos de Lisboa era muito elevado.

Resolvemos fazer uma acção de estímulo ao uso do transporte público na Área Metropolitana de Lisboa. Em vez de o fazermos com generalidade, por temermos que isso desse pouco resultado, decidimos escolher o eixo de Sintra, focando nele todas as atenções; ele foi o seleccionado por ser, patentemente, o mais importante. Deveria conduzir-se a operação em cooperação com as Autarquias Locais.

O túnel de Penalva (REFER) estava em vias de conclusão. Ele seria indispensável para a futura ligação ferroviária Norte/Sul que teria de ser directa e sem transbordo, como acontecia há mais de um século. Deveríamos ter a circular compostições movidas a “diesel” até ao fim do verão. Só em finais de 2004 estaria concluída a electrificação que permitiria, nessa data, a ligação entre Braga e Faro, com comboios pendulares, tal como hoje (2018) existe.

\*

Estava em curso uma renegociação com a FERTAGUS, de acordo com o estabelecido aquando da celebração do contrato. A extensão da concessão até Setúbal estava prevista, mas eu achava que as duas coisas deveriam ser feitas simultaneamente, porque se poderiam aferir melhor os custos e os benefícios que a operação traria para as duas partes contraentes. E insistia para que a FERTAGUS assegurasse o fornecimento de todo o material circulante, porque sabia que qualquer cedência, nesse domínio, por parte da CP, seria muito negativa para esta que não cessava de reclamar mais meios para adquirir equipamento novo. De qualquer modo, sendo este aspecto naturalmente importante, não inviabilizava a extensão do serviço até Setúbal. Ainda havia muito “commuting” a partir do Pinhal Novo e de Setúbal até Lisboa. Para sul de Setúbal era a Linha do Sado e essa ninguém pensava em destacá-la da CP.

Estando em curso estudos visando o saneamento financeiro e o aumento da eficiência e da rentabilidade no quadro de objectivos estratégicos da prestação de serviços de transporte por várias empresas públicas de transporte, recomendei que o relativo à Carris fosse acompanhado de perto pela Câmara Municipal de Lisboa. Em primeiro lugar, porque esta era a primeira interessada no seu bom funcionamento e, depois, porque ela queria envolver-se na sua gestão. Quando se começava a falar em municipalização da empresa, o interesse já não era o mesmo... Mas ter uma palavra a dizer em relação à sua gestão, se não mesmo dela ficar encarregada, representava uma vontade várias vezes reiterada.

A jovem administração do Metro do Porto manifestava uma ambição admirável, mas fazia poucas contas em relação ao financiamento das obras. A duplicação da Linha da Póvoa estava a ser tratada e o processo parecia estar dominado, mas tinham vindo

apresentar a duplicação da Linha da Trofa e o projecto completo da Linha de Gondomar; as duas coisas orçavam em 770 milhões de euros! Disse-lhes logo que não era possível incluí-las naquela fase. Ainda hoje (2018) não estão construídas nem se sabe quando será possível fazê-lo. Era nessa ocasião que insistiam no recurso ao “project finance” que eu ouvia atentamente, mas sobre o qual não me pronunciava. As minhas cautelas tinham muito a ver com os sistemáticos erros de cálculo na avaliação dos custos; a Linha da Póvoa iria custar o dobro do previsto inicialmente e a da Trofa já se sabia que seria o quádruplo!... Atribuía-se esse aumento fora de proporção aos custos de renovação urbana que as obras nas vias implicavam. Por outro lado, as projecções de tráfego que haviam sido feitas não denunciavam perspectivas entusiásticas da procura... A administração sujeitava-se, complacentemente, às pressões dos Autarcas que adoptavam a postura de “alguém há-de pagar”... logo se vendo quem seria!... A minha função era vê-lo desde o princípio... Por isso ainda hoje (2018) as obras não estão completas; talvez se comece a vislumbrar uma procura mais interessante, mas a obtenção de recursos financeiros tornou-se muito mais difícil.

\*

No Metro do Porto, em fins de Janeiro, estavam a surgir dificuldades em relação à negociação das operações de “leasing” a praticar nas linhas da Póvoa, Trofa e Gondomar. Em meu entender isso tinha muito a ver com a pouca elaboração com que estavam preparados os projectos; por isso recomendei que houvesse um aprofundamento dos mesmos que tranquilizasse os potenciais credores e, também, a nós próprios que não poderíamos ser surpreendidos com duplicações dos orçamentos como já havia sucedido. Por outro lado, havia numerosas alterações aos contratos iniciais relativos às duplicações por causa de modificações técnicas entretanto surgidas. Recomendei que houvesse uma revisão feita sem pressas dos projectos que haviam sido elaborados. Só quando estes estivessem estabilizados é que se deveria passar à avaliação dos custos e às implicações financeiras respectivas. Eu reagia mal à duplicação dos custos na Linha da Póvoa que reclamava um contrato suplementar e à triplicação ou mais dos custos na Linha da Trofa. Já estavam a sugerir um modelo novo de financiamento para a Linha de Gondomar e ainda não tinham estabilizada a solução física!... Eu não gostava nada desta inversão da ordem das coisas... E eles sabiam isso!...

\*

Como se sabe, existe hoje uma estação de Metro no terminal ferroviário de Santa Apolónia, como deveria suceder. Naquela época, o túnel do Metro no Terreiro do Paço ainda estava em fase de recuperação, mas já se sabia que teria uma solução e que ela estaria para breve. Todavia, as obras a seguir quer na própria estação de Metro do Terreiro do Paço quer em Santa Apolónia não podiam parar; sendo que a primeira, como havia sido afectada pelo acidente, tinha retomado com cautelas redobradas, apesar de não ter a prioridade para o cais fluvial adjacente, principal razão da sua existência.

Em 28 de Fevereiro recomendei a retoma do projecto do cais. Soube, entretanto, que o Metro e a REFER não chegavam a acordo a respeito das saídas da estação do metro em Santa Apolónia, pelo que foi preciso fazer uma reunião para conciliação de pontos de vista. Por que é que ela não havia ocorrido por iniciativa de qualquer das duas companhias envolvidas? Isto sucede, em Portugal, mais vezes do que deveria acontecer.

\*

Os contactos com as empresas públicas de transportes só traziam anúncios de desastres iminentes de natureza financeira. Em 31 de Janeiro recebi a REFER. Havia uma grande operação de reabilitação das linhas em projecto, de acordo com a decisão do conselho de administração anterior. Tinham consultado três consórcios, todos eles tecnicamente competentes, havendo as propostas sido recebidas na data fixada, 27 de Setembro. Já sabendo que ia sair, o anterior conselho aprovara a operação em 3 de Outubro; foi substituído em 11 de Outubro; mas, entretanto, fora informado de que não poderia beneficiar de nenhum aval por parte do Tesouro. A REFER estava a ser assessorada por um conhecido banco e por um prestigiado escritório de advogados de Lisboa. Sabia-se que iria haver, muito provavelmente, ruptura de caixa em Dezembro. Ela não chegou a verificar-se, porque se atrasaram alguns projectos em curso que, por consequência, não absorveram os meios que estavam reservados. Os “spreads” conseguidos tinham sido de 0,40 para cinco anos e de 0,45 para seis; no conjunto da operação esse valor seria de 0,425. Naquele momento, a REFER estava a viver com base num

empréstimo de curto prazo com “spread” de 1,00! A natureza desta operação era para substituição de crédito de curto e médio prazo, evitando uma ruptura de tesouraria que, aliás, tudo indicava que se aproximava. Nessa altura, o capital em dívida montava a 500 milhões de euros dos quais já tinham utilizado 400 milhões. A taxa de juro era a já referida de EURIBOR mais 1,00, o que se revelava muito caro. Mas destinava-se a cobrir as necessidades a médio-prazo!...

A mim tudo isto me parecia traduzir que se vivia num mundo de ilusões que iria acabar a todo o momento. E os bancos sabiam-no!... Quem parecia não saber ou então “assobiava para o lado” era o pessoal... Afinal, a partição da CP em duas empresas não estava a responder às expectativas.

\*

Não se deixava de procurar soluções para o necessário novo corredor para alojar a linha de TGV, entre Lisboa e o Porto. Um ponto seguramente complicado representava a localização da nova estação em Lisboa, para o que havia, em Fevereiro de 2003, nove locais potenciais. Ter-se-ia de ver quais seriam as três melhores alternativas para prosseguir com uma análise multi-critério que conduzisse à melhor solução. Era evidente que a ligação à margem sul também contava; daí a interligação da questão com a terceira travessia do Tejo. Os proponentes debatiam-se com o problema de a construir o mais próximo possível do centro ou de escolher, sem hesitações, uma localização na periferia, mas bem servida por transportes colectivos para o centro e para outros terminais. Em boa posição estavam o Rego e a zona de Chelas-Olaias. Nunca mais ouvi falar no assunto. Quando ele for tratado outra vez, sê-lo-á com carácter de urgência e ter-se-á de optar por uma localização excêntrica. De igual modo, também não ouvi mais falar em “boggies” telescópicas para ultrapassar o problema da conciliação da bitola ibérica com a bitola “standard”. Sempre me disseram os especialistas que aquelas eram muito contra-indicadas para composições que andavam a uma velocidade próxima dos 300 km/hora e que, por isso, não deveriam assentar em elementos confessadamente frágeis.

Em 5 de Fevereiro fui ver as obras do túnel do Metro no Terreiro do Paço. Tinha vindo um dos consultores holandeses (Wooldringh) para me esclarecer acerca dos trabalhos que estavam em curso e que, como se sabe, chegaram a bom ter-

mo. Eu pretendia ver mais passageiros a usar a linha de Sintra, pelo que inquiri as razões pelas quais não havia tantos quantos a capacidade da linha permitia. Foi-me respondido que tudo tinha a ver com a falta de acessos às estações e com a inexistência de locais de “park & ride”, portanto razões ligadas ao ordenamento do território dos Municípios. Pedi para que fosse feita uma reunião com os Autarcas respectivos (Câmaras e Juntas de Freguesia) para gizar soluções adequadas. Prometi ir eu próprio a uma delas quando já houvesse uma informação generalizada sobre o tema e, eventualmente, estivessem apontadas algumas das soluções a adoptar em concreto. O que mais me impressionava era que a Linha de Sintra continuasse a perder passageiros, apesar do inferno em que se haviam transformado as ligações rodoviárias e da inexistência generalizada de lugares de estacionamento em Lisboa.

Em relação a certa empresa pública de transportes, chegou-me às mãos um relatório de um órgão de fiscalização que classificava a actuação do seu executivo como “tecnicamente destituída e profissionalmente leviana”. Mais à frente esclarecia que “tal actuação tinha feito incorrer (a empresa) em prejuízos de milhões de euros. O que é que se podia fazer diante disto que não fosse a demissão do órgão acompanhada de um pedido ao Ministério Público para investigar?...

\*

Tinha havido dificuldades em relação à execução da linha do Metro nas imediações do Instituto Superior Técnico e da Universidade Nova (Palacete Mendonça). Foi-me dito, em 6 de Fevereiro, que tudo estaria resolvido com o sector do Ambiente até fins de Março; do parecer em elaboração constavam recomendações que iriam ser aceites por aquelas duas instituições e que não eram de molde a obstaculizar a construção da linha.

O prolongamento do Metro até ao Aeroporto da Portela estava assegurado.

A estação de Odivelas e a respectiva linha seriam inauguradas até ao final de 2003. Eu havia dado instruções para que fossem elaborados estudos para a reestruturação de todas as empresas públicas de transportes. Eles prosseguiram. Mas eu também tinha pedido que fosse realizado um estudo transversal que tornasse patente a coerência ou incoerência do todo ou de partes do sistema. Em 6 de Fevereiro fui

informado que em relação a este último não havia razões para preocupação, mas tudo isto em relação a Lisboa. A respeito do Porto estavam prontas as cartas a encomendar idênticos estudos. Admitia-se que se estaria em posição de os adjudicar até ao fim do mês de Fevereiro, de modo a começar-se a trabalhar em Março. O Certificado de Aptidão Profissional (CAP) dos taxistas continuava a dar que fazer. A ANTRAL reagia contra a generalização da aplicação a todo o País, mas, após uma reunião de trabalho, já se tinha conseguido um acordo em relação ao seu conteúdo. Nessa ocasião, surgiram novas exigências do Ministério da Segurança Social e do Trabalho consideradas como irrealistas por todos os outros intervenientes e transmitidas por adjuntos jovens e pretensiosos; eu só tenho inveja do primeiro atributo, mas não tolero o segundo... Recomendei, por isso, paciência e persistência.

\*

O projecto do Metro do Mondego era complicado quanto à sua montagem, particularmente no que respeitava à parte financeira. Sucediã-m-se as reuniões dos responsáveis com o Secretário de Estado do Tesouro, mas eu não via saída. Acabou por não a ter. As pessoas não imaginam que um projecto é muito mais do que uma boa ideia; é também uma organização e importa saber montá-la.

Estava a haver grandes pressões para levar o Metro do Porto até à Trofa. Mas as complicações financeiras e fundiárias eram mais do que muitas. Ainda hoje (2018), não foi feito, apesar de a Trofa ter crescido muito.

No Metro de Lisboa, por razões construtivas, o poço de ataque da obra, que se estimava fosse mais fácil a partir de S. Sebastião, havia passado para a Alameda. Isso não fazia abrandar as queixas da Universidade Nova e, particularmente, da sua escola de pós-graduação. O trecho Estação do Oriente/Aeroporto não estava a levantar dificuldades; ainda bem que foi feito. O Presidente da Câmara de Lisboa de então não acreditava que houvesse constrangimentos do lado-terra à continuação da exploração e à expansão da Portela; se aquela extensão da linha de metro não tivesse sido feita, há muitos anos que teria deixado de ser possível entrar em Lisboa por aquele lado.

Depois dos trabalhos exploratórios, os peritos holandeses celebraram um contrato com o Metro para elaborarem o projecto e acompanharem a sua execução no

túnel do Terreiro do Paço. O Metro foi prévia e devidamente informado acerca da minuta desse contrato e anexo estava um calendário com o faseamento da obra que levaria cerca de vinte meses, o que fazia com que a abertura do túnel ao tráfego não acontecesse antes de Dezembro de 2004. A estação terminal desse ramal do Metro era Santa Apolónia. Em relação à mesma não havia problemas técnicos, mas um desentendimento (a que eles chamavam “desfasamento”) entre a REFER e o Metro. Este tipo de coisas, em Portugal, só é dirimido pelos ministros!...

Nos meus despachos com o Secretário de Estado, vinham à baila muitas vezes os problemas das empresas tuteladas, participadas e com participação indirecta do Estado. A maior parte delas eram “cancros” que tinham ido parar ao regaço do Estado, porque este é complacente e aguenta com todas as incompetências e abusos. Fixámos os dois que, no quadro da reestruturação das empresas públicas que estava em curso, todas essas situações teriam de ser resolvidas; dever-se-ia fazer chegar às empresas que isso teria de ser feito, porque a determinação do Governo era reduzir, racionalizar, fundir... O organograma geral de todas elas era de uma grande “opacidade”.

Prolongava-se, nas negociações com a ANTRAL (táxis), a questão do certificado de aptidão profissional dos taxistas a que eles opunham a maior resistência. A mudança está a acontecer por impulso exterior.

Na RAVE (alta velocidade ferroviária) prosseguia o estudo sobre os chamados “corredores transversais”. Como eu imaginava, o corredor Aveiro-Salamanca levantava problemas de natureza política aos Espanhóis, o que punha por terra a solução em  $\pi$  que alguns optimistas, menos familiarizados com a dura realidade financeira, continuavam a preconizar. Ainda se terá de deixar passar muito tempo até ser possível adoptar a solução em T que eu sempre defendi; terá de haver uma ou duas mudanças de geração no Partido Popular para se acabar com os compromissos de Aznar. Recomendei que se concentrassem na elaboração de uns termos de referência adequados para o estudo que teria de preceder a elaboração do projecto. Saber o que se quer constitui uma etapa muito importante. Preocupava-me particularmente ter diante de mim um enquadramento claro do transporte ferroviário de mercadorias na Península Ibérica. Pelos vistos, os Espanhóis já desistiram de utilizar as linhas antigas para nelas pôr linhas de bito-

la “standard”; as antigas são antigas e permitem que circulem nelas os comboios para os quais foram pensadas. A prioridade da alta velocidade deverá ir para o transporte de passageiros. Quando houver entendimento com os Franceses deverá estruturar-se um sistema de eixos ferroviários (poucos) que façam a ligação à Europa para circulação de mercadorias. Na elaboração desta solução caberá um grande papel às instâncias europeias; nós falamos muito na falta de entendimento entre Portugueses e Espanhóis, mas é maior e de mais amplas repercussões a que existe entre os Espanhóis e os Franceses.

\*

Havia alguns presidentes das empresas públicas de transporte que gostavam muito de anunciar as obras que tencionavam fazer. Não era que eu insistisse muito em ter eu próprio esse privilégio pessoal, mas temia, sobretudo, a falta de recursos para vir a concretizar tanto projecto. E eles não estavam a ser sensatos, pois não tinham nenhuma certeza acerca do financiamento dos projectos que, afirmavam, iriam ser construídos. Eu compreendia que isso poderia representar uma forma de manter o ânimo alto dentro de cada empresa mas arriscava-se, também, a vir a causar mais decepções do que esperanças... Por isso tive de fazer recomendações no sentido da contenção... Alguns não gostaram muito, mas tiveram de se conformar. E como não me ouviram anunciar nada eu próprio, verificaram que a razão era mesmo a prudência.

Ficou marcado o anúncio, pelo Secretário de Estado, da ligação do Metro entre a Estação do Oriente e o Aeroporto.

A definição da taxa de uso entre a CP e a REFER havia sido objecto de numerosas reuniões coordenadas pelo INTF (o regulador) como deveria ser. Tudo pareceu estar a correr a contento quando, na que deveria ser a última reunião, a CP afirmou sair do acordo invocando numerosos gravames, não desde o tempo de Adão e Eva, mas desde a criação da própria REFER. Surpreendeu todos ao tomar aquela atitude, sem dar grandes explicações e numa posição frontal que me deixou muito preocupado. Era certo que o INTF não tinha desempenhado o seu papel! Por falta de peso institucional, por falta de jeito, ou porquê?... Eu não poderia deixar que a CP viesse a pôr novamente a REFER em tribunal por causa

da taxa de uso. Incumbi o Secretário de Estado de conduzir directamente a conversa que teria de ser com os três interlocutores referidos.

