



Munich Personal RePEc Archive

A rail link from the port of Sines as a structuring element of regional development

Moreira, Paulo

2013

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/50575/>
MPRA Paper No. 50575, posted 16 Oct 2013 09:56 UTC

A ligação ferroviária do Porto de Sines como elemento estruturante de desenvolvimento regional

Paulo Moreira*

*Mestre em Economia Portuguesa e Integração Internacional pelo ISCTE-Business School. Autor de Tese de Mestrado com o título “A Análise de Sines como Ativo Geoestratégico nacional: Um Cluster Suportado nas Redes Marítimas Mundiais”, 2012. Disponível em: http://www.adfersit.pt/div_tematica/dt201201.html

Resumo

A construção de uma Linha de Transporte de Mercadorias (LTM), de Sines a Espanha, vem deitar achas na fogueira da confusão que reina acerca desta problemática. Confusão não só porque a calendarização para 2015 remete qualquer decisão efetiva para um horizonte politicamente virtual, como não reúne consensos acerca da exequibilidade do projeto. Financiamento, continuidade, interoperabilidade, terceiro carril, traçado, redução de custos, propriedade, ou aumento da capacidade de carga, todos juntos, concorrem para o avolumar de interrogações junto do espetador, incauto ou desconhecedor. Neste nevoeiro informativo, alguns contornos pouco definidos podem estar a afirmar-se de maior importância do que o essencial da questão. Um caminho-de-ferro que sirva Sines deve ser catalisador – *em conjunto com outras infraestruturas regionais* - à fixação de diversos *clusters* de indústrias de valor acrescentado direcionadas para a exportação, de modo que Sines não fique reduzido a um simples ramal de ligação a Espanha. O porto de Sines não pode ser visto como um simples local onde se carregam e descarregam cargas mas sim integrado na rede logística do qual faz parte e como potenciador de um *cluster* regional suportado na cadeia marítima mundial. Neste aspeto, revela-se crucial e premente a ligação de Sines aos fluxos de mercadorias com origem/destino na Extremadura e na Comunidade Autónoma de Madrid, que otimize a competição em relação a Algeciras e ao hinterland ibérico, e que a atual gincana ferroviária seja eliminada. Mais, quem decide em última análise sobre a rede de distribuição são os armadores, os quais, através da verticalização das operações, a dominam. E não parece que Sines, com a sua fraca capacidade de absorção, longe dos grandes centros de consumo e produção, esteja em condições de concorrer com a rede logística existente em termos de desvios de tráfego, pelo menos no médio prazo. Assim, a preocupação substantiva deverá obedecer mais à

lógica de Sines como potenciador de desenvolvimento regional do que à de simples hub de transshipment.

Abstract

Abstract The announcement of a freight railroad (LTM) , from Sines to Spain, contributes to fueling the confusion that reigns around this problem. Confusion not only because the timing proposed to do so (2015), as does not meet consensus about the feasibility of the project. Funding, continuity, interoperability, third rail, track, reduce of costs, property, or increased load capacity, together, contribute to the swell of questions from the onlookers, careless or ignorant. In this informative fog, some poorly defined contours can be asserted itself more important than the essence of the matter. A new rail link should serving Sines as a catalyst - together with other regional infrastructure - for the setting of several clusters of high value added industries targeted for export, so Sines not be reduced to a mere link extension to Spain. The Port of Sines can not be seen as a simple place where of loading and unloading cargoes, but integrated into the logistics network which is part and as a potentiator of a regional cluster supported in world maritime chain networks. In this aspect, it appears crucial to create conditions to Sines to reach the flows of goods with origin / destination in Extremadura and in the Autonomous Community of Madrid, which optimize the competition with Algeciras and the Iberian hinterland, and that the current rail gymkhana be eliminated. Plus, who ultimately decides about the distribution network are the ship-owners, which network, through the vertical integration of operations, they dominate. And it seems that Sines, with its weak absorption capacity, far from large centers of consumption and production, be able to compete with the existing logistics network in terms of deflections, at least in the medium term . So the substantive concern should obey the logic of Sines as a potentiator of regional development than as a simple transshipment hub.

Introdução

Ao olharmos para Sines e para a sua evolução recente - tendência em esbater seu estatuto como porto essencialmente energético e a tornar-se progressivamente **diversificado** - um potencial *container port*, é necessário levar em conta os processos evolutivos dos portos do Mediterrâneo e compará-los com a evolução ocorrida no norte da Europa, isto se quisermos que Sines passe a ser um porto de primeira importância e escala, mas sem ignorar as suas limitações nem a envolvente que o condiciona. O ano de 2012 (e o que já se conhece de 2013) mostram que a conjuntura desfavorável da economia europeia e mundial não produziram efeitos negativos em termos de movimentação de bens e *commodities* em Sines, bem pelo contrário. Este resultado algo surpreendente deve-se sobretudo ao grande aumento registado em alguns segmentos. Para começar uma análise mais profunda deve-se portanto desagregar o volume total por natureza (Quadro 1).

Quadro 1. Volume total de mercadorias movimentadas em Sines por natureza. Comparação homóloga.

Sines	2011	2012	$\Delta\%$
	mil. ton.	mil. ton.	
G.S.	4.041	5.406	33,8%
G.L.	16.150	16.275	0,8%
Fraccionada	94	124	31,9%
Contentores	5.505	6.756	22,7%
Ro-ro	0	0	0,0%
total	25.790	28.561	10,7%

Fonte: Elaboração própria (a partir do R&C 2012 da APS).

Como se pode observar, o segmento dos granéis sólidos contribui com a maior quota para o aumento registado em 2012. Estamos a falar sobretudo do carvão (coque), ou seja, importação. Já na carga fracionada, esta corresponde ao peso crescente das exportações de pedras decorativas, mármore e granitos, i.é., exportação. O aumento registado nos contentores é resultado do transshipment e do impulso que a componente exportadora registou no ano transato, nomeadamente no que a novos mercados extra-UE diz respeito. Segundo a APS (R&C 2012), registou-se um aumento de 52% na componente exportadora de bens contentorizados entre 2011 e 2012, o que faz prova do acima enunciado. Já nos granéis líquidos (onde se inclui petróleo - importação - e os refinados - exportação), os números mostram uma tendência de estabilização.