Impacientava-me o atraso com que se estava a preparar a transposição das directivas do “Pacote” Ferroviário I. Davam-me numerosas explicações, uma das quais eram as negociações para a definição da taxa de uso a que me referi anteriormente. Mas isso não poderia representar uma desculpa. Tínhamos objectivos a cumprir. O prazo acabaria no dia 31 de Março seguinte. Era invocada como razão o facto de não se tratar de uma mera transposição, mas sim de uma verdadeira adaptação da legislação nacional a um quadro completamente novo; Portugal não havia feito nenhuma mudança no sector ferroviário desde há muito tempo atrás.

Nos Serviços de Transportes Colectivos do Porto havia uma diferença de pontos de vista entre os Presidentes das Câmaras do Porto e de Gondomar relativamente à nomeação de um vogal para o conselho de administração. O presidente do Metro também achava que se deveria pronunciar sobre o assunto. E apareceram muitas outras pressões. Ficou combinado que não se seguiria nenhuma das recomendações ou sugestões feitas sendo a competência do designado o único critério que seria usado; um campo de recrutamento possível poderia ser o dos técnicos que já trabalhavam na empresa. Assim desagradar-se ia a todos por igual.

\*

Em 27 de Fevereiro foi-me comunicado que iríamos ter uma série de greves nas empresas públicas de transportes umas a seguir às outras. A do Metro de Lisboa foi a primeira, dado que reagira mal à proposta de aumento de 1,5% da massa salarial. A seguir viria a REFER e as outras todas, de modo a atingir-se o “clímax” no dia do primeiro aniversário do Governo, que era a 6 de Abril. Mas deveríamos contar com grandes paralisações na quinzena anterior.

Aquilo que me havia feito não querer ser o Ministro dos Transportes do Prof. Mota Pinto, em 1978, estava-me agora a suceder, vinte e cinco anos depois!... Mas naquela altura era pior!

\*

A parte ocidental da Área Metropolitana de Lisboa tem largas extensões com baixa densidade de ocupação, algo que justifica insuficientemente a instalação de um sistema pesado de transportes como é o Metro. Há zonas servidas por comboio, já me tendo referido nestas memórias à conveniência de as diversas freguesias servidas organizarem convenientemente parques de estacionamento que permitam a prática de “park & ride” e de fazerem concessões de transportes colectivos rodoviários focados nas estações e, para que tenham sucesso com estes últimos, tudo deve ser muito bem coordenado em termos de tempo para os viajantes poderem ter certezas relativamente às horas de chegada e de partida. O certo é que para norte da Linha do Estoril e numa faixa que já não é convenientemente servida por ela, justificava-se bem a existência de um modo de transporte sobre carris, mais aligeirado do que um metro e não enterrado, além de que cobrisse uma malha que, nos nossos dias, está largamente cativa do automóvel privado que não vai para as estações, porque elas não dispõem de zonas de estacionamento convenientes; uma vez sentado ao volante, o condutor anima-se a ir até ao seu destino, mesmo sofrendo os efeitos de filas de espera intermináveis. Mas isso passa-se em todas as grandes cidades europeias, a despeito de muitas delas disporem de excelentes redes de transportes colectivos. Todavia, a vida de cada um poderia ser melhor se não fosse tão fiel ao seu automóvel ou se existissem, de facto, alternativas confortáveis e “reliable”. Por isso eu acolhi com interesse a ideia de se lançar uma rede de “Metro Ligeiro de Superfície” que cobrisse uma quadrícula que se estendesse na parte ocidental de Lisboa, entre as zonas de influência das linhas ferroviárias do Estoril e de Sintra. A primeira fase seria constituída por uma linha entre Algés e a Falagueira. Ora, para ir começando a estruturar os trabalhos tive uma reunião no dia 10 de Março com a equipa que estudava o projecto.

A análise do lançamento da nova linha reclamaria algum trabalho de campo. Quem pagaria? Seriam as Câmaras Municipais de Oeiras e da Amadora ou teria de ser a Administração Central? Não só se teria de abordar o lançamento dos corredores, mas também fazer muita reflexão sobre as urbanizações já existentes, daquelas que reclamavam operações de reabilitação dispendiosas e daquelas que

significavam novas frentes potenciais de ocupação do solo para fins residenciais. Em qualquer caso, tratava-se de um estudo de ordenamento complexo. Daí a ansiedade com que perguntavam “quem paga?”.

Os primeiros estudos para o lançamento da linha já vinham dos anos 80. As freguesias atravessadas não significavam nenhuma concentração populacional importante; todas somadas, nessa ocasião, tinham pouco mais de 120.000 residentes, o que realmente não justificava nenhuma linha de metro pesado. Olhando para o emprego, a ponta de Algés tinha-o em maior quantidade e qualidade do que a da Amadora. Os estudos tinham de ser aprofundados. Admitia-se que o percurso médio fosse 3,9 Km o que era interessante.

Os meus interlocutores já haviam começado a falar com Odivelas e com Loures, o que daria uma escala mais interessante ao empreendimento. Havia, no entanto, algumas premissas de base em torno das quais era preciso concentrarmo-nos: (i) o modo de transporte circularia em canal próprio e com uma velocidade média superior a 22 km/hora; (ii) o traçado deveria prever e fomentar intersecções com os modos ferroviário pesados (comboio e metro); (iii) a forma de exploração deveria repousar num grande envolvimento com as Câmaras Municipais. De qualquer forma, estávamos a falar de uma iniciativa a oito ou dez anos de vista: 2 a 3 para a concepção; 2 a 3 para o projecto e 4 para a execução. Da experiência já existente, Rouen, Bordéus e Nantes surgiam como casos interessantes a estudar. Debaixo do ponto de vista institucional, o processo deveria surgir como partindo do Metro e da Carris que se dirigiriam às Câmaras Municipais para procurarem responder através de uma forma integrada com os sistemas de transportes já existentes. Eu insistia particularmente no “park & ride”, porque a zona atravessada não tinha densidade populacional suficiente, mas era evidente que o estacionamento teria de ser pago; em primeiro lugar, porque “ninguém aprecia o que lhe é dado de graça” e, depois, porque não havia meios para construir parques de estacionamento cuja exploração não estivesse integrada no sistema.

Aquela era a ocasião propícia para lançar o projecto, dado que se estava a entrar no que chamavam a segunda fase da elaboração dos PDM (Planos Directores Municipais). A primeira, da minha inteira responsabilidade, havia sido levada à força, como eu largamente contei noutra parte destas memórias.

A linha prevista de Algés à Falagueira teria 12,6 km, estimando-se que fosse usada por, pelo menos, 55.000 passageiros por dia. Dever-se-ia procurar traçados que captassem o maior número possível de passageiros. Para cumprir com a velocidade média fixada, o declive máximo admissível teria de ser menor que 8% o que reclamava algumas obras com expressão. O empreendimento implicava, naturalmente, uma reestruturação profunda da rede de autocarros em operação. Alguém estimava que a obra viesse a custar 198 milhões de euros (eu entendia como querendo dizer que ficaria abaixo dos 200...), dos quais cerca de 40 milhões seriam para a frota circulante.

Havia muito estudo prévio já elaborado. O que estava era tudo “descosido”, impondo-se uma integração urgente do que já estava disponível. Em curso estavam: (a) os estudos de urbanismo e ordenamento do território (revisão do PDM); (b) o estudo de impacto ambiental; (c) a avaliação da solução de concessão e (d) a avaliação económico-financeira. Uma componente que me interessava muito era a dos estudos da procura aos quais havia sido fixado um intervalo de 2005 a 2021. Haviam-se debruçado sobre os modelos de concessão mais correntes na Europa, mas parecia que o mais “inspirador”, para nós, era o de Rouen. Contudo, seria bom manter a hipótese de entregar o empreendimento a uma entidade privada, evidentemente através da realização de um concurso público. No caso citado de Rouen, a repartição era de 70% de financiamento público e 30% de financiamento privado distribuído por um consórcio bancário e pelos construtores e operadores. Ainda assim, a montagem do projecto não estava isenta de algumas dificuldades. Alguns punham reservas ao envolvimento de grupos bancários portugueses para a liderança do projecto, porque nenhum deles tinha experiência de qualquer coisa semelhante. Esperava-se que o período de “phasing out” do capital investido no projecto não fosse menor do que 25 a 30 anos.

O estabelecimento de uma conta de exploração previsional para o projecto era indispensável até porque eu tinha a certeza de que a minha Colega das Finanças não me autorizaria a ir para a frente com qualquer solução que implicasse défices de exploração. Havia, no entanto, os optimistas que asseguravam que o maior risco não tinha a ver com a operação propriamente dita. Punham reservas quanto aos prazos fixados para os diferentes passos que entendiam serem todos ex-

tenso demais; deveria fazer-se um esforço para encurtá-los. Consideravam que o Metro do Porto não era exemplo de parceria que se pudesse seguir. Havia sido o esquema de partilha de risco do modelo de Rouen o que mais os havia seduzido. Era evidente que se tinha de definir bem os diversos tipos de riscos, porque isso teria a maior influência no estabelecimento das condições do contrato a celebrar. Mas, para minimizar alguns riscos, havia que contar com a disponibilidade de verbas do QCA III, como sucedia com o Município de Oeiras.

Não haviam averiguado a disponibilidade de terrenos municipais. Se os houvesse, isso ajudaria a minorar os custos do empreendimento.

Havia dúvidas em relação ao nível avançado para a procura (55.000 passageiros por dia) que a Direcção-geral considerava a previsão muito optimista. Era preciso ver como se articulava esta nova linha com as decisões da nova Autoridade Metropolitana de Transportes (AMT), então prestes a entrar em funcionamento. Não estava suficientemente explicitada a política de estacionamento a adoptar no âmbito do empreendimento, tanto mais que era certo não haver nenhuma política de orientação nacional para o sector.

A função desta nova linha era fundamental para “fechar” o sistema “radio-concêntrico” dos transportes em que tudo assentava na Área Metropolitana de Lisboa; por outro lado, ninguém havia falado ainda na dimensão energética do empreendimento e isso viria, seguramente, a revelar-se cada vez mais importante.

Havia vozes prudentes que aconselhavam a esperar pela entrada em funcionamento da nova AMT para que a questão fosse apreciada, afinada e resolvida no seu seio. O representante da Ministra das Finanças insistia em conhecer bem qual era a dimensão dos meios públicos a envolver.

Manifestamente, tinham ficado em suspenso alguns aspectos importantes do empreendimento. Eu recomendei que, enquanto não estivesse constituída e em operação a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, a Direcção-geral dos Transportes Terrestres fizesse as suas vezes como interlocutor da equipa de projecto que tínhamos ouvido e que já desenvolvera tanto trabalho. Em meu entender, as diversas componentes precisavam de ser profundamente articuladas e desenvolvidos os estudos de viabilidade económica e financeira do projecto. A parte mais interessante do empreendimento era, para mim, a sua capacidade

para transferir passageiros do modo privado para os transportes públicos. Mas não me tranquilizava a indefinição de custos em que ainda se estava.

Dei indicações para se prosseguir o estudo da questão. A verdade é que o empreendimento ainda não avançou até hoje. Mas é certo que a zona precisa de uma solução qualquer para não gerar tantas viagens de automóvel privado como ainda faz.

\*

Em Março de 2003 pensava-se em adoptar um sistema tipo SCUT para executar a linha do metro ligeiro de superfície entre Algés e a Falagueira. Justificava-se bem a modalidade se se evitasse a entrada em Lisboa de milhares de automóveis por dia. Por outro lado, faria aumentar o número de passageiros no comboio da Linha do Estoril que era, naturalmente, paga. Admitia-se que uma coisa semelhante pudesse vir a ser adoptada na parte mais afastada da linha do metro para Gondomar, um grande “dormitório” do Porto. Nesse mês estavam a decorrer as negociações salariais no sector dos transportes. Admitia-se que viessem a ter lugar algumas greves capitaneadas pela CGTP-IN que gostava muito de fazer pressão durante as próprias negociações; tinham já começado a dizer que consideravam as propostas inaceitáveis, mesmo antes de as conhecerem.... Por isso eu tinha as greves como certas.

A ANTRON (passageiros) e a ANTRAM (mercadorias) insistiam numa baixa do preço do gasóleo profissional. O pior era que a mesma não dependia somente do Ministro dos Transportes, mas também do da Economia (Energia) e da das Finanças (Assuntos Fiscais e Orçamento). As minhas diligências para diferenciação do preço do gasóleo tinham de enfrentar uma oposição de princípio daqueles três sectores. Eu tinha, contudo, a meu favor a existência de uma comissão que, em Bruxelas, estava a analisar a harmonização desse valor. Mas a discussão tomaria tempo, embora se considerasse certa essa diferenciação; todavia, a perspectiva mais optimista, em termos de calendário, seria 2010 e isso era uma eternidade. Por outro lado, ainda não se haviam manifestado os ambientalistas que achavam que aquela medida representava um sinal errado; o certo seria a incentivação do recurso ao modo ferroviário.

Os Serviços dos Transportes Colectivos do Porto reclamavam dos seus direitos imobiliários sobre o património que lhe estava confiado, muito dele adquirido

com meios gerados pela própria empresa. Mas a Câmara Municipal do Porto insistia em afirmar que a propriedade era sua. Havia um professor de Direito de Coimbra e um outro de Lisboa que haviam sido consultados e que entendiam que a razão assistia aos STCP; mas um outro de Coimbra, igualmente prestigiado, pendia para dar razão à Câmara. De modo que resolvi promover uma reunião com as duas partes para ver se, civilizadamente, chegávamos a uma posição consensual. A Parque Expo, em Lisboa, também havia posto uma questão similar, mas, entretanto, tinha desistido da sua insistência.

Continuava a situação de impasse em relação ao pagamento da taxa de uso pela CP à REFER. Mas acontece que, naquelas circunstâncias, nem uma nem outra poderiam contrair os empréstimos de que necessitavam urgentemente, não só para despesas correntes, mas também para investimentos, sendo que alguns deles tinham participação comunitária. Estava, especialmente, em causa o pagamento da taxa relativa a 2002 e aos anos anteriores e estes punham o problema adicional de reclamarem o acordo da Ministra das Finanças, uma vez que isso iria interferir com as contas dos anos anteriores que já estavam aprovadas; a questão respeitava, especialmente, aos anos de 2001, 2000 e 1999.

A minha Colega das Finanças olhava com as maiores reservas a constituição das Autoridades Metropolitanas de Transportes, porque temia que elas fossem uma nova fonte de gastos não controlados. Eu propus que houvesse uma representação do Ministério das Finanças, com capacidade de veto, nas respectivas comissões instaladoras (Lisboa e Porto), que era quem estava definido para que fixasse o modelo de financiamento. Mas os responsáveis pelas Finanças queriam que esse modelo fosse estabelecido antes, por temerem indisciplinas nos gastos. Todavia, seria naquelas comissões instaladoras que iriam estar os técnicos mais sabedores do assunto!... Por isso, eu queria que a solução fosse definida por eles, naturalmente “sous regard” dos técnicos das Finanças, a quem eu concedia capacidade de veto, sem grandes dificuldades e esperava que eles, se tivessem de o fazer, adoptassem uma via construtiva, quer dizer, oferecessem soluções para ultrapassar as dificuldades.

A Comissão de Trabalhadores da Carris entendia que deveria ser ouvida relativamente à realização de uma eleição que tinha tido lugar. Ora, não era de uma

nomeação que se tinha tratado, mas de uma eleição; e em relação a esta não me parecia que tivesse de haver qualquer audição prévia. Pedi para o assunto ser enviado para o Ministério da Segurança Social e do Trabalho para nos habilitar com um parecer. Afinal essa era a sua zona de especialização...

Eu continuava a acompanhar de muito perto as obras do túnel do Metro no Terreiro do Paço. Era posto a par dos pedidos de informação dos consultores holandeses e constituía-me, eu próprio, em instrumento de pressão para que eles fossem satisfeitos com brevidade; é que eu conhecia muito bem o modo de trabalhar daqueles e a propensão para ir fazendo as coisas sem grandes pressas das nossas instâncias, que deveriam responder.

Os taxistas estavam em grande agitação, porque decorriam as negociações para fixar as novas tarifas. Isso era feito com o Ministério da Economia, mas nós intervínhamos por causa do famoso curso de aperfeiçoamento profissional ao qual eles reagiam mal e também pelo problema da segurança que estava na esfera do Ministério da Administração Interna, mas que nós acompanhávamos de perto.

A Siderurgia Nacional não estava servida pelo caminho de ferro e este revelava-se fundamental, porque um dos grandes clientes (80% da produção) dos produtos longos (varão de aço) era a região de Madrid e o modo de transporte adequado era o ferroviário. A REFER aceitava construir um ramal de acesso desde a estação de Coima até ao portão de entrada da empresa. Insisti em que fosse realizado um estudo económico justificativo. Apesar de tudo, tratava-se de um investimento estimado em cerca de quatro milhões de euros e era indispensável estabelecer um protocolo com a Siderurgia que seria praticamente o único cliente do ramal.

\*

Em Março de 2003 estavam em curso as negociações com a FERTAGUS que nós queríamos que incluíssem a ligação até Setúbal. Mas o Ministério das Finanças (Tesouro) tinha orientações para cortar tudo o que fosse possível de o ser. De modo que dava instruções dizendo que só pagaria a linha até ao Pinhal Novo. Era evidente que estava a intrometer-se em decisões que eram da esfera dos Transportes e qualquer deliberação no sentido da restrição deveria ser negociada previamente comigo. Mas a palavra de ordem era “cortar” e os Secretários de Estado

eram muito zelosos. Eu dava-me bem com a Ministra das Finanças e não queria, de maneira nenhuma, perturbar essa boa relação. Mas eu tenho sempre medo do excesso de zelo (tal como Talleyrand...). Dei instruções para que o INTF elaborasse um memorial, justificando por que deveria existir a ligação e, portanto o contrato, estender-se até Setúbal, pois ele seria a base da minha proposta.

O Secretário de Estado dos Transportes havia tido um encontro com o seu homólogo espanhol focado na melhoria das ligações ferroviárias entre o Porto e Vigo. Para mim, devo dizer que elas não figuravam na primeira linha de prioridades, dado que as obras eram muitas e caras (incluindo a electrificação) e não havia manifestamente uma procura muito evidente. Mas os Espanhóis insistiam, suspeito que respondendo a pressões partidárias galegas. A ligação por auto-estrada facilitou muito as ligações, mas, ainda hoje (2018) mostra uma utilização moderada, tendo os lanços na Galiza sido construídos com grande atraso relativamente aos portugueses. Havia, também, que atender à insistência de uma grande empresa espanhola que queria muito instalar-se em Portugal e via nessa ligação ferroviária um modo de o fazer; por isso, também fazia a sua pressão.