Infelizmente os R&C do porto de Sines não nos dão indicações do total de mercadorias por mercados ou destinos, uma lacuna que deve ser ultrapassada. É que o mapa estatístico é minimalista e apenas nos dá a conhecer os totais não se encontrando estes desagregados por natureza nem por mercados (os países de origem/destino são apresentados em conjunto), dados pouco interessantes para uma análise aprofundada

que se quer reveladora do que estamos a importar, a exportar, a quem compramos e vendemos e de que tipo de mercadorias estamos a falar quando se lê no R&C 2012 que: “foram transportados por ferrovia 134.227 TEU, mais 20% que no ano de 2011” o que corresponderá a 24% do total anual (553.063 TEU). Pura e simplesmente não sabemos qual o destino nem a sua natureza o que impossibilita quantificar os fluxos de cargas recebidas/expedidas. Resumindo, este tratamento estatístico de dados possui mais de expletivo do que explicativo.

Tão pouco ficamos a saber do peso que o mercado de contentores em trânsito representa, apenas sabemos que: “(os) serviços regulares de contentores, em 2012, representaram 93% do movimento global de contentores (TEU), associado aos tráfegos de Deep Sea e de Short Sea”, o que enforma assimetria de informação para o analista externo, no fundo, para o **stakeholder**. É que depurar os números do transshipment dar-nos-ia uma ideia do real movimento das cargas em termos de hinterland e ajudar-nos-ia igualmente a saber ao certo qual a tendência que se avizinha: peso crescente de transshipment ou tendência para gateway port¹. Algo que sobressai da leitura do mapa estatístico (Quadro 2), é que as exportações representam pouco mais de 1/3 das importações revelando que ainda há um longo caminho pela frente para fazer inverter esta realidade.

Quadro 2. Mapa estatístico APS, 2012.

ESTATÍSTICA DA ATIVIDADE PORTUÁRIA 2012



Designação	1º Trimestre	2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre	Acum. 2012
Navios					
Nº navios entrados	384	422	406	441	1.653
GT Total	11.162.135	12.308.952	11.690.252	12.435.427	47.596.766
Nº navios em operação comercial*	377	401	395	424	1.597
Mercadorias (Ton)					
Quantidade	6.961.674	7.320.295	7.043.666	7.237.530	28.563.165
Carga	2.413.761	2.298.365	2.337.803	2.473.747	9.523.477
Descarga	4.547.913	5.021.929	4.706.063	4.763.783	19.039.689
Tipo de Carga (Ton)					
Granéis líquidos	4.271.831	3.938.373	4.287.387	3.777.961	16.275.552
Granéis sólidos	1.149.894	1.689.854	1.141.228	1.425.893	5.406.869
Carga geral	1.539.950	1.692.067	1.615.051	2.033.677	6.880.745
Contentores					
TEUS	122.510	137.876	131.749	160.928	553.063
Nº Contentores	81.921	91.742	87.806	108.915	370.384
Países de origem/destino das mercadorais (Ton)					
Continente e Regiões Autónomas	974.022	888.109	957.478	721.182	3.540.790
Outros países da UE	1.093.374	1.178.842	1.002.687	1.342.900	4.617.762
Países terceiros	4.894.279	5.253.344	5.083.602	5.173.389	20.404.613
Comércio externo (Ton)					
Exportação	1.674.737	1.649.373	1.590.677	1.876.830	6.791.617
Importação	4.297.478	4.757.257	4.468.457	4.625.528	18.148.718
Comércio interno - Cabotagem (Ton)					
Portos do Continente	838.858	730.181	792.876	613.553	2.975.468
Regiões Autónomas	135.154	157.918	164.578	107.448	565.098
Fornecimento de Bancas (Ton)					
Por Instalação Fixa e Móvel	110.404	130.218	99.939	54.996	395.558

* Excluem-se os navios que não fizeram operações de carga e descarga de mercadorias

¹ Segundo Gouvelal et al (2012), o efeito da depuração destas cargas nos portos mediterrânicos faz baixar a sua quota europeia de 43,6% para 34,5% (2010).

O presente artigo está estruturado da seguinte forma: na Seção 1 procede-se a revisão de literatura de suporte, embora condicionada pela falta de estudos sobre esta temática, seja no que a Sines diz respeito, seja aos portos nacionais no geral. Convém assinalar que a literatura citada foi usada essencialmente na componente estrutural deste trabalho no âmbito de resultados empíricas de suporte, já que os portos portugueses apenas recebem uma atenção marginal e por vezes nada realista, por parte dos académicos estrangeiros. Na Seção 2 faz-se uma apresentação do conceito de regionalização portuária do hinterland e da sua importância estratégica para o aumento da influência da atividade portuária ao interior e como forma de colmatar os erros cometidos por outros portos numa fase recente da sua evolução. Na Seção 3 é dado um olhar sobre Sines inserido na rede logística integrada ao qual pertence. E falar de logística impõe desde logo falar de sistemas de transportes que completam a arquitetura de circulação das cargas e lhe dão forma espacial. Na Seção 4 debruçamo-nos sobre qual a tendência futura que se antecipa para o porto de Sines: hub de transshipment ou gateway de distribuição de cargas no interior? É que a futura LTM deve obedecer ao critério subjacente: se a opção for a primeira (ou a isso se veja obrigado ou condicionado externamente), o desenho deverá obedecer a uma lógica diferente daquela que se deseja se a opção for pela segunda. Será isso que se verá então na Seção 5 que trata a oferta de transporte em sintonia com políticas de planeamento regional. Termina-se com algumas conclusões retiradas ao longo do trabalho desenvolvido, sem demérito de futuros trabalhos que podem e devem ser aprofundados acerca desta temática.

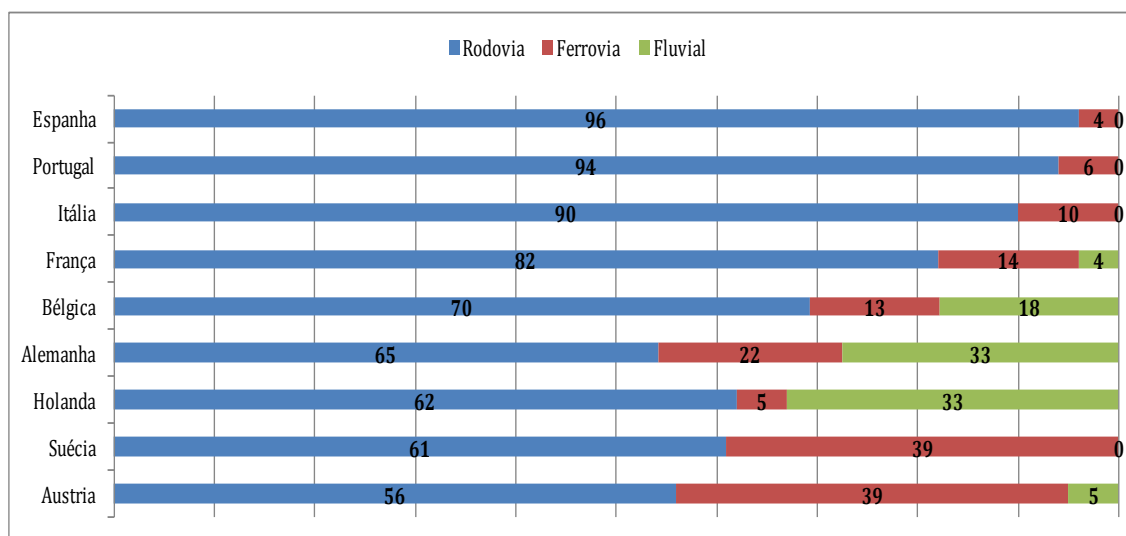
1. Revisão de literatura

Nesta análise começamos por fazer uma leitura comparativa entre a evolução recente de alguns portos mediterrânicos com os do Norte da Europa. Desta pequena revisão de literatura sobressai que, a falta de ligações ferroviárias fiáveis e rápidas tem contribuído para uma quota crescente do modo rodoviário em detrimento do ferroviário, na distribuição de mercadorias na média/longa distância e, desse modo, tem contribuído (negativamente), para condicionar a evolução desses portos.

As lacunas registadas na carga/descarga dos vagões, tem criado situações de atrasos e de congestionamento. A falta de promoção do comboio como meio menos agressivo para o ambiente cujo contributo para a formação da pegada ecológica é significativamente menor que a do modo rodoviário (marketing social igualmente não aplicado ao modo marítimo no que ao *short-sea* diz respeito) e na redução da fatura energética e de outras externalidades negativas, também tem contribuído para que a quota que a carga transportada por ferrovia seja ríscivel em Espanha: uns meros 4% do total do volume em 2010 (Gráfico 1). Tal situação tem impactos diretos em termos de evolução dos portos, promovendo a sua característica de hubs de transshipment ao contrário de gateways. Isto aplica-se aos grandes portos de Algeciras e Valencia, mesmo que possuindo um vasto hinterland principal. Mais importante ainda é o facto de a conectividade da ferrovia nacional estar dependente igualmente do peso que a ferrovia tem no país vizinho, seja em termos de fluxos de mercadorias, economias de

escala, redução de custos, operacionalidade das linhas, interoperabilidade com os restantes sistemas europeus (algo que faltará concluir no troço Pantojas-Madrid bem como completar o percurso Madrid-Irún, algo que se arrastará no horizonte temporal).

Gráfico 1. Repartição modal; Norte vs. Sul (2010).



Fonte: Elaboração própria (a partir de dados do Eurostat).

O Gráfico 1 mostra que países do Sul têm uma quota ferroviária reduzida no que respeita ao transporte de mercadorias. Isto surge como consequência de não se beneficiar da concentração de tráfego que se produz nos países da Europa central. Mas existem outras razões para esta ineficiência e que se devem procurar na **tipologia da gestão**, muito ligada ao setor público, pouco flexível e escassamente adaptada à procura. Esta foi a razão principal para as Diretivas da UE quanto à liberalização da ferrovia terem começado precisamente pelas mercadorias. E o caso de Portugal (6% de quota em 2010), é ilustrativo que tal liberalização apresenta, ainda, poucos resultados visíveis.

Já os portos italianos sofrem sobretudo com a incapacidade de formação de composições longas que promovam economias de escala, sobretudo devido à orografia peculiar da região alpina a qual condiciona igualmente a velocidade média de circulação, o que promove situações de estrangulamento e atrasos no escoamento das mercadorias e no abastecimento das plataformas regionais de distribuição. A isto junta-se ainda as baixas frequências de formação de composições. Se o problema da interconetividade com as restantes redes ferroviárias europeias não existe, outros problemas surgem no entanto. Por exemplo, a diferença linguística entre os vários países (necessário às intercomunicações entre centros de controle de tráfego e comboios), obriga a que haja seis substituições de maquinista numa viagem entre a Itália e o Reino Unido.

Tais ocorrências mostram que embora tenham vindo a ganhar quota de mercado desde meados dos anos 90, os portos mediterrânicos da franja Gibraltar/Ligúria/Adriático, ainda estão longe de se posicionarem e de competirem com os grandes portos do norte da Europa os quais adequaram não apenas a componente portuária (para receberem navios de maior calado) e operacional (equipamentos especializados de cargas/descargas), como promoveram a integração de toda a cadeia logística a qual se encontra detida por empresas marítimas globais (direta ou indiretamente) e/ou por parte de grandes operadores mundiais de terminais de contentores; a apelidada **verticalização das operações**². Hoje, os grandes hubs do norte dominam um vasto hinterland que inclui não apenas o centro/norte europeu como também penetraram nos próprios hinterland dos portos do Mediterrâneo, o que constitui um paradoxo, mas que tem uma explicação: o desenvolvimento da regionalização portuária do hinterland foi preterido a favor de cargas com origem no foreland, algo que explicitaremos mais à frente.

Temos portanto que olhar para o mapa-múndi das linhas de serviço e de logística integrada, pois talvez assim percebamos porque o porto de Trieste, um porto de águas profundas (-18m ZH) e que fica apenas a 550 km de Munique, não conseguiu se estabelecer como *pivot* da distribuição de bens para todo o continente. Entender porque é que os navios se dirigem para os portos do Norte, consomem mais 4815 km em mar, o que obriga a um esforço adicional de mais 280 km em terra até chegarem ao destino – os grandes centros de consumo e de produção do Norte, (num total de 5 dias de viagem; Figura 1).