Eu acompanhava a construção do Metro do Porto, chamando sempre a atenção para que tudo fosse feito no quadro de um plano geral, tendo uma nova linha em construção e outra em projecto. Para servir bem a população e não induzir enviesamento na ocupação do território, a existência de uma rede que permita o estabelecimento de variadas ligações, de acordo com uma procura naturalmente diversificada deve representar o objectivo. Mesmo assim haverá sempre eixos mais solicitados e estações de correspondência mais congestionadas. Se houver poucas linhas, o rápido engrossamento dos fluxos tornará progressivamente menos atraente o transporte público, quando o propósito é o inverso. Preocupava-me a ligação Campanhã-Antas, que estava em programa e a ligação a Gondomar que ainda hoje (2018) não está concluída, apesar de o Concelho constituir a origem de uma fatia muito expressiva das ligações “casa-trabalho”, dentro da Área Metropolitana do Porto.

A Transtejo dispunha de várias embarcações para abate. Mas os Cabo-Verdianos queriam-nos para estabelecerem ligações entre as ilhas. Mas não dispunham de meios para os reabilitar. Veio o Ministro dos Transportes de Cabo-Verde visitar-me,

pois era preciso encontrar uma forma de financiamento para fazer essa reparação. A insistência vinha especialmente da Brava, ilha lindíssima, mas muito remota. Havia também uma intenção de Angola para reabilitar as suas linhas que não formavam rede, mas que estavam num estado lastimável. Tinham lá estado os Chineses, porém, o trabalho não havia agradado. Imagino que só agora (2018) se estará em condições de contemplar a elaboração de um plano de reabilitação no qual é evidente termos o maior interesse em participar. Como estávamos a fazer alguma coisa no sector dos Transportes e os embaixadores em Lisboa não costumam estar distraídos, eu era frequentemente solicitado para receber colegas estrangeiros que encontrava em Bruxelas, mas que me queriam ver em Lisboa para propor os produtos da sua alta tecnologia. Foi o que sucedeu com o Ministro italiano, em Março de 2018.

\*

Iria ter lugar, em Bruxelas e nos dias 27 e 28 de Março, uma reunião do Conselho dos Ministros dos Transportes; por isso, uma semana antes me reuni, em Lisboa, com os directores-gerais dos departamentos que tratavam de matérias que iriam ser abordadas. Antes do Conselho, eu tinha o hábito de “saber das últimas” em reunião com os membros da REPER que acompanhavam os diversos “dossiers”, mas a preparação, em Lisboa, tinha de ser profunda e feita com antecedência para poder preparar alguns elementos que reclamassem tempo de estudo ou de contacto com outros sectores. Consta da agenda uma proposta de projecto da Auto-estrada Marítima do Atlântico. Eu sabia bem o que nos convinha, mas precisava de conhecer a posição dos outros Estados-membros eventualmente interessados (Espanha, França, Irlanda e Reino Unido). Eu era a favor da celebração de um encontro de alto-nível para aprovar as diversas partes constituintes do projecto a aprovar e apoiar.

O Ministro grego estava muito preocupado com a segurança das aeronaves. Queria legislação mais apertada. O Ministro italiano também estava preocupado com a segurança, mas havia feito uma proposta um tanto crítica em relação à Comissão. Eu procurei que ela não fosse tão áspera, porque isso não se justificava. Dei indicações para que as nossas posições fossem comunicadas ao gabinete da Comissão.

\*

Continuávamos com problemas relativamente à definição da taxa de uso a pagar pela CP à REFER. Ela era fixada, obedecendo a parâmetros já estabelecidos pelo Instituto Nacional do Transporte Ferroviário (INTF) que tinha as funções de regulador. Mas a Ministra das Finanças queria ser ouvida em relação à solução proposta. Afinal, ambas as empresas estavam em situação financeira crítica, muito embora mais a CP do que a REFER. De qualquer dos modos elas receberiam indemnizações compensatórias e, por isso, o Tesouro teria de estar informado. Ainda assim, o facto do INTF ter analisado a situação com as duas empresas havia já permitido clarificar alguns aspectos relativamente aos quais a CP tinha dúvidas. Sempre me intrigou o facto de as empresas públicas, que devem conversar umas com as outras, terem relutância em fazê-lo. O ministro tem de dar o exemplo, arriscando-se a moderar reuniões tensas; o que não se pode é deixar de conversar. Incumbi o INTF de preparar uma exposição de base para apresentar o assunto à Ministra das Finanças.

\*

A ANTROP (Transportes Colectivos de Passageiros) iria ser recebida de novo. Uma grande parte dos concessionários estava inquieta, porque havia queixas repetidas em relação aos serviços prestados e eles queriam saber o que lhes estaria reservado. Antes de os receber, combinei com o Secretário de Estado as balizas da posição que eu defenderia.

Os serviços que estariam concessionados manter-se-iam, salvo nos casos em que a procura fosse muito baixa, sendo que aí mereceriam uma análise especial para ver qual o tipo de serviço que seria oferecido. Eu estava aberto a modificar a regulamentação no sentido de introduzir fórmulas inovadoras que se ajustassem melhor à procura. As concessões haviam sido feitas, na maior parte dos casos, como na “pesca à linha”, só considerando os fluxos mais interessantes. Ora elas deveriam misturar os que davam lucros manifestos com outros menos interessantes, cuja frequência poderia ser menor, mas que deveriam assegurar ligações a populações menos numerosas ou mais remotas. Não poderia haver uma segregação só dos melhores fluxos.

A Direcção-geral dos Transportes Terrestres já havia elaborado um projecto de regulamento dos transportes colectivos, mas queria dispor de mais algum tempo para aprofundar o que considerava como primeiro esboço. Eu queria que a apresentação desse documento ocorresse em breve e que começasse por abordar as áreas metropolitanas, onde a grande maioria das concessões teria lugar. Estava-se já a trabalhar com o Ministério das Finanças (tratava-se de concessões), sendo certo que o Ministério da Economia também deveria querer pronunciar-se.

Eu era de opinião que se permitisse às Câmaras Municipais negociar com concessionários locais certas linhas de âmbito municipal. Havia problemas em relação aos serviços nocturnos. Recomendiei que fosse definido um conjunto de princípios gerais sem se ser demasiadamente pormenorizado. Se o fossemos, seria certo que muitos preceitos se veriam invalidados pela extrema variedade de condições que surgiriam. Quando recebi a direcção da ANTROP, verifiquei que a sua preocupação principal tinha a ver com o aumento do preço do combustível que se anunciava e que eles sabiam que oscilava entre 4 e 7,5 cêntimos por litro de gasóleo, segundo os “boatos” e, em Portugal, há sempre muitos e as pessoas costumam “ferver” só com eles. O sector, disseram, vivia uma situação económica aflitiva, enfrentando muitas dificuldades para pagar salários e prestações à segurança social. Tudo radicava no passado, obviamente, porque haviam sido empurrados para a concessão de benefícios sucessivos que conduziram a “vender serviços” abaixo do seu custo, o que constituía a causa da sua ruína. Não podiam suportar mais uma componente social demasiadamente pesada. O Estado tinha de os compensar pelo diferencial que os prejudicava.

A frota estava, generalizadamente, com uma idade elevada, mas eles não se encontravam em posição de a renovar. O acréscimo dos custos tinha de encontrar resposta imediata, porque eles não conseguiam suportar os aumentos já anunciados no domínio dos combustíveis. Deveria haver uma dedução no ISP ou na taxa do IVA; havia países onde esta era zero; em Portugal isso não acontecia mas a situação geral era dramática.

Afinal, não era nada de estrutural o que eles queriam tratar. Tratava-se unicamente de evitar que houvesse aumentos dos combustíveis ou, se isso tivesse mesmo de ocorrer, que eles pudessem aumentar o preço dos serviços que prestavam. Eu com-

preendia-os, mas a natureza do assunto ultrapassava-me. Envolvia também, pelo menos, os meus Colegas das Finanças e da Economia e, afinal, todo o Governo, porque a questão era da maior sensibilidade política. Não se estava em maré de discutir problemas estruturais e era somente a conjuntura próxima que lhes interessava.

\*

Em fins de Março de 2003 chegou-me uma nota, oriunda da CP, em que a sua administração mostrava vontade de participar no capital da PSA Sines e da Intercontainer Ibérica; também queria envolver-se na criação da Combiport. Nos termos em que era feita, a proposta pareceu-me bem e denunciadora de uma capacidade de iniciativa invulgar. Entusiasmei-os a prosseguirem as diligências.

Também me chamaram a atenção para o trabalho de uma empresa privada que construía vagões de caminho-de-ferro. A intenção era exportá-los para Angola que, nessa ocasião, tinha intenção de lançar grandes projectos no sector. Disse-lhes que me parecia muito interessante desde que eles pagassem, o que não estava muito nos seus costumes (Eu lembrava-me do caso de um navio carregado de livros que nunca haviam sido pagos, levando à falência da empresa portuguesa fornecedora que correspondera a uma encomenda do Ministro da Educação angolano...). Recomendei cautela, tanto mais que eles pretendiam criar, para o efeito, uma parceria público-privada, associando algumas empresas privadas à CP, à REFER e à EMEFE (empresa de manutenção e engenharia ferroviária que reabilitava e construía material circulante).

As pressões contínuas que eu tinha em relação às ligações rodoviárias nos estádios do EURO 2004 e mesmo das auto-estradas passaram a verificar-se também em relação aos transportes urbanos. Era preciso assegurar que todos os adeptos se movimentassem com facilidade dentro das cidades. Eles estavam realmente possuídos de uma “febre” invulgar; tudo girava em torno dos desafios e, em seu entender, desabariam sobre Portugal fluxos de milhões de estrangeiros que se deslocariam incessantemente, ao longo de todo o País, gerando uma riqueza nunca vista... A prática mostrou que estavam equivocados.... Ainda hoje não se sabe o que se há-de fazer a dois ou três estádios cujos custos de manutenção se revelaram incomportáveis. De qualquer forma, dei instruções para que a CP olhasse com parti-

cular atenção para o eixo Braga/Faro, de modo a assegurar transportes ferroviários fluídos, especialmente nos dias em que nas duas cidades se disputassem desafios importantes. Devo confessar que não consegui apurar se os proponentes insistentes estavam realmente convencidos do que diziam ou se só queriam ficar com uma prova de que haviam diligenciado bem a tempo a disponibilidade de ligações, caso elas não viessem a ser satisfatórias... Uma situação de “just in case”... Não me constou, posteriormente, que tivesse havido carência de oferta!...

\*

No dia 25 de Março foi-me apresentada a nova linha Estação do Oriente – Aeroporto, que eu tanto havia recomendado como forma de não “esganar,” antes do tempo, o próprio aeroporto. Assim, pelo menos os que nele trabalhavam todos os dias poderiam deslocar-se de transporte colectivo público.

A área de influência de cada estação era considerada como tendo um raio de quinhentos metros. Eu procurava que houvesse uma uniformização dos atributos de todas as estações, não em termos arquitectónicos, mas em relação às funções e serviços nelas localizados: aquilo que os especialistas chamavam a “vivência” da estação. Além, naturalmente, das condições de segurança que deveriam obedecer a um mesmo padrão. A estação do Metro, no aeroporto, era, todavia, uma infraestrutura especial e com requisitos próprios. Por isso, eu recomendei que houvesse um “master plan” muito bem estudado e acompanhado por um modelo de exploração.

A intenção era prolongar a linha até uma outra [Lumiar, na linha amarela (Rato-Odivelas)?] que permitisse conseguir um efeito de rede. Isso ainda é mais importante hoje (2018), quando se recomenda o prolongamento da vida do aeroporto da Portela. Na minha opinião, o Metro deve ter sempre uma nova linha em execução e outra em projecto. De outro modo, coexistirão algumas arborescências, mas a “malha” do conjunto será pouco versátil.

\*

Em fins de Março continuavam os protestos das associações ligadas aos transportes, relativamente à subida do preço do gasóleo. Passa-se sempre o mesmo, quando o Governo decide aumentá-lo. As negociações laborais no sector estavam

a chegar ao fim. A Ministra das Finanças havia fixado o limite da massa salarial. Só nesse quadro é que poderia haver alterações; mas não era isso que os trabalhadores pretendiam... Havia um conflito entre os ex-administradores dos Serviços de Transporte Colectivo do Porto (STCP) e a Câmara Municipal do Porto por eles terem levado os carros que lhes estavam atribuídos, quando deixaram as suas funções. Pedi para serem lembradas as orientações que estavam definidas e que teriam de ser cumpridas.

As Autoridades Metropolitanas de Transporte estavam num novo impasse por dúvidas levantadas pela Associação Nacional de Municípios Portugueses, pelas Câmaras Municipais e pelas Juntas de Freguesia. Dava a ideia de que todos estavam contra elas, mas não era! Todos queriam era ter uma palavra a dizer nas decisões das novas instâncias. Não era possível fazer mais do que uma auscultação, de outra forma, elas ficariam paralisadas.

Eu insistia muito para que fossem tomadas iniciativas relativamente ao aumento da segurança nos transportes públicos. A REFER havia tomado iniciativas neste domínio. Dei indicações para, servindo-nos desse facto, perguntar às outras empresas o que tencionavam promover. A emulação é um excelente instrumento!... Para levar a cabo um programa estruturado, a REFER havia contratado os serviços de um oficial-general na reserva com prática nesse domínio. Eu não podia senão encorajar a iniciativa.

\*

Pouca gente em Portugal é sensível ao valor material dos atrasos administrativos. Há uma espécie de “fatalismo” em relação ao “arrastamento” na tomada de decisões. Um dia perguntei quanto estava a custar o atraso de dois meses numa obra pública com expressão; ele deveria ser avaliado pelos benefícios que não estavam a ser percebidos pelos seus utentes potenciais. O meu interlocutor ficou perplexo quando, por meio de umas “contas por alto”, chegou ao valor de 700.000 contos!... Era isso que se estava a perder, por causa da falta de zelo de uns “burocratas! Como havia indemnizações compensatórias para as empresas públicas de transportes, surgiram também as privadas a pedi-las, com base no facto de ser o Estado que definia as tarifas... e, portanto, a “fixar” a dimensão do seu prejuízo. Tive

de tomar a pretensão a sério e discuti-la com a Ministra das Finanças. A questão, contudo não era fácil.

Éramos muito solicitados para cooperar com Angola, no sector ferroviário. Tive de dar indicações muito firmes: fá-lo-íamos com gosto desde que o trabalho fosse pago previamente ou constituído um seguro de crédito accionável “on first demand” e com custos pagos pela instituição beneficiária.

Hoje (2018) não se fuma senão em espaços reservados para o efeito. Mas, em 2003, ainda causou muita celeuma a publicação de um decreto-lei que instituíu a proibição de fumar nos comboios suburbanos. Devo ter sido objecto de muitos protestos, porque não há coisa mais difícil do que alterar hábitos consolidados; mas foi-se persistente, para o bem de todos. Ninguém fala disso, nos nossos dias.

Eu sou muito a favor da preservação do nosso património arquitectónico. Não somos assim tão ricos nesse domínio que nos possamos permitir à destruição de imóveis de qualidade que ilustram o estilo de uma época e a forma de expressão de um arquitecto. Punha-se, em 2003, a hipótese de demolir uma torre dos caminhos-de-ferro, situada no Pinhal Novo e desenhada pelo Arquitecto Cotinelli Telmo. Pedi à REFER para fazer tudo para a conservar. O IPPAR organizou, em tempo “record”, um processo de classificação da dita construção. Espero que ela não tenha vindo abaixo, para benefícios dos estudiosos da nossa arquitectura. Continuava a minha acção persistente para levar a bom termo a constituição das duas Autoridades Metropolitanas de Transportes. As empresas que construíam vagões em Portugal estavam, naturalmente, preocupadas com a falta de encomendas. Elas tinham adquirido grande competência na matéria e, não as havendo, olhavam de forma sombria para o futuro. Os clientes eram os Metros de Lisboa e do Porto e a CP. Eu compreendia a ansiedade daquelas unidades, aliás tecnologicamente muito competentes. Mas não estava nas minhas mãos libertar quem encomendava da obrigação de realizar concursos públicos. Estes demoravam de forma “arreliadora”. Mas tinham de ser percorridas todas as fases do processo, de modo irrepreensível. Mesmo sabendo que isso acarretaria inconvenientes sérios, com repercussão certa sobre a vida das famílias dos trabalhadores envolvidos.

A idade dos veículos que circulavam nas nossas ruas e estradas era elevada. Nos veículos de carga, isso resultava especialmente de compras de usados, nomeada-

mente na Alemanha. Mas nos táxis, o número de quilómetros percorridos facilmente ultrapassava o meio milhão e, na maior parte dos casos, com manutenção sofrível. Não havia dinheiro para comprar carros novos, mas era preciso forçar a substituição dos mais antigos e poluentes. Por isso, encarreguei a Direcção-geral dos Transportes Terrestres de conceber um procedimento que implicasse o abate dos mais caducos, mas também o estabelecimento de parâmetros que permitissem aos proprietários desses veículos planearem a tempo a sua substituição. Era preciso definir medidas de controlo para o acesso à actividade; se isso não fosse feito, a degradação do parque automóvel de serviço público prosseguiria até níveis que comprometeriam a segurança dos passageiros, dos peões e dos outros automobilistas. A defesa do interesse público competia ao Estado.



## CAPÍTULO XXXIX

### A HABITAÇÃO NO XV.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

O meu primeiro despacho “bi-lateral” com o Secretário de Estado da Habitação foi no dia 16 de Abril. Já tinha trabalhado com ele, em conjunto com os seus Colegas, na preparação do programa do Governo, mas foi só então que vimos o que deveríamos fazer, especificamente no seu sector.

Começámos, naturalmente, por analisar como iríamos dinamizar as medidas que havíamos proposto para aquele programa. Como sempre sucede, havia algumas medidas simples de implementar a que, por isso, se deveria dar prioridade, porque produziriam resultados rápidos. Mas importava lançar estudos de caracterização do sector da Habitação em Portugal para poder tomar, de modo fundamentado, algumas medidas de fundo.