Figura 1. Centralidade dos portos e estratégias dos players.



Fonte: Elaboração própria.

² Como é o caso da ERS Railways B.V., subsidiária da Maersk, estabelecida na Holanda (Roterdão) que estende a sua atividade aos mercados belga, alemão e britânico (Freightliner), pretendendo ainda estabelecer-se no mercado polaco.

A zona sombreada a sul é denominada de “*blue banana*”, a região da Europa onde os fluxos de mercadorias são mais intensos. Trieste é servido pela linha ferroviária Adriafer que serve o norte de Itália, a Baviera, a Hungria, Suíça, República Checa, Eslováquia e Eslovénia, o que lhe confere um hinterland competitivo apreciável. No entanto, longe de servir de *pivot* de distribuição massiva de cargas contentorizadas (mesmo com a formação de mais de 400 comboios/mês), continua a ser um porto essencialmente petrolífero sendo que o movimento de contentores é mínimo: 408.023 TEU em 2012. Já o porto de Génova, embora movimentando carga superior (2,064M TEU em 2012), também não consegue cumprir essa função, vendo mesmo a área metropolitana de Milão ser abastecida pelos competidores do Norte (e o mesmo se aplica a La Spezia).

Mais a ocidente, o porto de Marselha/Fos é essencialmente um porto petrolífero (quota de 63% de hidrocarbonetos em comparação com o volume total movimentado) e, sendo um gateway port, serve essencialmente o seu vasto hinterland principal a nível de todo o sul de França (até Lyon) e tráfego inter-Pirinéus. O tráfego de contentores também não é de todo assinalável para um porto desta dimensão e capacidade de crescimento: apenas 894.031 TEU em 2012 (expurgando os contentores vazios).

O Estreito de Gibraltar é um ponto de passagem estratégico da *global beltway* o que constituiria certamente uma vantagem de localização para Sines se o investimento na carga contentorizada tivesse sido realizado uma década antes. Por essa metamorfose passaram vários portos do Mediterrâneo em que a falta de adequação tecnológica ter-se-á transformado em vantagens comparativas para os grandes portos do Norte, os quais não desprezaram a oportunidade de aumentar a sua posição dominante. E isso é um facto que não se pode desprezar ao efetuarmos uma análise, direcionada para o futuro, daquele que é o principal ativo geoeconómico nacional do mercado marítimo-portuário.

Com o atraso na decisão da aposta no segmento dos contentores não se perdeu apenas o “boom” do crescimento deste segmento de mercado como se permitiu que se estabelecessem nas proximidades dois grandes hubs intermédios em concorrência (Algeciras e Tanger-Med). A Maersk, a companhia marítima de referência mundial, escala Algeciras não apenas pelas condições que este porto possui em termos comparativos mas sobretudo porque a Maersk opera aqui o seu próprio terminal de contentores. Já Tanger Med é um porto construído de raiz para se tornar um hub de transshipment puro “low cost” e concorre através das tarifas, as quais têm por base os baixos custos laborais praticados naquele país, entre outros, tais como isenções fiscais e estímulos financeiros ao estabelecimento. A Maersk também lá marca presença embora devido à instabilidade social e laboral recorrente, grande parte das cargas tenham sido redirecionadas para Algeciras. Este último parágrafo mostra a importância que a paz social e a ausência de conflitos laborais incorporam na escolha dos portos de escala.

A centralidade que se atribui a Sines, geralmente por parte de alguns *think-tank* nacionais pouco esclarecidos na matéria, resulta do seu posicionamento geográfico na encruzilhada de várias rotas marítimas este-oeste (ou equatorial), norte-sul e diagonais. No entanto, se as linhas de serviço não fizerem escala em Sines, apenas se poderá observar navios a passar ao largo, não se retirando disso quaisquer dividendos. Mas essa escolha por parte dos armadores não se compadece com tiradas políticas ou por frases bem intencionadas

da parte de alguns analistas; o mercado está estruturado e delineado e várias forças atuam num palco globalizado e polarizado, não estando isentas de conflitos de interesses.

Como se viu anteriormente, os portos do Sul perderam terreno na luta pela competitividade em relação com os do Norte porque não apostaram nas ligações ferroviárias rápidas e fiáveis ao hinterland desprezando este em favor da simples atração de cargas. Atualmente fica mais difícil proceder a ganho de quota no mercado do inland porque não apenas a concorrência estendeu as malhas da distribuição fundo no hinterland natural dos portos mediterrânicos, como a ausência de infraestruturas não cria condições para serem escalados, o que por sua vez faz com que as infraestruturas não sejam construídas. Uma verdadeira atrofia em forma circular. É isso pois que há que evitar aconteça com Sines, o que veremos na Seção seguinte.

2. A dinâmica da regionalização portuária do hinterland

Como é sabido, a competição em termos portuários não se resume apenas a uma competição entre os portos mas sim em termos de redes logísticas aos quais pertencem. Esta premissa deve orientar a análise de Sines numa perspetiva sistémica assente na sua **tripla valência** como interface marítimo-terrestre, plataforma logística e zona de atração de atividade industrial que permita constituir-se em cluster regional. Apenas analisado nesta perspetiva holística se pode aspirar a descrever uma análise profunda, direcionada para o futuro, daquele que surge como um dos grandes ativos estratégicos nacionais.

Mas até que ponto é que Sines, derivado do seu posicionamento, se poderá tornar efetivamente num grande porto da fachada atlântica da Europa? Acima de tudo, e talvez mais importante, será preparar o caminho para fazer de Sines uma referência no mercado portuário mundial, um desafio que é também uma oportunidade e que o país não pode perder, não apenas em termos microeconómicos, mas também porque o bom ou mau desempenho portuário influencia, em última instância, o bom ou mau desempenho de uma economia. Isto significa que, ao estudarmos o **desempenho, a eficácia e a eficiência** portuária de Sines, estaremos também a tomar o pulso à economia do país³.