O sector reclamava uma grande cooperação com as Autarquias Locais e muita atenção ao que se passava no sector privado; ambos eram os grandes executores no sector. O Estado tomava poucas iniciativas nesse domínio. Aliás, eu comecei por ficar surpreendido com a exiguidade de verbas de que o sector dispunha. Aquilo que figurava no Orçamento de Estado, para esta área, eram 800.000 euros, 70% dos quais destinados a cobrir despesas de pessoal, O resto seria insuficiente para os estudos que eram necessários, porque eles tinham natureza muito variada – desde os fiscais aos de segurança – e não se revelava fácil actuar sem conhecer a realidade sobre a qual o fazíamos. Diante desta situação, era claro que havia mais pessoal do que trabalho. Impunha-se, assim, fazer uma lista de libertação de funcionários e começar a alijar carga. Os dois governos anteriores haviam admitido pessoal sem grande critério. Para ficar com uma ideia da situação absurda a que chegáramos, cito os números: o INH (Instituto Nacional de Habitação) tinha 160 funcionários e o IGAPHE (Instituto de Gestão e Alienação do Património Habitacional do Estado) 350! Criar emprego não é fazê-lo directamente, mas através

da criação de condições que façam surgir os empregadores. Nós próprios, nos Gabinetes, estávamos a dar o exemplo: tínhamos metade dos adjuntos e assessores do Governo anterior. E em matéria de telemóveis passou a haver um único contrato para todo o ministério. Os anteriores tinham sido feitos separadamente, com poucas preocupações de racionalização da despesa.

Os diversos programas de actuação estavam sediados nos diferentes institutos do sector e esses dispunham de dotações suficientes para levar a cabo a sua missão. Passámos em revista a situação do Instituto Nacional de Habitação (INH), especialmente o programa PER que tratava do realojamento. Mas também avaliámos a situação do IGAPHE, do RECRIA, do REHABITA e do SOLAR. Estabelecemos como prioridade a recuperação do património; havia bairros sociais propriedade do Estado, num estado lastimável. Deveria dar-se prioridade de atenção a este sector.

As obras de construção de uma auto-estrada à volta de Lisboa estavam interrompidas por causa de umas barracas que haviam sido montadas de um dia para o outro, como forma de pressão para o realojamento. Era preciso resolver a questão sem demora.

Sugeri a fusão do INH com o IGAPHE. Mas, antes, era preciso fazer o levantamento dos bairros sociais que eram propriedade do Estado e cujo inventário não existia. A intenção era transferi-los para as Câmaras Municipais que estavam perto e podiam acompanhar melhor a situação. Ter-se-ia, naturalmente, de falar com a ANMP e fixar um objectivo; estabelecemos que este seria celebrar protocolos com trinta Câmaras. Uma vez libertado do património o IGAPHE poderia ser fundido com o INH. Pois não eram só funcionários que os dois institutos tinham... Ambos dispunham de conselhos de administração com cinco membros cada um, três executivos e dois não-executivos, algo que representava um péssimo exemplo.

A OSMOP (Obra Social do Ministério das Obras Públicas) tinha ficado na tutela do Secretário de Estado. Tinha: 22.000 beneficiários e 110 funcionários; dez refeitórios, sendo 9 em Lisboa e 1 no Porto; serviam 330 mil refeições por ano. Estava tudo concessionado à mesma empresa que financiava todas as outras iniciativas (um centro de saúde, dois jardins-escolas e dois centros de férias) à custa do diferencial entre o que cobravam pelas refeições e o que nelas gastavam; dispunham, ainda, de um serviço parabancário (que era, aliás, ilegal...). Eu sou, naturalmente, muito a favor de um apoio social aos funcionários, mas a dimensão deste serviço

causava-me alguma apreensão. Era evidente que ele não tinha sido criado de uma só vez; o seu crescimento havia ocorrido gradualmente. Mas impunha-se parar, para avaliar e tomar decisões mais ajustadas aos tempos que se viviam. Era evidente que, para fazer tudo aquilo com tantos funcionários, a Obra Social tinha de beneficiar de subsídios: eram 190.000 contos por ano canalizados através da Secretaria-geral do MPOTH, 83.000 contos pela Secretaria-geral do Ministério do Ambiente e 250.000 contos oriundos de organismos autónomos.

Havia um “célebre” protocolo de quatro milhões de contos com os Açores. O despacho respectivo tinha a data de 28 de Março de 2002 e estava assinado pelos Ministros das Finanças, do Planeamento e do Ambiente. Ainda por cima, especificava que ele teria de ser executado dentro de trinta dias. Decidimos que isso deveria ser feito dentro do orçamento do INH e com verbas do próprio INH (PER) que dispunha de 24 milhões de contos. Para não pisar terreno movediço, recomendei que fosse solicitado um parecer jurídico à nossa Auditoria. O despacho que fosse feito tinha de ser explicado e pedagógico. Deveria ter havido razões muito justificadas para celebrar o protocolo, mas a mim incomodava-me que ele tivesse sido assinado praticamente oito dias antes de o novo Governo tomar posse e logo com uma Região Autónoma governada pelo partido do governo cessante!...

\*

Em relação às autorizações legislativas que nos convinha pedir, existia uma relativa ao sector da Habitação e à lei das rendas, englobando a sisa e a tributação do património. Pedi para fazerem um esboço do que conviria ver legislado e da linha geral do que seria a nossa proposta.

O Fundo EFTA poderia ser afectado à habitação, tal como eu o havia negociado quase há uma década atrás. Era preciso ver em que pé estavam as coisas (Leia-se os fundos...) para poder saber se a contrapartida prevista no PIDDAC cobriria alguma coisa que fosse visível. A intenção era afectá-lo à reabilitação de bairros sociais degradados.

Eu tinha a tutela da Direcção-geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, aliás dirigida por um quadro de excepção. Desenvolvi um trabalho muito inteligente em relação à recuperação do património. Tudo era feito de forma acompanha-

da com estudos históricos e técnicos que fundamentavam as acções realizadas. Dispomos hoje de um acervo inestimável contido na série de 27 volumes da revista “Monumentos” que reúne os trabalhos então desenvolvidos. Não nos faltava capacidade; o que não havia era dinheiro... Por isso concorriamos a todas as fontes de fundos disponíveis. Foi com tristeza que soube, em 24 de Abril, que tinha sido recusada a nossa candidatura ao FEDER para recuperar as muralhas de Santarém; a comparticipação em causa até nem era muito elevada, tratava-se somente de 1,44 milhões de euros... Mas a recusa fundamentava-se nos regulamentos... Teria sido necessário enquadrar a candidatura num plano de desenvolvimento da área, no qual a recuperação das muralhas contasse...

Os diversos órgãos da Administração estavam recheados de pessoal, como costumava suceder na sequência de um governo de esquerda... O IGAPHE (Instituto de Gestão e Alienação do Património Habitacional do Estado) que deveria sobreviver com pouca gente tinha 305 funcionários e uma administração com cinco membros. Pedi para ver se sobreviveriam com três; era evidente que sim!

Havia dívidas ao Tesouro, por causa da construção de bairros sociais. Recomendei que não se falasse nisso para não suscitar ideias de resgate rápido que nós não estávamos em condições de satisfazer.

Aborrece-me muito, em Portugal, a corrupção, nomeadamente a pequena corrupção. Ainda é mais triste do que a grande. Havia sido detectado um contrato de avença com dois jornalistas por causa das notícias de despejo que suscitavam sempre títulos nos jornais. Eles eram avisados e lá iam com fotógrafo ou mesmo com televisão. Não estavam em causa grandes verbas... Era o acto que me irritava. No IMOPPI (Instituto dos Mercados de Obras Públicas e Particulares e do Imobiliário) impunha-se uma tarefa de reorganização que restaurasse a disciplina e a transparência. Isso conseguiu-se fazer através da designação de um responsável com talento e determinação.

\*

A existência de conselhos consultivos põe problemas da mais diversa ordem. Ou não servem para nada ou se assumem como tradutores de interesses corporativos. Foi uma moda que, no final dos anos setenta, se espalhou. Alguns entraram em

concorrência com outros conselhos, habitualmente com funções deliberativas e, por isso, acabaram; foi o caso dos conselhos municipais que arranjam conflitos insanáveis com as assembleias municipais, tendo como resultado o seu fim. Dificuldades semelhantes estavam a ocorrer no conselho consultivo do IMMOPI que tinha assumido posições muito corporativas. Tinha de se alterar as regras do seu funcionamento. Recomendei que se comesse por auscultar as associações que dele faziam parte; o mais complicado neste tipo de operações é que tal leva tempo, porque não se pode excluir nenhuma e tem de se dizer a todos a mesma coisa.

Estava, nessa ocasião, em discussão quem deveria encarregar-se da manutenção e pagar a energia da iluminação dos monumentos públicos. Havia, então, coisas muito “berrantes” para serem vistas de longe e chamar muito a atenção. Algumas misturavam mesmo diversas cores de luzes o que tornava o resultado de muito mau gosto. Eu lembrava-me sempre da recomendação do Arq. Álvaro Siza a respeito da iluminação do Museu de Serralves: “Como se fosse a luz de uma noite de luar!...”. Era isso que eu achava equilibrado. Pedi para que a Direcção-geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais elaborasse umas orientações a esse respeito. Era evidente que tinham de ser as Câmaras a assegurar a manutenção e a arcar com o custo da energia.

A ANMP (Associação Nacional de Municípios Portugueses) estava a preparar um estudo sobre as edificações devolutas e degradadas em centros e núcleos históricos ou antigos. Havia muitas em mau estado e isso era negativo para os próprios aglomerados. Tinha de se procurar uma utilização para esses imóveis. Hoje (2018) todas elas foram já transformadas em habitações ou em alojamentos temporários de custos diversos, mas, em 2002, ainda andávamos à procura de utilizações que os viabilizassem sem os destruir. Isto porque, para mim, é incontroverso que sem encontrar uma utilização para elas é muito difícil mantê-las. Chegámos mesmo a admitir analisar a viabilidade de uma posse administrativa temporária que durasse o tempo necessário para recuperar e amortizar o montante do investimento feito.

\*

Havia o Instituto Nacional de Habitação (INH) e o Instituto de Gestão e Alienação do Património Habitacional do Estado (IGAPHE), que tinha herdado as funções do antigo Fundo de Fomento da Habitação (FFH). Não fazia sentido haver dois

organismos da Administração ligados ao sector da Habitação. Em 15 de Maio, pedi ao Secretário de Estado para preparar a sua fusão. Isso veio a acontecer com a publicação do Decreto-Lei n.º 243/2002, de 5 de Novembro.

Queríamos que o Fundo EFTA viesse a ser aplicado com mais intensidade na construção e reabilitação dos bairros sociais. Começámos a tratar do assunto em Maio de 2002.

A reabilitação das muralhas de Santarém estava a dar que fazer e, todavia, havia ameaças de derrocada. Estas acontecem sempre quando menos se espera e com extensão e efeitos imprevisíveis. Por isso eu insistia, periodicamente, para que se encontrasse uma solução para a fazer. Em 15 de Abril foi-me prometido que, numa reunião da unidade de gestão a haver em 8 de Maio, tudo seria resolvido. Apesar da chuva, seria azar que acontecesse algum acidente nas três semanas seguintes... As muralhas estavam lá há séculos!...

O Instituto da Construção tinha feito um trabalho sobre normalização dos cadernos de encargos. Entusiasmei-os a prosseguirem nessa acção de simplificação e de padronização dos aspectos gerais.

Havia uma série de instituições cujos órgãos de administração terminavam os seus mandatos em breve. Alguns dos responsáveis já tinham manifestado a vontade de não renovar o exercício das suas funções, outros correspondiam a nomeações com manifesto fundamento político e isso não interessava; deveria ser aproveitada a oportunidade para os dispensar.

Um dos casos em que o director havia pedido escusa era o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, pelo que eu tomei a decisão de designar alguém da Casa. Afinal tratava-se do mais importante Laboratório do Estado, com carreiras de investigadores instaladas e com profissionais muito distintos a guarnece-las. Deveria ser-lhes dado um sinal de como apreciávamos o seu trabalho. Mas também seria bom escolher alguém com capacidade de gestão e de liderança. Ora eu conhecia alguns técnicos que lá trabalhavam, mas não estava em posição de avaliar se eles tinham ou não esses atributos manifestamente necessários à chefia do Laboratório. Seria arriscado manter conversas de auscultação com pessoas ainda ao serviço; poderia dar-se o caso de algumas delas acalentarem ambições de ocupar o lugar e, depois, não o virem a fazer; ora, isso introduziria alguma “areia

na engrenagem” o que eu devia, naturalmente, evitar. Decidi, por isso, conversar com antigos responsáveis já aposentados, pedindo-lhes para fazerem uma lista de quatro elementos que respondessem ao perfil que eu lhes havia traçado. Fiquei muito surpreendido pelo facto de nas três listas que me entregaram figurarem os mesmos nomes, por ordem diversa, mas os mesmos. Então, pedi nova conversa ao consultor com quem eu tinha mais à vontade e depois de uma troca de impressões, ordenei eu próprio os nomes com a intenção de os percorrer na ordem indicada se houvesse recusa dos que fossem convidados primeiro.

Pedi ao que estava à cabeça da lista para vir falar comigo. Disse-lhe qual era a minha intenção e ele aceitou. Como faço sistematicamente, solicitei-lhe que me indicasse quem gostaria de ter como vice-presidentes, portanto, como membros da sua direcção. Eles seriam três. Pediu-me dois ou três dias para elaborar a lista. Qual não foi o meu espanto quando ele vai ao meu gabinete para a entregar e eu verifiquei que nela estavam os outros três nomes que me tinham sido apontados para o lugar de Director. A escolha deveria estar bem feita e os meus consultores conheciam efectivamente muito bem os quadros da Casa. E para tornar a coisa ainda mais interessante, todos eles vieram a desempenhar as funções de Director! E deixaram marcas notáveis da sua acção... Com efeito, não é nada corrente o que aconteceu... Foi, assim, que eu dei posse ao Eng. José Manuel Rosado Catarino como presidente e aos Eng.s Carlos Alberto Matias Ramos, João Manuel Duarte Cunha e Carlos Alberto de Brito Pina como vice-presidentes. A cerimónia teve lugar no dia 26 de Junho. O discurso que pronunciei está no livro respectivo (Obras Públicas, Transportes e Habitação – Discursos – 2002).

\*

Eu conhecia, há muito tempo, o Dr. Vasco Valdez, então Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais e lembrava-me do seu conselho avisado, em numerosas ocasiões. Por isso lhe pedi para vir falar comigo e com o Secretário de Estado da Habitação sobre os aspectos fiscais em que poderíamos actuar, tendo especialmente em vista a reabilitação de prédios velhos.

Eu era a favor de reduzir muito (ou mesmo totalmente) o imposto sucessório. O valor total anual da receita respectiva era muito pequeno, mas, a importância

para as famílias da classe média de deixar para os filhos a sua habitação, sem quaisquer encargos, era muito grande. Ele olhava com simpatia para a minha posição, mas a decisão ultrapassava-o. Chamou-me, no entanto, a atenção para os problemas potenciais que poderia haver em relação às doações. Também falámos muito sobre o imprescindível código de avaliações, para se conseguir definir com equidade o valor do imposto municipal sobre transações imobiliárias, nomeadamente as respeitantes a prédios velhos. Tinha de se encontrar uma fórmula expedita para reavaliar essas construções.

\*

A integração do INH com o IGAPHE prosseguia com a colaboração indispensável do Secretário de Estado do Tesouro. O problema da Habitação era sério em todo o País. Os grandes Municípios habitualmente dispunham de meios técnicos para abordar a questão, mas os médios e os pequenos mostravam-se pouco equipados para a resolver. O Secretário de Estado propôs-me a formação de funcionários escolhidos pelas Câmaras para desempenharem a função a que chamou de Auditor da Habitação. Anuí, imediatamente. Era preciso, naturalmente, fazer um curso com componentes diversas. Ele seria financiado a 100% por fundos comunitários. Assim se lançou o Programa Foral para esta área, o qual deveria arrancar em Janeiro de 2003.

Depois de longas conversas, a ANMP havia acordado o chamado protocolo de iluminação dos monumentos que iria ser incluído nas responsabilidades a descentralizar para os Municípios. Isso era bom, porque os monumentos estavam perto de quem decidia. O risco era termos coisas berrantes nuns lados e ajustadas noutros. Pedi para se fazer um pequeno manual contendo orientações para que a iluminação dos monumentos fosse sóbria, mas os destacasse suficientemente.

O avanço da CRIL na Amadora continuava bloqueado por numerosas barracas que pareciam renascer todos os dias. O pior era que estava a haver mexidas contínuas no seu traçado, isso não ajudando nada à estabilização da situação.

As instalações do Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes, na esquina da Rua da Prata com o Terreiro do Paço tinham sido remodeladas nos andares que ele ocupava. Mas o resto denunciava uma enorme decadência. Era



FIG. Sede da Associação Nacional de Municípios Portugueses. Coimbra.

preciso pôr-lhe mão. Pedi para ser alargada a inspecção a todos os edifícios do Terreiro do Paço; havia uns que estavam bons, mas outros nem por isso... A responsabilidade era grande.

A intervenção de fundo que eu havia sugerido no edifício da Academia de Ciências quando tinha a sua tutela não ocorrera. Em Junho de 2002 já custava 2,5 milhões de euros... Atrasar obras inevitáveis torna-as sempre mais caras. Desde o tempo em que eu tinha tido a tutela dos fundos que o chamado Fundo EFTA estava orientado para a habitação. Mas nós queríamos fazer uma intervenção integrada, em certas zonas. Era preciso encontrar financiamento para creches, jardins de infância e centros de dia, algumas vezes adaptando construções já existentes. Os responsáveis pela gestão do Fundo estavam a ser difíceis de convencer.

\*

Recebi o Secretário Regional do Ambiente da Madeira que veio tratar comigo de questões ligadas à Habitação. Começou por dizer das suas dificuldades ligadas ao facto de 77% do território regional estar classificado como parque natural! Vinha transmitir-me que o Governo Regional pretendia mais assegurar o acesso à habitação do que o crédito à mesma. Pareceu-me uma boa postura, porque há muitas famílias que não se devem endividar, mas que podem perfeitamente pagar uma renda; há outras, ainda, que não conhecem nem a tipologia, nem a localização que mais lhes interessam. O que complicava a situação na Madeira era serem os custos de construção da habitação 35% mais elevados do que no Continente. Anos depois fui em visita particular ao Funchal e um amigo meu, que fez de cicerone das coisas novas, mostrou-me a quantidade muito expressiva de bairros sociais recentes cheios de criançada. Devem ter resultado da legislação regional produzida nessa época e a cuja elaboração demos apoio técnico.

\*

A questão dos Eurocódigos ocupava-me mais tempo do que justificava. Não era o seu conteúdo, porque aí não havia nada que decidir. Eles respeitavam a sectores diversos, mas tinha sido estabelecido que a tradução seria feita pelo Instituto Nacional de Soldadura e Qualidade que passara a contar com essa contribuição para

o seu orçamento. Mas outros também queriam... e com justificação, porque havia terminologia específica dos sectores que só estes dominavam. Mas na lei tinha-se fixado aquela regra... Era preciso dirimir...

No domínio da Habitação havia instituições a mais. Decidi fundir o INH com o IGAPHE. Reuniram-se direcções-gerais diversas com implicações na área. Pois foi mais complicado fundir do que criar de novo. Os interesses instalados têm sempre muita força!...

O edifício do Ministério da Defesa Nacional reclamava um reforço estrutural, nomeadamente para se garantir segurança contra abalos sísmicos. Decidi que fosse a Direcção-geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais a conduzir todo o processo, tornando-se responsável pela elaboração do projecto, pela estimativa do custo, pela realização do concurso e pelo acompanhamento da obra. Naturalmente, com sub-contratação aos especialistas que se revelassem necessários, mas mantendo a responsabilidade pela condução de todo o processo. Se não se der responsabilidades à Administração ela acabará por perder capacidades para as assumir. Eu queria que se desse mais importância à qualidade dos projectos elaborados. O Secretário de Estado pensava o mesmo. Isso teria de ser feito através de um diploma, para ter força de lei. Decidimos encomendar ao Instituto de Construção um projecto de avaliação da qualidade dos projectos.

Por outro lado, seria conveniente proceder à normalização dos cadernos de encargos com uma codificação própria. Isso implicava a elaboração e publicação de códigos. Decidimos que o seu elenco fosse feito em conjunto pelo Instituto da Construção, o INESC, a Associação Portuguesa de Materiais de Construção e o LNEC. Tratava-se de codificar, para começar, mais de 9.000 artigos! Mas isso facilitaria muito a vida dos profissionais da construção. Recomendei que a publicação fosse escalonada para não “engasgar” qualquer processo e que, antes da sua publicação, fossem consultadas as principais instituições nas quais estivessem associados os utentes: a Ordem dos Engenheiros, a Ordem dos Arquitectos, a ANEOP, a AECOPS, a AECOPN, etc.

\*

O Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes queixava-se de que os seus pareceres não eram, a maior parte das vezes, homologados, o que os penalizava. A crítica não me visava, porquanto eu não havia, ainda, recebido nenhum. Ela dirigia-se aos meus antecessores, mas, para manifestar o meu apreço pelo trabalho de um corpo técnico tão distinto, eu decidi visitar o próprio Conselho reunido expressamente para me receber. Isso aconteceu na tarde do dia 8 de Julho.

Tendo-lhes afirmado o propósito da minha ida ao Conselho passei a ouvir uma exposição do seu presidente e de alguns conselheiros. Todos eles reafirmaram o seu entendimento de que eram, de facto, assessores dos ministros a quem o Conselho apoiava (naquele Governo eram o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação e o Ministro das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente).

Gostariam de produzir um livro sobre o trabalho do Conselho. Ele teria uma estrutura semelhante ao que o Conseil Général des Ponts et Chaussées havia feito recentemente para comemorar os seus duzentos anos. Além disso, tinham sub-comissões activas em diversos domínios: no das barragens; no dos cimentos e betões; no das normas sobre a protecção de incêndios em edificios cujas portarias me seriam presentes em breve; no das condições térmicas em edificios cujo regulamento estava em revisão; no da engenharia geotécnica, onde pretendiam transpor o eurocódigo 7; no da segurança nos transportes colectivos cuja regulamentação estava em fase de finalização, etc.

O primeiro grupo de transposição dos eurocódigos estava praticamente concluído; envolvia a publicação de vários decretos-lei. Também estava activa a comissão de avaliação das propostas apresentadas para as concessões rodoviárias. Em termos internacionais, havia actividade variada no que respeitava à codificação profissional, à chamada Directiva Arquitectura, ao Congresso Internacional de Estradas, à Comissão de Limites Portugal/Espanha, etc.

Pretendiam ser mais ouvidos através da emissão de pareceres, no âmbito das funções consultivas que constavam do seu estatuto. Tinham-no sido a respeito do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa. O parecer que elaboraram estava cheio de recomendações competentes, mas havia sido um dos tais que não fora ratificado pelo membro do Governo competente.

Achavam que tinham coisas para dizer a respeito do TGV, do novo aeroporto de Lisboa, da nova travessia do Tejo, do financiamento de empreendimentos rodoviários, mas não tinham ainda sido solicitados para o fazer. Aconselhavam a que fosse revista a Lei de Bases dos Transportes Terrestres, considerada como desatualizada, bem como o RGEU (Regulamento Geral das Edificações Urbanas) e o sistema de licenciamento das obras particulares. Saliaram a taxa de sucesso – 50% – dos processos de conciliação de que haviam sido encarregados. Um dos Conselheiros, aliás um profissional muito distinto, queixou-se muito em relação ao Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN 2000), o qual considerava como uma mera listagem de intenções, sem qualquer apoio numa carta de tráfegos. Tinha-se tratado de definir uma rede de auto-estradas por via administrativa! Eram 3.000 km de autoestradas! Nem no Rühr!... As infraestruturas, só por si, não induziam desenvolvimento. Deveriam ser apoiadas por estudos de viabilidade referentes a cada uma delas. Ora eles não existiam. Enumerou ainda outros empreendimentos em condições semelhantes.

Eu tinha ido ao Conselho para manifestar consideração pelo seu trabalho; porém, saí de lá angustiado pelo desperdício que se estava a fazer das competências disponíveis e perplexo pela forma como me foi relatado o processo de decisão de numerosas obras já concluídas ou em curso. Havia-se instalado uma forma aligeirada de o fazer! A mim, isso preocupava-me muito.

\*

A Sinagoga de Lisboa era uma construção cheia de história e que reclamava uma reabilitação custosa. Candidataram-se a apoios do Governo e, para começar por acautelar o que estava dentro, dividiu-se a obra em duas fases: uma para as fachadas e cobertura e outra para os interiores. A segunda custava mais de três vezes que a primeira. Encarreguei a Direcção-geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (DGEMN) de seguir os trabalhos. Ainda tive o gosto de assistir à cerimónia de reabertura presidida pelo Chefe de Estado.

A DGEMN desenvolvia um trabalho magnífico de restauro de construções classificadas. Cada obra merecia um estudo específico que foi sendo publicado numa série, verdadeiramente notável chamada “Monumentos” que se fica a dever ao

Eng. Vasco Martins Costa. Foram produzidos 27 estudos. Em Julho fui convidado para ir assistir à apresentação do n.º 17 que iria ter lugar em Évora, em Setembro. Eu sabia que o LNEC poderia ajudar muito na modernização do sector da construção de estradas, porque era um repositório de competências variadas que interessavam a muitas fases da construção. Pedi ao Secretário de Estado que promovesse a celebração de um protocolo de colaboração entre o LNEC e o IEP. Numa área conexas, pedi-lhe, também, para estimular a colaboração entre o Instituto Cartográfico do Exército, o INE e o IEP, todos naturalmente interessados na produção de cartografia cada vez mais aperfeiçoada e a ter de enfrentar urgentemente os novos desafios da informática.

O crédito bonificado para a construção de habitações merecia-me atenção, naturalmente. Mas eu entendia que tudo deveria ser feito em articulação com os bancos que, aliás, se mostravam muito interessados em participar. O Secretário de Estado seguia de perto a evolução do assunto.

\*

A transferência de competências para os Municípios continuava a conta-gotas. Em fins de Julho submetemos à consulta da ANMP a passagem da iluminação dos monumentos (o perigo era vê-los exuberantes em vez de apenas sublinhados nos seus atributos...) e a do património habitacional do Estado, assegurando desse modo uma gestão mais próxima.

Decidimos, nessa ocasião, quais eram as individualidades exteriores que iriam integrar a comissão de acompanhamento do LNEC. Foram todos académicos ilustres. Prosseguia a questiúncula em torno do pagamento da produção dos Eurocódigos; quem os traduzia era o LNEC, mas quem, por lei, estava encarregado de o fazer era o Instituto de Soldadura e Qualidade que tinha o mau hábito de se esquecer de pagar o serviço feito pelo primeiro. Pedi para se elaborar um projecto de um novo decreto-lei que pusesse tudo no sã. Tratava-se de regularizar a situação relativamente a 62 partes dos Eurocódigos...

A fusão do INH com o IGAPHE finalmente fora acertada. Ficava a faltar a do IMOPI (Instituto dos Mercados de Obras Públicas e Particulares e do Imobiliário).

\*

Dei-me conta, em fins de Julho, que o Prémio Manuel Rocha não havia sido entregue há dez anos. Nós, os Portugueses, somos um pouco negligentes quando se trata de homenagear um vulto já desaparecido. Ora, o Eng. Manuel Rocha, além de um grande especialista em mecânica das rochas, havia sido o impulsor do LNEC e o director que o pôs na alta posição técnico-científica que ele acabou por adquirir. Foi logo fixada para Novembro a data da sua entrega, a que eu me comprometi a assistir.

Por essa altura, soube que o PS ia fazer uma petição à Assembleia da República apoiada por uma centena de milhar de assinaturas para lançar uma campanha chamada “Quero uma Casa”. Queriam que o crédito a conceder fosse largamente bonificado. Era evidente que se tratava unicamente de uma manobra de propaganda política. Eles tinham saído do Governo há menos de meio ano, não tendo considerado urgente tê-lo deixado operacional. Ora eu não queria nada insistir em mais crédito bonificado. Tinha-se empurrado muitas famílias para a compra de uma casa, quando havia sido mais sensato que elas fossem orientadas para o mercado de arrendamento até estarem em posição de aceder, eventualmente, à posse da sua habitação, no local e com a tipologia que mais adequadas fossem. Havia o problema adicional de não penalizar quem já tinha contratos assinados e créditos aprovados. Mas a verdade é que a campanha seria sempre um sucesso!... Demagógico, mas com grande efeito!

A OSMOP era, então, um serviço prestigiado tendo à sua frente um gestor competente que iria completar no Outono sete mandatos de três anos. Eu achava que isso era suficiente, não sendo adequado prolongar indefinidamente a permanência dos dirigentes nos seus cargos. Predispus-me a manifestar-lhe, sob qualquer forma, o reconhecimento público pela acção desenvolvida, mas entendi que não seria conveniente avançar para um novo mandato; é bom quebrar algumas rotinas.

\*

Em fins de Agosto estávamos a discutir um conjunto de diplomas estruturados em torno da revisão da lei do arrendamento. Ele seria formado por um diploma relativo ao próprio arrendamento, incluindo uma disposição respeitante ao subsídio

de arrendamento, outro sobre a reabilitação do património, um terceiro sobre os despejos e um quarto sobre a revisão do código de avaliação incluído na reavaliação do património. Éramos a favor da penalização das propriedades devolutas que deveriam ser desincentivadas. Discutíamos os critérios que teriam de presidir à reavaliação extraordinária das rendas anteriores a 1980; em Espanha tinham procedido à actualização ao longo de dez anos com base no índice de preços ao consumidor, mas isso em Portugal conduzia a disparates que seria difícil justificar; havia quem propusesse o recurso a factores de correcção monetária que eram usados no âmbito da definição do IRS e do IRC, mas isso não se mostrava fácil de explicar. O Instituto Nacional de Estatística havia produzido, recentemente, informação relativamente aos contratos de arrendamento, seu número e valor médio. Deveríamos considerar essa informação. O congelamento das rendas sempre induziu grandes complicações ulteriores, porque não ficou temporalmente limitado. O primeiro congelamento das rendas efectuado em Portugal foi feito no dia 11 de Novembro de 1910; estava entendido que era por um ano mas foi renovado. Todavia, o grande congelamento foi feito em 1948, através da Lei 2030/48 de um Governo do Doutor Salazar, relativamente aos arrendamentos em Lisboa e no Porto e prolongou-se indefinidamente com as mais nefastas consequências. O congelamento de rendas só deve ter lugar temporariamente, na sequência de uma guerra, de um terramoto ou de outra catástrofe do género, quando o parque habitacional for reduzido drasticamente e a oferta contrair subitamente gerando uma especulação insuportável. Logo que a reconstrução repuser o que foi destruído, o congelamento deve cessar. O ponto mais crítico era, naturalmente, a forma de fazer a actualização das rendas, tantos anos passados sobre a sua fixação. Pedi para serem feitas simulações, pois estas eram indispensáveis para nos apercebermos dos saltos enormes de algumas das rendas; ter-se-ia de adoptar um procedimento progressivo. Era fundamental acabar com a transmissão sucessiva do arrendamento; quando muito seria tolerável uma só, de pais para filhos, mas ligada às condições económicas dos segundos. Os técnicos que estavam a analisar a questão olhavam para os códigos correspondentes de Espanha, Itália e Grécia, países com características sociais e culturais mais próximas das nossas. As questões do sub-arrendamento e da hospedagem deveriam ser consideradas através do estabelecimento de uma licença de utiliza-

ção. Teríamos, pelo menos, de estudar a situação do que se passava em relação ao arrendamento comercial para poder decidir acerca da sua actualização potencial. Isso teria de estar ligado à questão dos trespasses; havia quem trespassasse só para vir a beneficiar de uma renda baixa; isso era utilizado especialmente nos centros das grandes cidades, onde a oferta era limitada.

Decidimos reunir num só diploma tudo quanto tivesse a ver com a reabilitação: o RECRIA, o REHABITA, O RECPRIH, O SOLARH e o ARCO-IRIS. A minha preocupação principal tinha a ver com a desburocratização dos regimes e com a facilitação de acesso aos seus benefícios. Por outro lado, eu entendia que seria bom criar um regime que tivesse especialmente em vista a intervenção das Câmaras Municipais na resolução do problema da reabilitação, substituindo-se aos proprietários negligentes; ele deveria contemplar mecanismos como a expropriação, a associação com os proprietários através da criação de uma nova empresa, etc. Finalmente, os despejos precisavam de um novo enquadramento. Eram estas as linhas gerais da nova legislação.

\*

Os realojamentos necessários para poder continuar a construir a CRIL eram numerosos. Eu comecei a suspeitar que estivessem a ser construídas novas barracas exactamente na faixa de implantação do traçado da via para os seus ocupantes acederem mais rapidamente a casas novas. Era evidente que as minhas suspeitas tinham fundamento!... O pior é que ainda havia duas alternativas para o traçado. Dei instruções para que o Instituto de Estradas de Portugal definisse a preferida e que se exercesse uma vigilância especial sobre ela. Cheguei mesmo a ir visitar o local, para forçar a clarificação do traçado; aliás o que estava em causa era um lanço pequeno, de cerca de 2,5 quilómetros.

Na sequência do acidente nas obras do túnel do Metro no Terreiro do Paço, decidi encomendar ao LNEC um documento de orientação sobre as condições de construção ou remodelação em toda a zona da Baixa Pombalina, no que respeitava às fundações e à capacidade de carga dos solos. A construção naquela área é assente em estacas de madeira que estão mergulhadas em solo húmido; não apodrecem, mas têm limitações nas solicitações que aguentam. Recomendei que

envolvessem a Direcção-geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, a Câmara Municipal, o Metro, dois geólogos com uma larguíssima experiência e os próprios consultores holandeses, dado que já conheciam bem o terreno onde trabalhavam e poderiam carrear recomendações úteis.

\*

Em meados de Setembro estava pronto a ser publicado um Guia do Condomínio que reunia a legislação existente e as formas de proceder adequadas. Havia sido produzido pelo IGAPHE e tinha o apoio de um banco para a sua divulgação. Havia muito património que não possuía importância nacional, mas que a tinha, seguramente, com relevância local. Todavia, a sua passagem para a esfera municipal deveria obedecer a um protocolo celebrado entre o Ministério e a Associação Nacional de Municípios Portugueses. Dei indicações para que a DGEMN elaborasse fichas de inventário adequadas e que, especialmente, curasse de fazer acções de formação do pessoal municipal que iria ser encarregado da reabilitação dos edifícios em causa. A formação é, sempre, fundamental.

O Santuário do Cabo Espichel é uma construção muito especial situado num quadro natural de excepção. Havia sempre muitas ideias para o seu aproveitamento para fins turísticos. A ala sul é propriedade da Confraria de Nossa Senhora do Cabo, mas havia sido concessionada ao Estado em Setembro de 2000. Já estava estabelecido que na ala norte seria instalada uma pousada; porém, era preciso definir os termos de referência da concessão geral.

Preocupava-me muito a revisão do Regulamento Geral das Edificações Urbanas (RGEU) que estava muito desactualizado. Em 13 de Setembro trabalhei no assunto com o Secretário de Estado. Deveria incumbir-se da sua elaboração o Conselho Superior de Obras Públicas, mas envolvendo o Laboratório Nacional de Engenharia Civil que era quem detinha os conhecimentos técnicos muito variados indispensáveis. A portaria que viria a promover a sua elaboração veio a lume em Janeiro de 1993, mas a sua implementação acabou por não se verificar. E, todavia, representa um instrumento regulamentar da maior importância. Havia, nessa ocasião, em preparação uma portaria sobre o comportamento térmico das habitações, com o pretexto de considerarmos que beneficiamos de um clima ameno,

fartamo-nos de passar frio no inverno; ora, se a construção fosse um pouco mais cuidada, não se perderia tanto calor e isso, não substituindo o aquecimento, tornaria mais aceitável a factura da energia. Também era preciso definir o que se entendia por “hospedagem”. Nos dias de hoje (2018) essa definição ganhou uma enorme acuidade, mas naquela ocasião já se esboçava a sua necessidade.

O processo da CRIL continuava encravado por causa da escolha do seu traçado na zona da Amadora. Havia divergências entre a solução proposta pelo IEP e a que a Câmara queria; naturalmente esta era mais cara e implicava um grande número de realojamentos. Na versão que acabou por vingar, ela custaria 3,5 milhões de contos por quilómetro ao longo de um trecho de 3,5 quilómetros!... Não era pouco! Tornava-se, todavia, indispensável, que eu me reunisse com o Presidente do IEP, com o Presidente da Câmara da Amadora e com os Secretários de Estado envolvidos. Foi o que ficou combinado. Era crucial que os realojamentos estivessem todos feitos até ao fim do ano. Mas não poderiam ser construídas novas barracas...