De facto, o destino económico de Sines e talvez mesmo de todo o Sul do país, está ligado à dinâmica do seu porto devendo este produzir forças centrífugas que estimulem, por efeito de arrastamento, os benefícios para lá da fronteira natural contrariando o nível de desconexão que possa vir a existir, principalmente numa região em que o litoral continua a ser a principal zona de interface.

Se o espaço geográfico da competição corresponde ao hinterland competitivo, a fase de evolução natural que propomos, a de regionalização portuária do hinterland, passa obrigatoriamente pela eficiência e fiabilidade dos fluxos de mercadorias transportados, o que obriga ao investimento prioritário nas ligações ferroviárias. Segundo Notteboom e Rodrigue (2005), a fase de **regionalização portuária do**

³ Em termos simples, eficiência designa fazer as coisas bem, medida em termos de produtividade e eficácia as coisas certas, em termos de criação de valor para os clientes.

hinterland é um processo que descreve o alargamento da importância da atividade marítimo-portuária ao seu hinterland principal. De acordo com este modelo, a *regionalização* expande a atividade portuária através da adoção de várias estratégias, ligando-a de modo mais forte aos centros logísticos de distribuição de cargas no *inland*, o que aumenta a escala geográfica da atividade portuária para lá do perímetro do porto. Esta nova condição e novo protagonismo acrescentam ao porto uma dimensão superior em termos geoestratégicos o que pressupõe falar das infraestruturas portuárias, da cadeia logística e, naturalmente, dos modos de transporte associados.

A sua nova natureza como porto aberto a diferentes mercados pode impulsionar, através da participação de novos agentes na criação de polos logísticos e industriais ao longo da cadeia de distribuição, a que os efeitos da dinâmica portuária se alarguem ao hinterland, reformatando então verdadeiramente o porto de Sines na lógica de eixo privilegiado no cruzamento das rotas marítimas mundiais.

A distribuição no interior (*inland*), assume a maior importância na competição portuária, favorecendo a emergência de corredores de transporte e de hubs logísticos no interior, os chamados portos secos, o que permite o desenvolvimento de uma rede de distribuição que corresponde mais de perto a uma produção fragmentada e a sistemas de consumo. O desenvolvimento dos **modos de transporte intermodais** fornece novas oportunidades as quais por seu lado têm um grande impacto na logística associada.

Um corredor é uma estrutura que organiza interações dentro desta hierarquia (Rodríguez, Comtois e Slack, 2006). O **corredor de transporte** fornece a capacidade física de movimentação e favorece a acessibilidade e a circulação dos fluxos de produção, distribuição e consumo. Os corredores têm vindo a tornar-se a estrutura principal para a acessibilidade ao interior e através dos quais os portos ganham acesso aos sistemas de distribuição. As estratégias estão assim cada vez mais a passar pelo controlo dos canais de distribuição de modo a assegurar uma circulação desimpedida da carga contentorizada. Segundo Gouvernal et al (2012), foi esta a estratégia decisiva que foi seguida pelos portos do norte da Europa; as vantagens múltiplas da aposta nos serviços ferroviários e o estabelecimento de terminais ao longo dos corredores de distribuição.

3. Sines e as redes logísticas integradas

Muitos estudos apontam a necessidade de se entender a relação existente entre os portos, as redes logísticas e as ligações terrestres como um fator de escolha de um porto. A preocupação com Sines não pode ser apenas de quanto se pode aumentar a capacidade de movimentação de cargas mas igualmente de qual o impacto que isso terá sobre as redes de suporte, nomeadamente sobre os modos de transporte e correspondente distribuição, em ambas as vertentes: *inbound* e *outbound*.

No caso concreto de Sines como porto concentrador de tráfego, as condicionantes não se resumem apenas às variáveis endógenas. Os portos não são escolhidos por mero acaso, contribuindo para isso vários fatores⁴. Se alguns destes fatores resultam do esforço que as administrações portuárias devem prosseguir no âmbito das grandes opções políticas nacionais, já outros serão de carácter **exógeno** e como tal, passíveis de não serem controlados.

Quanto a este aspeto e em linha com Wilsmeier e Notteboom (2009), a configuração das linhas de serviço marítimo, por outro lado, tão pouco são apenas resultado de fatores exógenos relacionados com o desenvolvimento do comércio e com a dispersão da atividade económica no hinterland. Os fatores **endógenos** ligados ao ambiente local do porto, o acesso ao hinterland, as estratégias dos players do mercado e as políticas governamentais têm um claro impacto na forma como as regiões se ligam. O investimento público realizado nas infraestruturas básicas e na interconectividade do hinterland jogam por isso uma cartada fundamental ao permitirem ligações terrestres rápidas, eficazes e confiáveis.

Por exemplo, a decisão de investimento em infraestruturas que ofereçam um serviço adequado de conexões ferroviárias ao hinterland, é uma decisão que não depende de agentes externos e assume-se como um fator extremamente importante que pesa na decisão de escolha de um porto. No entanto, mesmo a presença de infraestruturas não garante necessariamente o tráfego uma vez que os armadores podem selecionar os portos em que prestam serviços à medida que se registem mudanças nas oportunidades de negócio (Rodrigue, Comtois e Slack, 2009).

Uma verdade é certa: a inexistência destas qualidades não potencia certamente a atratividade e pode fazer inverter a capacidade de Sines em atrair fluxos de tráfego que serão absorvidos inevitavelmente pelos competidores e originar um resultado neutro naquilo que se espera obter. Como foi assinalado na Seção de revisão de literatura, o efeito de causalção circular existente entre falta de infraestruturas de transportes ferroviários que liguem os portos ao interior e a centros de distribuição regionais e consequente decisão das empresas marítimas em não escalar esses portos, - que conduz inevitavelmente ao abandono de planos de construção dessas infraestruturas e assim por diante -, obriga a que alguém dê o primeiro passo de forma a desbloquear a situação de inércia. Como infraestruturas essenciais surgem as ligadas à ferrovia, equipamento móvel e instalações físicas. Assim, aos modos de transporte ferroviário de mercadorias deve ser outorgada uma importância fundamental, essa componente fulcral e que tantas vezes é ignorada e secundarizada, mas sem a qual nem seria possível falarmos de **integração económica internacional**.