\*

Eu entendo que o Cidadão, para tomar as decisões adequadas, deve estar muito bem informado e fazer as suas escolhas com base no maior número de dados que for possível facultar-lhe. Em meu entender e por razões puramente ideológicas tinha-se reduzido imensamente o mercado do arrendamento da habitação e “empurrado” muita gente para o da sua aquisição. Algumas vezes isso havia sido extemporâneo, porque os compradores não sabiam ainda nem a tipologia nem a localização que lhes convinham, o que levou muita gente para a periferia dos centros urbanos que era onde encontravam andares a preços acessíveis. Por isso pedi ao Secretário de Estado da Habitação que animasse a produção de um novo “Manual do Comprador de Habitação” que esclarecesse os candidatos a fazerem-no com conhecimento de causa. Deste modo, trocámos impressões acerca dos arquitectos que estariam em boa posição para elaborarem um trabalho bem fundamentado, enumerando todos os factores que o comprador deveria sopesar antes de se abalançar à aquisição que seria provavelmente a mais cara de toda a sua vida. Em articulação com esse tema estava a reabilitação de edifícios. Seria conveniente dispor de um outro manual sobre o assunto. Aca-

bou por ser produzido, uns anos depois, um trabalho exemplar, elaborado sob a responsabilidade do meu colega Vasco Peixoto de Freitas, da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, que eu tive o privilégio de apresentar numa sessão promovida pela Ordem dos Engenheiros, no Palácio da Bolsa no Porto.

\*

Ainda hoje (2018) a questão da revisão do Decreto-Lei 73/73 não está resolvida a contento de todas as partes. Já eu havia, anos antes, tentado chegar a uma situação de equilíbrio, mas este não se verificou fácil. Tinha havido uma nova versão que suscitava o descontentamento dos engenheiros técnicos; por isso eles solicitaram uma audiência que teve lugar no dia sete de Outubro. A sua Associação de classe não havia participado na revisão e, por isso, eles não se reviam no projecto que circulava. Não poderia ficar tudo na mesma, com uma discussão entre arquitectos e engenheiros, pendendo a solução mais para um lado ou para o outro, mas ignorando sistematicamente os engenheiros técnicos. Concordavam que poderia e deveria haver melhor formação profissional para estes, mas não se podia deixar de atender à situação de numerosos jovens que já estavam no mercado de trabalho. A solução que havia sido encontrada favorecia, dessa vez, os arquitectos. Eles queriam incluir no diploma uma tipologia das obras para permitir aos engenheiros técnicos assinar projectos menos exigentes, mas apoiavam a progressiva exigência na sua formação. Sugeriam, também, a definição de condições de funcionamento das equipas onde interviessem. Temo que não venha a ser fácil encontrar uma resposta que não suscite reparos de qualquer dos grupos envolvidos.

\*

O Instituto Nacional de Habitação (INH) tinha contraído um empréstimo de cem milhões de dólares para financiar Câmaras Municipais e empresas no exercício da sua missão. Não havia sido um sindicato bancário, mas sim um conjunto de bancos variados que se foram substituindo uns a outros, ao longo do período 1986/91. Tratava-se de uma lista impressionante com grandes bancos norte-americanos. Pretendíamos, em Outubro de 2002, passar o empréstimo de

dólares para euros, por se passar a usufruir de melhores taxas de juro. O interlocutor do Ministério era a Caixa Geral de Depósitos, mas era eu que teria de desencadear o processo, começando por dirigir uma “carta de conforto” à administração da Caixa. Assim foi feito.

\*

A questão dos alvarás no sector das obras públicas e construção civil é muito importante para as empresas do sector. Havia pressões repetidas para as classificar em níveis acima dos que a legislação fixava (DL 61/99). Essa classificação estava confiada ao IMOPPI, a quem eu encarreguei de fazer a revisão do diploma. Insisti, contudo, em que a responsabilidade pela fixação do “rating” económico-financeiro das empresas fosse atribuição do próprio IMOPPI: Ela deveria ser feita, regularmente, todos os anos e com base nos indicadores dos últimos três anos. Havia também o sensível problema da legislação sobre revisão de preços. Muitas empresas contavam com ela para concorrer com preços potencialmente ganhadores dos concursos. Era preciso estabelecer fórmulas de revisão de preços justos mas não susceptíveis de abuso e, desejavelmente, de contestação. Outro aspecto que complicava a execução das obras referia-se aos erros e omissões, em torno das quais se estabeleciam muitas vezes, prolongadas discussões. Seria conveniente manter um observatório permanente para sinalizar os temas em que isso estava a ocorrer com maior frequência. Eu recomendei que ele ficasse situado junto do Conselho Superior de Obras Públicas, onde havia competência sobeja para fazer uma leitura crítica das situações e elaborar recomendações fundamentadas.

\*

A minha preocupação com a melhoria da construção levava-me a ouvir frequentemente profissionais tidos como competentes para ver quais eram os domínios em que se poderia actuar de forma a consegui-la em permanência. Foi o que aconteceu em 24 de Outubro; o Secretário de Estado e eu ouvimos as sugestões de dois engenheiros e um arquitecto com larga experiência. Em relação à qualidade da construção entendiam que faltava a explicitação de objectivos a alcançar

no próprio sector. A competitividade tinha-se degradado muito, ao longo dos últimos vinte anos, mas a melhoria da capacidade das empresas não resultava da legislação mas de uma prática exigente. Referi-lhes que tinha mandado colher o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas sobre um projecto de decreto-lei elaborado em parceria com a Ordem dos Engenheiros, fixando instruções para a elaboração de projectos. Já conheciam a proposta e apoiavam o processo.

Era preciso regulamentar as aquisições de serviços por parte do Estado tal como estava estabelecido nos Decretos-Lei 197/99 e 949/99. Deveria ser referido um conjunto de princípios que orientassem a aquisição de serviços de arquitectura e engenharia. As propostas técnicas e as propostas financeiras deveriam ser analisadas em momentos diferentes. O Ministério das Obras Públicas deveria ter mais protagonismo no domínio da qualidade, porque havia exemplos de má construção tanto na Administração Central como nas Autarquias (Estava fora de questão ser eu o “pólicia” dos outros mas deveria haver regras claras, particularmente no domínio da normalização). Era inevitável que a revisão do decreto-lei 73/73 viesse à baila. O domínio dos seguros tinha de ser esclarecido bem como os problemas ligados aos direitos de autor; estes continuavam a ser regulamentados como se os projectos respeitassem a obras literárias ou musicais e isso não era consonante com a natureza dos projectos de arquitectura ou de engenharia, particularmente quanto estes tinham autorias colectivas.

\*

Eu sempre tive um grande receio de que um dia pudesse ocorrer um novo grande terramoto que voltasse a destruir Lisboa. Coexistem na capital e suas imediações construções de qualidade muito diversificada erguidas ao longo do tempo, muitas delas antes de haver legislação própria para assegurar a sua resistência a solicitações sísmicas. Anos depois, organizei na FLAD (Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento) um seminário sobre o tema, no âmbito de uma série de acções visando a segurança do meio em que vivemos.

Tenho grande receio de que algumas construções que teoricamente deveriam obedecer às regras já fixadas e que tornam as suas estruturas naturalmente mais dispendiosas (especialmente no que toca às armaduras do betão armado) não te-

nham sido devidamente fiscalizadas; mas aí já não é possível fazer nada. Todavia, em relação aos edifícios públicos, era possível proceder a um reforço estrutural tendo em vista os riscos sísmicos. Começar-se-ia por Lisboa e prosseguir-se-ia para o resto das zonas com mais elevado risco. Dei indicações nesse sentido.

No âmbito daquele seminário fiquei aterrado com a informação dada por um dos oradores que calculou em 1,5 milhões o número de vítimas de um “tsunami” que, eventualmente, viesse a ocorrer no Algarve, a meio de um dia de Agosto, com as praias pejudadas de banhistas!...

\*

Em 26 de Novembro soube que o Arq. Daciano Costa iria doar uma parte do seu espólio profissional ao Arquivo do Forte de Sacavém, que funcionava no âmbito da Direcção-geral dos Edifício e Monumento Nacionais. O doador era um profissional distintíssimo que se havia salientado também como “designer”; as suas obras estavam em muitos lugares, mas o mais conhecido era a Fundação Calouste Gulbenkian. Tive ocasião de ir à cerimónia que se realizou no próprio forte, em 10 de Janeiro de 2003, da qual constava, também, uma exposição com uma selecção dos desenhos. Conservo a memória dos originais belíssimos que demonstravam a altíssima qualidade do profissional que tive a sorte de conhecer. Mantive com ele uma longa conversa na qual denunciava a grande emoção que sentia, mas também a satisfação que tinha por saber a sua obra a bom recato. O Director-geral, o Eng. Vasco Martins Costa, fez uma grande obra, não só no estudo e na recuperação dos monumentos, mas também na recolha e tratamento de espólios de grandes profissionais que foi inaugurada com a obra do Arq. Daniano Costa. Seguiram-se os espólios do Arq. Manuel Laginha e do Arq. Chorão Ramalho.

\*

Fui confrontado com uma queixa da Associação Portuguesa do Direito dos Consumidores (APDC) a respeito do trabalho de uma determinada empresa de mediação imobiliária existente em Aljezur. Não havia nos registos do IMOPPI nenhuma empresa que lá trabalhasse, mas uma inspecção daquele instituto revelou que no Concelho trabalhavam catorze! Seguiu-se o processo que a legislação impunha.

Por que temos nós, Portugueses, uma propensão tão expressiva para não cumprir a lei e, ainda por cima, praticar abusos e cometer ilegalidades?

\*

Havia uma célebre portaria dos honorários a praticar pelos profissionais livres ligados ao sector da construção. O Conselho Superior de Obras Públicas era tradicionalmente consultado a esse respeito e foi-o também dessa vez. Fez uma revisão das tabelas, mas a solução que apresentou não implicava um aumento dos honorários; só mexia nas classificações. Dei indicações para que fossem formalmente consultadas as Ordens dos Engenheiros e dos Arquitectos, a Associação dos Engenheiros Técnicos, a Associação Portuguesa de Projectistas e Consultores, a Associação Portuguesa de Urbanistas, a Associação dos Agentes Técnicos e, também, a ANEOP, a AECOPS, a AECOPN e a AICE. Para não eternizar a resposta recomendei que se fixasse em quinze dias o prazo para ser dada. A partir daí, estudaríamos as sugestões apresentadas e iríamos para a frente com a publicação da dita portaria.

Havia um projecto de portaria feito pelo Conselho Superior de Obras Públicas para criar uma sub-comissão, no seio do Conselho, que procedesse à revisão do Regulamento Geral das Edificações Urbanas. Dei-lhes seguimento, imediatamente.

Em relação à revisão da lei do arrendamento tínhamos consultado o Provedor da Justiça. A resposta foi extensíssima e levaria mais de um mês a ser analisada. Talvez dispuséssemos de uma versão durante o mês de Janeiro.

A lei dos despejos também tinha de ser actualizada. Pediu-se um parecer a um conhecido jurista da Universidade Nova de Lisboa. Ele estaria pronto em 15 de Janeiro. Depois disso faríamos o nosso trabalho.

A reabilitação do património era, obviamente, uma área de preocupação (ainda não havia o incentivo do turismo que hoje – 2018 – tanto a impulsiona...). Os Autarcas de Lisboa e Porto haviam feito uma proposta à qual nós já tínhamos reagido. Precisavam de mais umas semanas para nos apresentarem a sua contra-proposta. As dificuldades prendiam-se com o facto de tudo repousar em dinheiros públicos; os proprietários privados não assumiam ou não tinham meios para assumir quaisquer encargos com alguma expressão; estavam à espera de que os poderes públicos fizessem tudo; se isso não acontecesse, assistir-se-ia à degradação progressiva dos imóveis até à sua ruína total.

Havia um projecto de Decreto-Lei, oriundo da Ministra da Justiça sobre atrasos de pagamentos. Todavia, estes não se verificavam só no sector das Obras Públicas; talvez fosse no sector da Saúde que os atrasos fossem maiores e com mais severas consequências. Por facilidade de “arrumação” eu preferia que houvesse um decreto-lei suplementar, respeitante exclusivamente às obras e que incorporasse uma Directiva Europeia que tratava do mesmo tema. Tornava-se mais fácil a sua comunicação e aplicação.

A AECOPS havia manifestado a sua preocupação em relação às obras no distrito de Setúbal. Havia, de facto, alguns atrasos que eram mais atribuíveis às empresas do que à Administração. Mandeï preparar uma resposta analisando a sua exposição ponto por ponto.

A extinção do IGAPHE teria de estar concluída até 31 de Dezembro de 2013; havia um vogal que terminaria o seu mandato em Janeiro de 2013. Para não arranjar complicações jurídicas e eventuais pedidos de indemnização decidi que o lugar fosse preenchido por um técnico da casa que, em qualquer circunstância, teria o seu lugar de “recolha” assegurado.

Continuávamos a estudar a proposta da ANEOP para estabelecer um alvará especial unicamente para as grandes empresas. Quem já o havia feito era a Grécia; chamavam-lhe o “super-alvará grego”. Pedi para serem analisadas as implicações da sua adopção em Portugal.

\*

Eu pedi a um professor do Instituto Técnico Superior para rever a legislação sobre concursos, empreitadas e contratos que se prestava a numerosas críticas. Eu sabia que elas vinham, especialmente, dos que não ganhavam os concursos, mas algumas tinham fundamento e, por isso, valia a pena passar em revista os diplomas respectivos para tentar melhorá-los. Aliás, acho que a legislação deve, periodicamente, ser revisitada para ajuizar da justeza da sua aplicação às circunstâncias que se vivem em cada momento porque estas costumam variar.

Não conheço lei que tenha demorado tanto, em boa forma, como a que fixa o regime florestal. Foi produzida e publicada em 1906! Ainda hoje (2018) está em vigor!... Mas essa não é a regra. Até é muito excepcional...

Havia coisas que convinha mesmo definir com rigor como eram os casos da conciliação, conciliação, comissão de conciliação, contrato-programa, etc. Exigia algum tempo a procurar clareza e precisão em todas essas noções. Por isso ele era assessorado por um jurista.

Eu gostava de acompanhar a evolução dos trabalhos. Para isso ele vinha, de tempos a tempos, para irmos afinando conceitos e preceitos. Em 18 de Dezembro fixámos em 20% o limite dos trabalhos a mais, relativamente aos quais havia muitos abusos e instituímos a possibilidade de haver recurso para tribunal das decisões das comissões de conciliação.

\*

Começámos a falar das primeiras medidas a lançar para a reabilitação dos centros das cidades. Parecia que as Finanças aceitariam que houvesse uma dedução no IRS de quem investisse nessa área. Era preciso ver como reagiria a ANMP a uma proposta de redução da contribuição autárquica. Sabíamos que, para dar resultado, não chegaria uma linha de crédito ou subsídios a fundo perdido de que, aliás, não dispúnhamos de grandes meios para constituir. Tínhamos um jurista a trabalhar numa proposta para uma nova lei dos despejos. Havia queixas em relação à execução das sentenças judiciais; para isso houve quem sugerisse a criação da figura de solicitador de execução.

Estava em curso a transferência de habitações do IGAPHE para as Autarquias Locais. Depois de haverem reagido mal à proposta começaram a aparecer algumas Câmaras que aceitavam tomar posse dos bairros sociais. Eu havia feito a sugestão de que a Presidência do Conselho se instalasse no Convento da Estrela, ao lado da Basílica. A instalação num prédio da Rua Professor Gomes Teixeira tinha ocorrido em situação de grande pressão e, como era corrente, acabou por se adquirir um prédio de andares que foi transformado em gabinetes e salas de reuniões. Ainda hoje se nota o destino a que era votado o dito prédio. Nem na sua localização, numa rua “en cul de sac”, o edifício serve. Pelo contrário, as instalações do Convento da Estrela que haviam alojado o Instituto Geográfico-Cadastral e enfermarias e laboratórios do Hospital Militar, tendo-se construído pavilhões “provisórios” durante a Primeira Grande Guerra que ainda estavam de pé, mas

sem ocupação relevante, ofereciam um enquadramento nobre para o funcionamento do Conselho e dos gabinetes dos membros do Governo que habitualmente estão associados à sua presidência. Em finais de Dezembro de 2002 começaram as reuniões com a Secretaria-geral da Presidência do Conselho para avaliar as necessidades de espaço e definir o que seria transferido. Eu tinha visitado o local quando lá estava instalado o IGC, que funcionava sob a minha tutela e lembrava-me da dignidade dos claustros e dos espaços e até da qualidade das madeiras, dos soalhos e dos tectos, muitas delas de jacarandá (“pau santo”) e outras essências brasileiras. Tudo dos tempos da Senhora Dona Maria I.. Estavam lá instalados serviços que poderiam, com vantagem, ir para prédios modernos e que tinham ido para o convento apenas numa situação de recurso. A Direcção-geral do Património não costumava ter grande imaginação nem tinha o hábito de tomar iniciativas... Começava por não ter “memória”, que é uma coisa que faz muita falta a toda a gente, especialmente àqueles que têm o património à sua conta.

A questão da tradução dos Eurocódigos continuava a preocupar-me, porque se tratava de um conjunto de mais de dez mil páginas contendo normas que deveriam ser de aplicação em Portugal. Depois da tradução feita pelo LNEC havia que garantir a sua entrada em vigor. Ela seria feita por decreto simples e iria à Reunião de Secretários de Estado em princípios de Janeiro.

A Academia de Ciências precisava de espaço para expansão das suas instalações. Estava instalado no mesmo antigo convento o Museu dos Serviços de Geologia e Mineralogia. Foi lá que nasceu a Faculdade de Letras de Lisboa no tempo de D. Pedro V, lá tendo permanecido até aos meados do Século XX; sempre na mesma atitude de ocupar o que estava disponível. Eu não sei do que teria sido do nosso País no século XIX, quando se ocuparam conventos como quartéis, hospitais, escolas, arquivos, tribunais e tantos outros serviços. Sem eles não teria sido possível alojar os serviços públicos. No caso do Convento de Jesus havia uma dificuldade de monta: o responsável pelo museu recusava-se a abandonar parte do espaço que lhe estava atribuído, passando para o rés-do-chão. Ainda hoje (2018) lá esta, invocando que o faz desde o século XIX...

Seria útil dispormos de um Atlas da Habitação que mostrasse onde se situavam as maiores carências e com os meios informáticos postos à nossa disposição isso não

iria levar muito tempo. Foi encarregado de o fazer um grupo de académicos da Universidade Católica Portuguesa, da Faculdade de Engenharia do Porto e do CESUR. A idade média da população portuguesa ia subindo, verificando-se muita falta dos requisitos necessários para o alojamento dos idosos. Pedi ao Secretário de Estado que reunisse num diploma único a normalização específica necessária para o efeito. Isso seria feito em colaboração com o LNEC.

Ainda no campo da Habitação, havia que dar atenção à normalização de regras relativas à sustentabilidade ambiental. Recomendei que isso fosse feito em colaboração com o Instituto da Construção (cadernos de encargo tipo, qualidade dos projectos, etc.).

Eu atribuía uma atenção particular à definição de regras claras para a elaboração dos projectos de obras públicas. Estava em curso a definição ou actualização de diplomas relativos a concursos e a empreitadas. Tudo deveria ser mutuamente compatível; tinha de se verificar se não havia hiatos ou contradições. Como seria de esperar a coisa que mais atenção suscitava, por parte dos projectistas, era a tabela de honorários... Isso teria de ser objecto de uma consulta às Ordens, depois de o Conselho Superior de Obras Públicas ter vertido toda a sua prática na matéria no projecto de legislação em preparação.

\*

A lei do arrendamento precisava de uma revisão. Mas esta não deveria ser feita sem uma articulação com a tributação do património e sem ter ideias claras sobre a forma de atacar a reabilitação urbana. A tributação do património que nos interessava respeitava às zonas centrais históricas que houvessem sido objecto de preservação. Queríamos introduzir uma medida revolucionária, mas estávamos muito dependentes do que se pensaria a este respeito no Ministério das Finanças, o que não seria certamente, muito inovador. Mas era certo que, para definir o valor de uma renda justa, se tinha de repousar numa avaliação correcta do imóvel em causa.

A componente dos despejos que iria constar da lei do arrendamento estaria afinada até meados de Janeiro de 2003. Mas tinha que se esperar pelo resto. No domínio da reabilitação urbana, havíamos recebido contributos interessantes

das Câmaras de Lisboa, do Porto e de Coimbra. Todos preconizavam que a acção se baseasse numa forma qualquer de “empresa-quarteirão”, pois só assim se avançaria de forma consistente. O quadro legal já permitia a criação das Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU); nesse contexto seria estabelecida uma empresa para cada conjunto edificado, que não precisaria de ser objecto de um decreto especial. As SRU haviam sido estabelecidas por decreto-lei porque eram sociedades de capitais públicos.

Em relação aos Eurocódigos tudo estava pronto menos um anexo que havia ficado preso, para aprovação pelo Instituto Português de Qualidade (IPQ). Em Portugal fica sempre um “rabinho para esfolar”...

A legislação sobre empreitadas de obras públicas estava em condições de seguir para uma auscultação simultânea das associações das empresas de construção, da ANMP, do IEP, da REFER, dos Metros, das Administrações dos Portos, do IPTM e, naturalmente, do Conselho Superior de Obras Públicas. Insisti para que o projecto de legislação seguisse para todos eles no mesmo dia. Faltava afinar o preâmbulo do diploma e estabelecer um guião para a sua discussão. Eu não gostaria de deixar nada ao improviso. O ponto mais controverso era, seguramente, a fórmula para o cálculo da capacidade financeira de cada empresa para efeitos de concurso. Elas não gostariam de revelar nada acerca da sua vida, mas era preciso ter uma medida da sua capacidade para se abalançar a uma dada obra. Um indicador que fosse muito complexo e integrasse muitas variáveis seria, seguramente, opaco não servindo, por isso, para os fins que tínhamos em vista. Dei indicações para que ele fosse o mais simples possível.

Estava em criação uma Comissão Interministerial para a Inovação e para o Conhecimento, a qual era coordenada pelo saudoso Diogo de Vasconcelos que eu conhecia desde criança. O sector da Construção tinha que estar representado, mas eu pretendia que houvesse outro para a área dos Transportes, pelo menos. O problema era que só havia um representante por ministério. Pusemo-nos, eu e o Secretário de Estado da Habitação, à procura de um representante “polivalente”... A fusão do INH com o IGAPHE iria dar origem a pessoal excedentário. Era preciso fixar o modo de proceder. Encarreguei de definirem a solução o Secretário-geral do Ministério e o Presidente do Conselho Directivo do INH. Tendo-me ouvido re-

ferir tantas vezes, nestas memórias, à escassez de pessoal, em tantos lados, podia parecer que a solução seria simples para a existência de um contingente de excedentários: a sua transferência. O pior é que a maior parte destes não eram susceptíveis de afectação aos serviços carenciados. Tratava-se de mão-de-obra indiferenciada ou quase e, por isso, imprestável.

Tive a informação de que a reabilitação do tanque de mergulho da Escola Náutica custaria 60.000 euros e as obras na Sinagoga de Lisboa 75.000 euros, no ano de 2003. Dei indicações para as incluir na rubrica adequada do orçamento que nos estava atribuído.

\*

A minha preocupação com a segurança na construção era conhecida e determinara a criação de um grupo de trabalho para preparar a legislação adequada para disciplinar o sector. Em 21 de Janeiro vieram dizer-me que os membros do grupo não se entendiam entre si e que se havia chegado a uma situação de impasse. Reservando-me para outra actuação posterior que poderia chegar ao extremo de extinguir o dito grupo, pedi ao Secretário de Estado para moderar uma reunião, a efectuar no seu gabinete, para ver se se conseguiria ultrapassar a situação. Eu estava convencido de que se tratava de questões ligadas à atribuição de responsabilidades em que a arbitragem do Secretário de Estado, engenheiro com prática de estaleiro, seria potencialmente de utilidade. Não me enganei...

Era preciso elaborar uma portaria fixando os coeficientes a adoptar para actualização dos preços de aquisição e venda de habitação social. Não se deveria tomar uma decisão sem ouvir um ou dois Autarcas em cujos Concelhos o problema tivesse maiores dimensões.

A falta de guarnecimento dos serviços municipais ou nacionais com técnicos experientes no domínio das operações de urbanização e da construção levou-nos a propor a publicação de um decreto regulamentar para possibilitar a contratação de empresas privadas que as fizessem. Tal era a penúria dos serviços públicos.

Eu tinha dado instruções para se proceder à revisão do Decreto-Lei n.º 61/99 que regulava a concessão de alvarás, sendo que era o IMOPPI que tratava disso. Em 21 de Janeiro soube que já haviam encetado as reuniões com as associações

empresariais da construção que representavam, naturalmente, as empresas do sector. A maior preocupação das grandes empresas respeitava à existência do tal “super-alvará” a que já me referi.

Os projectistas de obras públicas estavam muito insatisfeitos com as regras usadas para o cálculo dos seus honorários. Era preciso começar por fixar as bases do que constituiria a sua revisão. Tive, a esse respeito, uma longa troca de impressões com o Secretário de Estado da Habitação em que se lançou o trabalho de balizamento da elaboração de instruções mais actualizadas.

Havia queixas em relação à forma como tinham sido geridos os apoios financeiros do Estado no sector da Habitação (INH). Eram coisas que vinham de 1998 e 2000, mas que não podiam deixar de ser averiguadas. Não tinham nada a ver comigo, mas eu não poderia era ser tido como “encobridor”...

A minha sugestão de aproveitamento do Convento da Estrela para instalar uma boa parte dos serviços da Presidência do Conselho de Ministros estava a fazer o seu caminho. Em 21 de Janeiro soube que se conseguiria facilmente uma área de 14.000 m<sup>2</sup>. Nunca mais ouvi falar do projecto. Quando se afasta o proponente da ideia, é difícil que outro a retome...

\*

Havia algumas empresas que eram criadas especialmente para fazer um loteamento e que cessavam a sua actividade mal acabavam a venda do dito. Eram “aves de arribação”, sem grandes preocupações para zelar pela qualidade do que apresentavam no mercado; o importante era realizar mais-valias e quanto mais e mais depressa melhor. Decidi criar, para elas, um alvará de promotor, na esperança de que estabilizassem a sua actividade. Aliás, seria oportuno rever todas as profissões ligadas ao imobiliário e dotá-las de estatutos convenientes. Essa iniciativa era consensual entre as associações do sector da construção. O Decreto-lei n.º 348-A/86 não havia conseguido resistir à passagem do tempo, nomeadamente no que respeitava aos valores dos parâmetros fixos mencionados. Mas, para proceder à sua reformulação, seria mais conveniente começar por ouvir os três ou quatro ministros mais ligados às obras.

Eu preocupava-me com as inspecções realizadas no terreno no que respeitava a medições dos trabalhos feitos e à própria qualidade da construção. Isto em relação ao sector público. Por isso instituí o hábito de ser informado periodicamente acerca das acções inspectivas em curso.

Na sequência das minhas preocupações com a segurança na construção havia sido nomeado um grupo para definir um conjunto de normas de aplicação permanente e generalizada. Curiosamente, ele estava a ter algumas dificuldades insuspeitadas na realização do seu trabalho.

\*

Na sequência do acidente no túnel do Metro no Terreiro do Paço, eu tomei a decisão de encarregar o Laboratório Nacional de Engenharia Civil de elaborar um estudo geológico de toda a Baixa. Havia numerosos elementos com graus de pormenorização diversos. Eu próprio conhecia um geólogo distintíssimo que havia aprofundado a observação em diversos pontos; outros tinham feito coisas semelhantes noutros lados e, em alguns edifícios recentemente remodelados, havia elementos muito exaustivos. Acontecia estarem a escalas diversas e referirem-se a diferentes parcelas. Por isso, todos lucraríamos com uma integração da informação disponível na escala ou escalas a que fosse possível produzi-la.

O trabalho excelente que havia sido feito no Forte de Sacavém para alojar o arquivo da Direcção-geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais lucraria em ser mais conhecido. Mas uma instalação como aquela não atrai (nem convém que atraia...) multidões. A divulgação deveria ser feita junto de “opinion-makers”, cuidadosamente escolhidos, que seriam convidados em grupos muito restritos e providos com a maior informação possível para tornar conhecido o trabalho da Direcção-geral. Era preciso elaborar uma lista de entidades a convidar. Dei essa indicação no dia 7 de Fevereiro.

Eu não aprecio excessivamente que haja regulamentos para fixar tudo e mais alguma coisa, mas quando não se fixa e a ausência de regulamentação acarreta potencialmente a condenação do Estado por omissão, então tem mesmo de se estabelecer regras. Foi o que aconteceu com o tamanho e outros atributos das guardas para as varandas e escadas de serviço. Tudo deveria ser fixado, porque

tinham já ocorrido alguns acidentes fatais, nomeadamente com crianças. Encarreguei o Laboratório Nacional de Engenharia Civil de elaborar a norma respectiva. Era muito conveniente que, em várias universidades e institutos, fosse fomentado o desenvolvimento das Ciências da Construção. Conviria mesmo estimular a especialização, porque a diversidade de temas era muito grande. Punha-se a questão de avaliar as vantagens, desvantagens e dificuldades da constituição de um fundo, formado por contribuições públicas e privadas. Pedi ao Secretário de Estado para consultar dois ou três investigadores a esse respeito.

O Aeroporto de Santa Catarina na Madeira terá sempre necessidade de acompanhamento em matéria de ventos e correntes de ar. Já me referi a isso noutra destas memórias. Por isso combinei com o Secretário de Estado em que termos e a quem se deveria confiar a elaboração de estudos aerológicos para o local e sua envolvente. Era preciso que a actividade viesse a ter um carácter permanente e fosse melhorando sempre o conhecimento do regime dos ventos, ao longo do dia e do ano. A questão do aço “sísmico” continuava a penalizar a produção da nossa Siderurgia Nacional. Apurámos bastantes coisas em relação às características que ele deveria exhibir. Pedi ao Secretário de Estado que as comunicasse, formalmente, ao presidente da Siderurgia.

Havia um programa de aprofundamento da formação de quadros animado pela AECOPS. Eu sempre atribuí muita importância à formação. Por isso recomendei que o esforço já feito e a prática adquirida fossem estendidas às empresas de construção civil e obras públicas.

A Baixa do Porto está hoje (2018) largamente recuperada, no quadro de um movimento que adquiriu dinâmica própria. Mas não era assim, em 2003. Nessa altura, a maior parte dos edifícios estava em decadência e não havia sinais de que alguém se interessasse pela sua recuperação. Havia alguns sinais por parte da Câmara e algumas iniciativas muito localizadas, indubitavelmente meritórias, mas sem uma escala consonante com a dimensão do problema. Por isso decidimos, o Secretário de Estado e eu, levar por diante a elaboração de três novos decretos-lei: a) um, de âmbito nacional que definiria os termos de um programa nacional de apoio à recuperação; b) outro que regulamentaria a criação da sociedade de reabilitação urbana e c) um terceiro que criava a sociedade de reabilitação urbana da Baixa Portuense. Esta veio a

ter grande actividade, acumulando muita informação, desenvolvendo metodologias de trabalho inovadoras e permitindo lançar um trabalho que, posteriormente, veio a ser muito alargado, mas assente no que já havia sido testado e na investigação que, especialmente no seio da Faculdade de Engenharia do Porto, teve um lugar destacado: definira-se uma filosofia de actuação, o que foi muito importante.

\*

Foi determinado, por portaria, que a Comissão de Revisão dos Regulamentos desse prioridade às normas sobre eficiência energética. Isso passava-se no quadro da poupança de energia e do aumento do conforto das habitações. Os grandes Laboratórios do Estado deviam estar dotados de comissões de acompanhamento que seguissem de perto a sua actuação. No caso do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, fui informado de que o seu presidente seria o Senhor Jean-Pierre Contzen, um velho conhecido dos tempos em que eu tinha tido a tutela do sector da Ciência e dos dez anos em que me havia sentado no Conselho dos Ministros da Ciência. Tinha dele uma grande impressão.

Decidi fazer pressão para que, no âmbito dos programas “Quadros” e “Prime”, fossem incluídas as empresas de obras públicas e construção civil. Também elas precisavam muito de se modernizar, começando pelo seu pessoal.

A OSMOP era uma velha e respeitada organização que providenciava numerosos serviços aos funcionários. Dispunha mesmo de um cofre que outorgava empréstimos para fazer face a situações gravosas dos servidores do Estado. Todavia, estas grandes organizações não podem deixar de ser acompanhadas de perto, mesmo quando se tem uma boa impressão acerca dos seus dirigentes. Como costumava dizer um conhecido meu alemão: “a confiança é uma grande coisa, mas o controlo é melhor”... Por isso ela foi objecto de uma inspecção de rotina por parte da Inspecção-geral de Finanças em relação ao seu regulamento que eu homologuei, por me parecerem sensatas as suas recomendações.

O “romance” dos Eurocódigos continuava. Já estavam traduzidos e revistos na sua terminologia técnica e discutia-se, então, se a sua publicação deveria ser feita por decreto-lei ou por portaria. Eu preferia a segunda via. Eles também interessavam ao Ministério da Economia, mas este afirmava que não tinha dinheiro para

a sua publicação. Esta seria da Imprensa Nacional. Eu não poderia deixar todo um sector desprotegido em termos de informação, ainda por cima de aplicação obrigatória. Tive que inventar meios.

Tinha havido em tempos uma comissão revisora dos grandes projectos que cessara a sua actividade quando estes desabaram sobre ela em quantidade tal que não era possível responder. Como esse fluxo abrandara muito resolvi fazer “ressuscitar” a dita comissão, a bem da qualidade da construção, começando pela dos projectos.

As obras no Convento de Jesus, onde está alojada a Academia das Ciências de Lisboa, tinham começado quando eu era o ministro de tutela da Ciência, mas, a partir de certo momento, tornou-se indispensável envolver a Direcção-geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais que preparou um Plano Director acerca do que se deveria fazer e da sequência respectiva, tudo feito em colaboração com os ilustres locatários, mas as obras revelaram-se de grande monta. Isso implicava rever aquele plano, nomeadamente no seu calendário; para isso, homologuei as recomendações sensatas da Direcção-geral.

Os Deputados do Distrito de Setúbal, quando eu ia à Assembleia da República, insistiam, uma vez e outra nas obras no Convento do Cabo Espichel. Pedi para se consultar o Presidente da Câmara de Sesimbra sobre a existência de qualquer manifestação de interesse por parte de operadores turísticos no aproveitamento do edifício. Não os havia! Dei indicações para fazer meras obras de conservação para acautelar qualquer dano irreversível. Passados uns anos eles apareceram!... A falta de pagamento de rendas nos bairros sociais do Barreiro e de Évora atingiu níveis preocupantes. Era preciso actuar.

\*

O direito de reversão existe e os proprietários expropriados ou os seus herdeiros estão muito abertos ao que se passa em relação ao uso dos terrenos de que foram desapossados à força, em nome de um interesse superior. Em 1975/76 havia-se abusado das declarações de utilidade pública e da expropriação de terrenos vários, para a realização do que se chamava então, os integrados de construção. Essa onda varreu especialmente o sul e as Autarquias dominadas pelo Partido Comunista Português.

Havia, nitidamente, uma componente ideológica nessa acção, mas tratava-se quase sempre de situações de “mais olhos que barriga”, porque já se sabia desde o início que não haveria dinheiro para tanta construção... mesmo integrada.

Tive de enfrentar alguns casos em que não havia sido dado aos terrenos o destino para o qual eles tinham sido expropriados. Havia o caso de um terreno em Setúbal com 15 hectares, que representava uma parcela de um lote de 49 hectares que tinha sido objecto de expropriação. Os proprietários eram privados e estavam atentos, porque havia um limite de tempo para a construção se efectivar e esta, não tendo ocorrido, possibilitou-lhes accionarem os mecanismos ao seu alcance. Havia que assinar um despacho de autorização da reversão, mas ainda não havia nenhum pedido de execução da sentença proferida pelo Tribunal.

Como eu gosto de fazer as coisas pelo seguro, determinei que todos os processos de reversão passassem pelo filtro da Autoridade Jurídica do Ministério. Impacientar-me-ia muito que um processo desses que, manifestamente deveria ter tido uma componente traumática para os seus proprietários originais, sofresse novas delongas por interposição de recursos ou por outros entraves burocráticos que pudessem adiar o cumprimento da decisão do tribunal.

\*

Eu queria fazer rever a legislação sobre concursos públicos e tudo quanto lhe estivesse associado, no sentido de disciplinar melhor todo o processo de construção. Os projectos não eram elaborados com grande rigor. A procura havia crescido muito e, por isso ou porque a prática convinha aos construtores, a parte relativa aos erros ou omissões permitia uma grande margem de flutuação sempre em prejuízo dos donos da obra. Tinham de ser, por isso, penalizados os autores dos projectos, em primeira linha. Os empreiteiros também teriam alguma culpa, porque, nos actos de consignação, raramente havia dúvidas a esclarecer na altura devida. Era mais fácil remeter tudo para os “erros e omissões”... Ora, para mim, os seus primeiros responsáveis eram os projectistas que não deveriam deixar indefinições para resolver na obra, como se havia tornado corrente... Sempre à custa do “cliente”, naturalmente...

As associações de construção mostravam-se apreensivas em relação às negociações sobre revisões de preços, a respeito das quais havia instruções para se reclamarem justificações muito exaustivas.