É nesse sentido que relevam particularmente a oferta de transporte em termos de ligações e a capacidade destes ativos na atração de atividades industriais. É fulcral que o planeamento do sistema de transportes seja realizado de modo integrado e vocacionado para os desafios futuros, não de modo avulso ou titubeante porque as

⁴ Ducruet e Notteboom (2010), por exemplo, apresentam onze fatores condicionantes da competitividade inter-portuária,.

redes de transporte e de logística são as forças vivas que definem o hinterland. Deste modo, **às redes ferroviárias de transporte de mercadorias** deve ser atribuída uma importância fundamental no quadro da continuidade da cadeia de abastecimentos.

Neste âmbito deve-se proceder à análise da importância da adoção urgente da bitola europeia e da ligação direta à região de Madrid, algo que reúne consenso aparente, de modo que Sines não fique reduzido a um simples ramal de ligação a Espanha. Sobreleva portanto a interconectividade, algo que se constitui como a **espinha dorsal** de um verdadeiro processo de regionalização portuária.

Do ponto de vista da geografia de transportes e procedendo a uma análise espacial dos grafos de conexão do porto de Sines (nó) e suas ligações (arestas), deteta-se a existência de um “missing link” que se traduz no *gap* atual na sua ligação à plataforma logística de Badajoz, ou seja, ao seu hinterland competitivo. Esta ausência de ligações rápidas e fiáveis, contribui não apenas para a falta de competitividade da ferrovia no transporte de cargas como representa ausência de capacidade de atração de cargas com O/D no país vizinho agravada pela fricção da distância. Esta fricção consubstancia-se numa verdadeira **gincana ferroviária** (Moreira, 2012), que urge de todo eliminar.

Figura 2. A “gincana ferroviária” (vermelho) e o missing link (tracejado).



Fonte: Adaptado de REFER

A “obsessão” pela ferrovia não pode ser apenas enquadrada com a capacidade e com os custos menores associados ao modo ferroviário, trata-se também de uma opção de sensatez e de sustentabilidade. Falamos não apenas da redução da poluição sonora e das emissões libertadas na atmosfera; falamos de libertar rodovias facilitando a mobilidade, falamos de uma contribuição importantíssima para a redução dos custos com o desgaste das infraestruturas, com a redução da fatura energética e, falamos ainda, na redução da sinistralidade e do que isso se traduz em perda de vidas humanas

e/ou incapacidade permanente dos sinistrados, com os inerentes custos sociais e económicos para a sociedade no seu conjunto.

Do Plano Estratégico de Transportes 2011-2015 (PET) aprovado em Outubro de 2011, destaca-se a importância que agora se atribui ao mar, relevando daí a sua estratégia como fronteira natural e como fonte de recursos ao longo da nossa ZEE, sendo aliás o único sector da economia ao qual é atribuído um esforço de investimento para os próximos anos. Segundo este Plano, o sector marítimo-portuário desempenha um papel fundamental a favor do desenvolvimento do país devendo-se portanto melhorar as exportações por via marítima e reforçar a competitividade do país neste sector.

Já o plano apresentado em 2006 e ao qual se atribuiu o nome de “Portugal Logístico”, previa como objetivos a ligação em rede de bitola UIC aos principais portos atlânticos com as plataformas logísticas. A rede nacional de Plataformas Logísticas apresentada em 2008, tendo por base o “Portugal Logístico”, pretendia atribuir a essas plataformas uma localização estratégica em termos espaciais. Para o que nos interessa diretamente, sobressai a localização da **Plataforma Logística de Poceirão** (Projeto LOGZ), desenhada para abarcar os fluxos de mercadorias de e para a Autoeuropa, estando prevista a sua ligação direta com Sines.

No entanto, esta ligação não otimiza a ligação de Sines ao hinterland ibérico uma vez que o traçado obriga entroncar o ramal de Sines à linha do Sul e, consecutivamente, a um desvio a norte muito pronunciado⁵. A opção passará talvez pela construção de uma linha dedicada de raiz em perfil de alta prestação e apenas de utilização para comboios de carga e que sirva igualmente a região de Évora. É por demais óbvio na literatura disponível que um dos factos que mais contribui para a perda de negócio por parte das empresas de carga por ferrovia é a incompatibilidade que existe **na reserva de canais** quando se trata de linhas mistas.

Segundo Rodrigue e Notteboom (2010), devido à menor velocidade comercial, os comboios de carga são frequentemente excluídos de transitar durante o dia, quando os comboios de passageiros apresentam uma procura superior. Esta simples redundância explica muita da prevalência do rodoviário sobre o ferroviário; é que muitas das vezes os horários noturnos reservados para a carga não são compatíveis com as exigências dos clientes! Por outro lado, esta condicionante constitui-se num entrave à atratividade do investimento privado na exploração destas linhas, o que, devido aos constrangimentos em termos de política de investimento público por motivos de restrição orçamental, surge como fator auxiliar da ausência de uma *praxis* governamental para o setor.

De acordo com o LPI - Logistics Performance Index, Portugal ocupou, em 2012, o 34.º lugar do ranking entre um total de 155 países, sendo que o diferencial mais elevado da

⁵ Quanto a fluxos de carga da Autoeuropa uma questão surge: serão sobretudo fluxos de importação de partes ou peças automóveis? Uma empresa que trabalha em regime de just-in-time pode permitir-se ao “luxo” de esperar por cargas sujeitas a atrasos? Sabendo que a exportação de veículos é realizada sobretudo por recurso ao Ro-ro no porto de Setúbal, essa necessidade de usar o Poceirão revela-se assim tão crucial, ou nem por isso?

pior performance em comparação com o 1.º classificado - a Alemanha - é o do comércio marítimo internacional. O Quadro 1 mostra uma comparação cross-country entre Espanha, o 25.º no ranking do LPI e Portugal.

Quadro 3: LPI: Comparação cross-country Espanha-Portugal.

Country	LPI	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
Spain	3.63	3.47	3.58	3.11	3.62	3.96	4.12
Portugal	3.34	3.31	3.17	3.02	3.31	3.38	3.84

Fonte: LPI, The World Bank, 2012.