Eram correntes os erros nos anúncios dos concursos públicos e isso impacientava-me em extremo. Uma instituição que lançava muitos, em relação a um deles, já ia no quarto erro sucessivo, a que, naturalmente, tinha de dar publicidade. Fiz saber ao seu presidente o meu desagrado. Ele veio com muitas explicações “desculpatórias”. A verdadeira razão era somente a falta de atenção do responsável pelo seu lançamento. Se ele soubesse que estava a ser julgado por isso teria, seguramente, muito mais atenção. Mas nós estamos, realmente, mergulhados numa sociedade de irresponsabilidade... E isso não é bom para todos nós.

\*

Eu sempre atribuí muita importância à questão do risco sísmico que se estende a uma boa parte do País. Dada a concentração populacional, a situação é potencialmente mais séria em Lisboa e no Algarve, mas todo o território a sul do vale do Tejo é vulnerável. Por isso pedi ao Secretário de Estado que fosse feito o levantamento dos grandes edifícios que fossem mais antigos e, por isso, menos preparados para suportar solicitações sísmicas e, ainda, que albergassem serviços públicos que os tornassem potencialmente mais perigosos (hospitais, escolas, centros de saúde, etc.). Esse levantamento deveria ser feito em colaboração com o Laboratório Nacional de Engenharia Civil e com base nas cartas de riscos sísmicos elaboradas pelo Instituto Geográfico Português. Já depois de sair do Governo e no âmbito de um programa sobre segurança de que fui o responsável na Fundação Luso-Americana, tive ocasião de tratar longamente desse aspecto. Seguiu a revisão do Regulamento Geral das Edificações Urbanas para a qual designei uma comissão.

Em 2003 chegou a febre das ciclovias.

Em Portugal há muitos empreendimentos que se fazem por imitação. Assim aconteceu com os pavilhões gimnodesportivos e com os museus; nesse ano era o aproveitamento das antigas linhas de caminho-de-ferro, correntemente de bitola estreita, que eram propostas para subsidiação. Vinham com o argumento de

que existia uma rede europeia de ciclovias em que era preciso integrarmo-nos. Eu achava que havia outras iniciativas mais urgentes, especialmente no Interior, mas tinha de dar resposta às solicitações que me chegavam.

Dei o meu apoio ao estabelecimento de um protocolo entre a Câmara Municipal de Lisboa e o Laboratório Nacional de Engenharia Civil para este prestar serviços à primeira em variados campos em que havia necessidade de obras novas ou de reabilitação. A iniciativa deve ter ficado muito a dever-se ao facto de o Vice-presidente da Câmara ser um professor de engenharia... (Carmona Rodrigues) que conhecia bem a excelência dos serviços prestados.

Iria haver em breve uma conferência sobre tributação do património, promovida pela Associação Nacional de Municípios Portugueses. Designei o Secretário de Estado para representar o Ministério. Nessa altura, estávamos a celebrar três protocolos com a ANMP: i) um para concretizar a cedência do património do IGAPHE às Câmaras; ii) um outro relativo à iluminação de monumentos e edifícios públicos que passava para a esfera dos Municípios e iii) um outro que envolvia a prestação de serviços de consultoria e apoio pela Direcção-geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, visando especialmente a formação de técnicos municipais que iriam trabalhar em monumentos que não sendo nacionais mereciam ser recuperados e mantidos. Havia, ainda, o projecto de decreto-lei que visava a transferência de património do IGAPHE, mas era preciso transmitir a experiência da sua gestão.

\*

Eu atribuía muita importância ao acompanhamento das obras e à aprendizagem através da experiência adquirida. Falei nisso ao presidente do Conselho Superior de Obras Públicas, Eng. Oliveira Faria, que passados uns tempos me apresentou uma sugestão, devidamente elaborada, sobre a criação de um observatório das grandes obras públicas. Pedi-lhe para a transformar num projecto de Resolução do Conselho de Ministros, porque o resultado do seu trabalho importava seguramente ao Ministro das Obras Públicas, mas também a todos os seus Colegas em cuja tutela houvesse grandes edifícios em construção. Tratava-se de estabelecer uma ficha com a informação necessária para o próprio Conselho ir preparando relatórios de situação.

Hoje isso parece natural, mas foi em 2003 que se criou um grupo de trabalho para tratar da acessibilidade dos deficientes aos edifícios públicos e dentro deles. Não era um assunto totalmente pacífico no seio dos arquitectos; alguns achavam que estávamos a impor elementos que poderiam contender com os seus projectos. Para dar o exemplo, dei indicações para que fosse feito o levantamento de todos os edifícios públicos afectos ao Ministério para proceder às respectivas adaptações. Por muito que isso me surpreendesse e até me impacientasse, a verdade é que seria necessário um novo decreto-lei que alterasse o conteúdo do Decreto-Lei n.º 123/97 no que respeitava às “disposições alternativas”. Eu pretendia que as disposições tomadas em relação aos edifícios públicos fossem extensivas aos privados; lá era necessário outro decreto-lei!... Também julgava que se deveria ir buscar, para o efeito, a experiência e os bons conselhos do LNEC; para isso chegava um despacho meu... Em Portugal usa-se de um formalismo legiferante exagerado! É preciso simplificar a governação. Tudo isso iria desembocar num plano nacional para a promoção da acessibilidade.

\*

Algumas Câmaras Municipais entendiam que era somente um “pecado venial” não pagar ao Instituto Nacional de Habitação as suas dívidas. Isso não tirava o sono aos seus presidentes. Mas tirava-me a mim! Em 11 de Março foi-me comunicado que o crédito vencido e não pago montava a 29 milhões de euros... Que evidentemente faziam falta para, nomeadamente, pagar a empresas que tinham prestado os seus serviços. Consolava-me alguma coisa o facto de, no ano anterior, a dívida ter sido de 37 milhões de euros; quer dizer, a boa acção do Secretário de Estado tinha feito reduzir 8 milhões num ano. Era bom, mas não chegava. Tinha de se insistir em que ela fosse zero.

Quando compulso as minhas notas vejo o nome de uma boa empresa que, entretanto, faliu. Não foi exclusivamente por causa da falta de pagamento pelo INH a quem as Câmaras deviam tanto dinheiro, mas isso, seguramente, contribuiu. E eu fico muito angustiado por ver como se pode destruir riqueza e emprego por não se cumprir com compromissos livremente assumidos.

As Câmaras Municipais não gostavam nada de submeter ao Tribunal de Contas, para visto prévio, os seus programas de aquisição de habitação social. Não queriam submeter a aquisição a concurso público. E eu entendia que essa era a única forma de conseguir custos mais baratos e de assegurar transparência ao processo. Pedi para se consultar o presidente daquele Tribunal para se definir a fórmula legislativa mais adequada para que se impusesse a realização do dito concurso, em todas as situações.

Eu aprendi a admirar muito a obra do Eng. Vasco Costa, à frente da Direcção-geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais. O que ele realizou em termos de recuperação de monumentos e os estudos que promoveu para o fazer dentro dos mais rigorosos princípios são verdadeiramente exemplares. Por isso recomendei que ele estabelecesse contactos com as principais fundações, donas de património arquitectónico importante ou chamadas algumas vezes a contribuir para a sua recuperação, para difundir o que estava fazendo, com o propósito de generalizar uma forma muito correcta de olhar para o património construído e de o valorizar.

O edifício do Conservatório Nacional em Lisboa apresentava-se em estado lastimável, com risco estrutural em algumas partes e arquitectónico noutras (ou em todo ele). Era importante fazer uma vistoria muito exaustiva e sugerir à tutela um programa de acção bem fundamentado. Foi essa a orientação que dei em 11 de Março. Eu gostaria muito de que houvesse um “observatório” das obras públicas que nos alertasse para as condições em que elas decorriam: cumprimento de prazos e de orçamento (“on time and on budget”). Falei nisso com o Secretário de Estado. O nosso País precisa de acções disciplinadoras muito expressivas, neste domínio. As “barreiras arquitectónicas” põem problemas sérios a muita gente. Havia um decreto-lei que as definia, mas surgiam queixas de vários lados para o rever, estendendo-se às habitações o que na ocasião não era obrigatório. Vi um projecto de revisão que enviei para consulta ao LNEC e ao Conselho Superior de Obras Públicas. A minha preocupação era fazer uma coisa que respondesse às queixas das associações mas que fosse exequível.

\*

Eu dava, naturalmente, uma grande atenção à reabilitação de edifícios, porque havia muitas construções degradadas e porque nós não dispúnhamos de meios para proceder a transformações profundas. Por isso, quando o Secretário de Estado me anunciou que iria haver uma Encontro Nacional para analisar as patologias da construção e a reabilitação de edifícios eu recomendei que o Ministério o apoiasse e estivesse presente. Contudo, esta questão tinha maior âmbito. Era preciso atender à qualidade das construções, mas logo desde o projecto; as especificações deveriam ser claras tanto para os materiais como para os pormenores construtivos. O tema deveria preocupar as Faculdades, os laboratórios e, naturalmente, os projectistas e os construtores. Eu pretendia que se desse prioridade à reabilitação em vez de o fazer relativamente às construções novas, como tanto gostavam os promotores e os empreiteiros. Para mim, a “memória” das cidades importava muito. Deveria fazer-se sentir isso aos diversos intervenientes ligados à construção. A aposta foi ganha, porque hoje (2018) possuímos manuais adequados e um acervo grande de conhecimentos sobre a matéria, como já referi nestas memórias.

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS. VOLUME 11/12**

**CAPÍTULO XXXVI**

(1) **FEIJÓ, António** (2004). *Cartas a Luís de Magalhães*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda

## **CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS**

A maior parte das fotografias reproduzidas pertencem à coleção do autor. Outras, porém, foram graciosamente cedidas por pessoas ou entidades a quem agradecemos a especial atenção com que o fizeram. São estas as seguintes:

AEP. Associação Empresarial de Portugal – ANA. Aeroportos da Madeira – ANMP. Associação Nacional de Municípios Portugueses – Associação Comercial do Porto/ Palácio da Bolsa – Câmara Municipal de Tavira – Câmara Municipal do Porto – CCDRN. Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte – CITEVE. Centro Tecnológico das Indústrias Têxtil e do Vestuário – Confraria dos Enófilos do Dão – Contemporânea, Lda. Ateliê de Arquitetura – DGADR. Direção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural – Direção Regional de Cultura do Alentejo/ Pousada do Crato – EDIA. Empresa de Desenvolvimento e Infraestruturas do Alqueva, S.A. – EXPONOR. Feira Internacional do Porto – Fernando Guerra – Fundação de Serralves – Jorge Dias – IBET. Instituto de Biologia Experimental e Tecnológica – INA. Instituto Nacional de Administração – Laura Soutinho – LIPOR. Serviço Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto – Museu dos Transportes e Comunicações – Museu Nacional de Etnologia – RISCO. Ateliê de Arquitetura e Desenho Urban – TAGUSPARK – Universidade do Porto – UTAD. Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro – Volkswagen Autoeuropa.

## **PLANO GERAL DA OBRA**

### **VOLUME 1 – INTRODUÇÃO E CAPÍTULOS I A IX**

**CAP. I** / INFÂNCIA E ADOLESCÊNCIA;

**CAP. II** / A UNIVERSIDADE;

**CAP. III** / O SERVIÇO MILITAR;

**CAP. IV** / OS PRIMEIROS TEMPOS DE DOCENTE;

**CAP. V** / OS TEMPOS DA HOLANDA;

**CAP. VI** / OS TEMPOS DE LONDRES;

**CAP. VII** / O REGRESSO AO PORTO;

**CAP. VIII** / O MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA;

**CAP. IX** / NOVO REGRESSO AO PORTO.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

### **VOLUME 2 – CAPÍTULOS X A XIV**

**CAP. X** / A IDA PARA O MINISTÉRIO DO PLANEAMENTO E DA ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO;

**CAP. XI** / O PLANEAMENTO E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL NO X.º GOVERNO CONSTITUCIONAL (1985-87);

**CAP. XII** / A ADMINISTRAÇÃO LOCAL E O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO NO X.º GOVERNO CONSTITUCIONAL;

**CAP. XIII** / O AMBIENTE E OS RECURSOS NATURAIS NO X.º GOVERNO CONSTITUCIONAL;

**CAP. XIV** / A INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA NO X.º GOVERNO CONSTITUCIONAL.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

### **VOLUME 3 – CAPÍTULOS XV E XVI**

**CAP. XV** / NA PRIMEIRA METADE DO XI.º GOVERNO CONSTITUCIONAL (1987-1989)

**CAP. XVI** / A ADMINISTRAÇÃO LOCAL E O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO NA PRIMEIRA METADE DO XI.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

### **VOLUME 4 – CAPÍTULOS XVII A XX**

**CAP. XVII** / O PLANEAMENTO E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL NA PRIMEIRA METADE DO XI.º GOVERNO CONSTITUCIONAL (1987-1989)

**CAP. XVIII** / O AMBIENTE E OS RECURSOS NATURAIS NO XI.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

**CAP. XIX** / A CIÊNCIA E A TECNOLOGIA NA PRIMEIRA METADE DO XI.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

**CAP. XX** / A SEGUNDA METADE DO XI.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

### **VOLUME 5 – CAPÍTULOS XXI A XXIII**

**CAP. XXI** / ADMINISTRAÇÃO LOCAL E O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO NA SEGUNDA METADE DO XI.º GOVERNO CONSTITUCIONAL (1989-1991)

**CAP. XXII** / O PLANEAMENTO E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL NA SEGUNDA METADE DO XI.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

**CAP. XXIII** / A CIÊNCIA E TECNOLOGIA NA SEGUNDA METADE DO XI.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

### **VOLUME 6 – CAPÍTULO XXIV**

**CAP. XXIV** / NA PRIMEIRA METADE DO XII.º GOVERNO CONSTITUCIONAL (1991-1993)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

### **VOLUME 7 – CAPÍTULOS XXV E XXVI**

**CAP. XXV** / A ADMINISTRAÇÃO LOCAL E O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO NA PRIMEIRA METADE DO XII.º GOVERNO CONSTITUCIONAL (1991-1993)

**CAP. XXVI** / O PLANEAMENTO E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL NA PRIMEIRA METADE DO XII.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

## **VOLUME 8 – CAPÍTULOS XXVII E XXVIII**

**CAP. XX/** A CIÊNCIA E A TECNOLOGIA NA PRIMEIRA METADE DO XII.º GOVERNO CONSTITUCIONAL (1991-1993)

**CAP. XX/** NA SEGUNDA METADE DO XII.º GOVERNO CONSTITUCIONAL (1993-1995)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

## **VOLUME 9 – CAPÍTULOS XXIX E XXX**

**CAP. XXIX/** A ADMINISTRAÇÃO LOCAL E O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO NA SEGUNDA METADE DO XII.º GOVERNO CONSTITUCIONAL (1991-1993)

**CAP. XXX/** O PLANEAMENTO E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL NA SEGUNDA METADE DO XII.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

## **VOLUME 10 – CAPÍTULOS XXXI A XXXV**

**CAP. XXXI/** A CIÊNCIA E A TECNOLOGIA NA SEGUNDA METADE DO XII.º GOVERNO CONSTITUCIONAL (1993-1995)

**CAP. XXXII/** UM NOVO REGRESSO AO PORTO

**CAP. XXXIII/** O “CAVAQUISMO”

**CAP. XXXIV/** A REGIONALIZAÇÃO

**CAP. XXXV/** A PREPARAÇÃO DO PROGRAMA ELEITORAL DO PSD PARA AS ELEIÇÕES DE 1995

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

## **VOLUME 11 – CAPÍTULOS XXXVI E XXXIX**

**CAP. XXXVI/** NO XV.º GOVERNO CONSTITUCIONAL (DE ABRIL DE 2002 A ABRIL DE 2003)

**CAP. XXXVII/** AS OBRAS PÚBLICAS NO XV.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

**CAP. XXXVIII/** OS TRANSPORTES NO XV.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

**CAP. XXXIX/** A HABITAÇÃO NO XV.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

## **VOLUME 12 – CAPÍTULOS XL A XLIX**

**CAP. XL/** O ÚLTIMO REGRESSO AO PORTO

**CAP. XLI/** A ASSEMBLEIA MUNICIPAL DO PORTO

**CAP. XLII/** AS AUTO-ESTRADAS DO MAR

**CAP. XLIII/** AS VIAGENS

**CAP. XLIV/** A BIBLIOFILIA

**CAP. XLV/** A MINHA ACTIVIDADE COMO EDITOR

**CAP. XLVI/** COMEMORAÇÕES, EVOCAÇÕES, EXPOSIÇÕES E CONFERÊNCIAS

**CAP. XLVII/** ALGUMAS PESSOAS NOTÁVEIS QUE CONHECI

**CAP. XLVIII/** GENTE SEM A QUAL EU PASSO BEM

**CAP. XLIX/** CONTRARIEDADES E INSUCESSOS

CODA

POSFÁCIO

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS / CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

ÍNDICE ONOMÁSTICO

ÚLTIMA NOTA

AGRADECIMENTOS

UM DEPOIMENTO

## FICHA TÉCNICA

---

### TÍTULO

**Trilhos. Memórias.**  
**Por vezes, quase um diário.**  
(VOLUME 11 DE 12)

### DESIGN E COORDENAÇÃO EDITORIAL

Rui Mendonça

### TEXTO

Luís Valente de Oliveira

### REVISÃO DO TEXTO

Norma Pott

### IMPRESSÃO E ACABAMENTO

Greca Artes Gráficas

**DEPÓSITO LEGAL** 00000/22

**ISBN** 978-972-8961-17-6

**DATA** 09/2022

### EDIÇÃO

Edições Gémeo  
Rua da Reboleira, 49  
4050-492 Porto



AS EDIÇÕES GÉMEO  
MANIFESTAM O SEU RECONHECIMENTO  
A TODAS AS PERSONALIDADES E INSTITUIÇÕES  
QUE CONTRIBUÍRAM PARA A EDIÇÃO  
DESTE DOCUMENTO.

### VOLUME 11/12 CONTINUA

Este documento faz parte de uma obra composta por doze volumes, não devendo qualquer um deles ser entendido autonomamente. É possível consultar no final de cada um o Plano Geral da Obra.

Existe, também, uma edição limitada em suporte digital com embalagem especial em madeira (gentilmente produzido pela SPSS).

A obra completa em suporte digital e de papel está alojada na Biblioteca da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

### OBRA COMPLETA (12 VOLUMES)

<https://doi.org/10.24840/978-972-8961-17-6>

### VOLUME 11

[https://doi.org/10.24840/978-972-8961-17-6\\_11](https://doi.org/10.24840/978-972-8961-17-6_11)