Como interface marítimo-terrestre o porto de Sines tem que se preocupar com as relações existentes entre o transporte marítimo e a posterior distribuição terrestre, os quais complementam a arquitetura da circulação de cargas. O transporte marítimo está dependente da boa execução da distribuição dos bens descarregados uma vez que isso assegura a continuidade da cadeia de abastecimentos, sendo certo que o tráfego de um porto pode ser definido como uma medida multi-escalar que condensa o nível e a qualidade da inserção do porto dentro das cadeias logísticas e de valor (Ducruet, Koster e Van der Beek, 2010).

Perante o cenário existente pouco animador, se resultados favoráveis em termos da componente exportadora, na atração de fluxos de mercadorias vindas de Espanha e na ligação célere por via ferroviária não se concretizarem, os investimentos já realizados e a realizar podem não surtir qualquer efeito e, pelo contrário, provocar deseconomias que serão tão mais gravosas quanto mais a dependência de armadores e de operadores de terminais pressuponham a sua potencial **deslocalização**.

Neste aspeto convém ter presente a atual vontade de proceder à construção de um novo terminal de contentores na zona da Trafaria, o qual, não sendo isento de interrogações em vários aspetos, não tem recebido o tratamento que uma decisão deste tipo deve ter, seja em termos de viabilidade técnica, financeira ou estratégica, já para não falar da polémica que tem suscitado em vários setores da sociedade civil.

Embora este pomo de discórdia extravase o âmbito deste artigo, convém, em termos genéricos e a título de mera informação, ter presente que a entrada de um novo player de dimensão mundial num segmento ainda tão pouco consolidado e de dimensão diminuta se comparado com o de outros grandes portos das proximidades, poderá eventualmente originar desvios de cargas de Sines e da correspondente ação de contração por parte dos principais agentes que atuam em Sines e que pode consubstanciar-se numa entropia do sistema, ou seja, do mercado a nível intra-portuário, cujos efeitos são imprevisíveis.

4. Hub intermédio de transshipment ou gateway?

Com o crescimento do tamanho médio dos navios porta-contentores, que forçam à existência de um menor número de escalas, o porto escolhido pelas companhias marítimas deve apresentar, além de outros fatores, capacidade de absorção do seu hinterland e qualidade e eficiência das conexões intermodais. A **fiabilidade** e a qualidade geral dos serviços (que passa pela interconectividade entre modos e pela rapidez e eficiência das operações, nunca é demais salientar) têm um peso superior na escolha dos portos e da sua importância e centralidade.

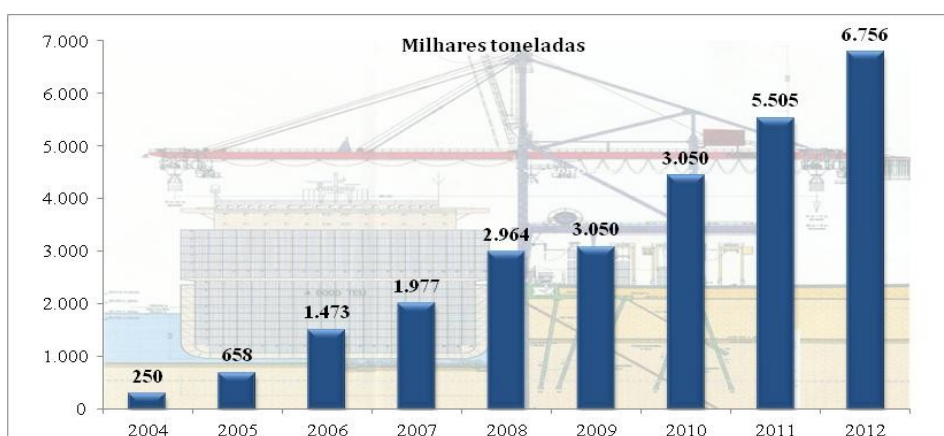
Nas palavras de Meersman, Van der Voorde e Vanelander (2002), a **centralidade** (ou hierarquia) portuária já não obedece à equação em que a linha de serviço (o armador) escolhia o porto e a carga (o carregador), escolhia a linha de serviço. “*Essa competição deixou de ter a natureza de uma luta entre armadores e portos para uma que envolve as cadeias logísticas*” ou seja, entre as cadeias logísticas que conectam a origem ao destino.

Na luta pela atração de cargas, os portos em todo o Mundo, empenham-se, com maior ou menor intensidade (embora sómente aqueles que possuem condições naturais para o fazer), a esforços na captação de cargas dos grandes navios para transbordo para terra e posterior reencaminhamento para navios menores que se dedicam à cabotagem marítima – o **transshipment**. Mas, a atividade de transshipment, mesmo quando é significativa, interage pouco com o hinterland (Rodríguez, 2011) e não adiciona valor às mercadorias. É essencialmente atraente do ponto de vista financeiro para os operadores de terminais e para as AP’s. No entanto, são fluxos que carecem de efeito multiplicador em termos regionais. Esta tendência crescente para o mercado do transshipment também coloca os portos mais dependentes das estratégias das companhias marítimas (Gouvenal et al, 2012). Outro efeito pernicioso que a grande dependência de tráfego de transshipment produz é o chamado “*double counting*” uma vez que os movimentos dos contentores são contados a dobrar (ship-land-ship), o que faz inflacionar o volume total movimentado no porto. Nesta perspectiva seria talvez útil proceder ao exercício de substituir como **indicadores da atividade e desempenho** de um porto, não o total de cargas movimentadas, mas sim o seu valor.

A atividade de transshipment não está vinculada a um porto específico, mas sim a mercados, ao contrário de um **gateway** que está ligado à distribuição de mercadorias no interior. A incidência de transshipment é a parcela do rendimento total do porto que é transferido de navio para navio, implicando que o destino final do contentor seja outro porto. No sistema portuário ibérico, em conformidade com a identificação sugerida por vários autores, são dois os principais hubs de transshipment, ambos situados no país vizinho: Algeciras e Valencia, sendo que o primeiro atua como porto de interlining o que lhe confere um estatuto diferente de um porto hub & spoke cuja missão se cinga apenas ao SSS europeu. Como já foi assinalado, ao contrário dos portos do norte da Europa que colocaram ênfase na estratégia de regionalização portuária do hinterland, os portos do Sul tornaram-se crescentemente dependentes da atração de cargas com origem na Ásia via Suez (o também denominado efeito China), ou seja, possuem um hinterland limitado mas um vasto foreland.

Em Sines o crescente movimento registado no segmento dos bens contentorizados tem vindo a subir de modo consistente batendo novos recordes todos os anos (Gráfico 2). Isso pode explicar-se devido ao facto de apenas em 2003 essa atividade ter tido início (cresceu a partir do zero absoluto o que lhe auferiu um grande potencial de crescimento), por outro lado devido à presença de dois players mundiais no negócio do transporte (MSC) e das operações (PSA), os quais, em conjunto, trabalham de modo organizado para assegurarem as suas posições e quota no mercado europeu.

Gráfico 2. Movimentação de contentores (2004-2012).



Fonte: Elaboração própria (segundo dados da APS).

No entanto, se os números da movimentação de contentores forem desdobrados, o que surge é uma tendência cada vez maior para a carga em trânsito, ou seja, carga de transshipment. Daí não viria mal maior até porque muitos portos antes de possuírem escala passaram exatamente pelo processo de “contentorização” intensiva dos seus terminais (Algeciras, por exemplo), assim como o sucedido no porto de Gioia Tauru, na Calábria, que se tornou uma porta de entrada e de saída de bens através da península italiana, situação que veio ajudar a esbater a distinção rigorosa entre hubs e gateways.

Mas, e tomando Gioia Tauru como exemplo, este porto tem vindo a perder progressivamente carga. Entre 2008 e 2012⁶ apresentou uma quebra de 27,5% em TEU, o que pode ser sinal de que o processo de crescimento imparável tenha começado a regredir e isso não pode ser ignorado por quem olhe de modo cruento para Sines e anteveja ou possibilite algo de semelhante (se a precaução em demasia é inimiga da iniciativa, a falta de assertividade e de ponderação pode revelar-se desastroso).

Para um porto que esteja dependente de um determinado tipo de carga, a flutuação dos preços no mercado mundial limitam a sua viabilidade financeira. Já a escassez de cargas, as instabilidades sociais locais ou situações geopolíticas desfavoráveis noutras paragens podem condicionar a sua existência. Por outro lado, no caso da dependência

⁶ <http://www.portodigioiatauro.it> (este web site é parco em informação e impossibilita que se reconheçam tendências ou oscilações pela simples leitura dos indicadores que disponibiliza).

excessiva do mercado de transshipment, a deslocalização do armador para outras paragens mais atrativas, por exemplo, pode fazer arruinar o segmento de negócio.

Esta a **preocupação substantiva** que surge pronunciada no resumo: como simples porto de carga e descarga de bens, a evolução futura pode ser favorável se as condições conjunturais forem mantidas, algo que surge como uma incógnita perante a volatilidade económica mundial e a estagnação europeia em termos de competitividade, entre outras de ordem social tais como a inversão da pirâmide etária e da dificuldade de absorção de uma taxa de desemprego de tendência crescente.

Também ligado ao aspeto das condicionantes de evolução futura se recomenda atenção às jogadas antecipatórias que vão tendo lugar no sistema marítimo-portuário a nível europeu. Deve-se portanto olhar com acuidade interpretativa para o porto de El Ferrol que se reformatou e preparou para receber contentores (atividade residual anteriormente) e qual a “pressa” que esteve subjacente à decisão de transportar duas gruas-pórtico de Algeciras para Ferrol? (2 milhões de euros de transporte pagos a uma empresa especializada sul-coreana). Já os holandeses ganharam mais umas milhas ao Mar do Norte e construíram, em Roterdão, Maasvlakte 2, uma ilha artificial com 1.000 hectares dedicados ao tráfego de contentores. Todo esse crescimento vai agravar ainda mais a sobre capacidade no mercado global e em certos terminais europeus, onde alguns cais operacionais já se encontram subaproveitados (Meersman et al, 2002; Voorde e Vanelslander, 2009).

Portanto, deve-se dar atenção ao que se passa no Mundo (e sobretudo nos restantes portos europeus) e não apenas reduzir a atenção e pesquisa a visões paroquiais. Esta atenção e pesquisa serão tão mais importantes quando sabemos que falamos de um sistema complexo de interações entre agentes que produzem fenómenos emergentes (evolução) a que as partes têm que se **adaptar** correndo o risco de, ao não o fazerem, serem relegados ainda mais para uma situação marginal.

A opção mais viável para o futuro de Sines recai portanto na sua capacidade como porto potenciador de criar efeitos multiplicadores, por **arrasto das atividades produtivas**, que tenham por base o porto e a ZILS, numa tendência de alargamento ao hinterland, numa base regional e que promovam capacidade exportadora e de absorção, pois os fluxos logísticos de distribuição são bi-direcionais (e porque transportar contentores vazios é mais caro que transportá-los cheios).

E aqui já estamos a falar de outra coisa diferente: algo que assenta na necessidade de criar condições para atrair agentes produtivos quer para as zonas limítrofes ao porto, quer para as regiões do interior, algo que só ocorrerá se existirem condições de atratividade, nomeadamente de alternativas de transporte. A capacidade e o modo de transporte terá que passar obrigatoriamente, por motivos já elencados, pelo modo ferroviário, o qual se constitui, neste processo de regionalização portuária do hinterland, à nossa escala, como o seguro de vida do porto de Sines, se nos é permitido traçar um paralelo com o proferido pela ex-presidente da APS quando, em 2008, atribuiu a mesma importância à ZILS. É isso que passamos a descrever com maior acuidade na Seção seguinte.

5. Oferta de transporte e planeamento regional

O desenvolvimento económico está cada vez mais ligado ao desenvolvimento dos transportes. A redução do tempo passou a ser um requisito fundamental desde a expedição do bem, passando pela sua transmissão através da cadeia intermodal, até à entrega ao consumidor final. Os meios de transporte unem os fatores produtivos numa **complexa rede de relações** entre produtores e consumidores e o resultado é uma mais eficiente divisão da produção através da exploração de vantagens comparativas bem como dos meios para desenvolver economias de escala. A produtividade do espaço, do capital e do trabalho são por isso melhoradas com a eficiência da distribuição.

Deste modo tem que se olhar para as virtudes e defeitos do impacto dos transportes sobre a cadeia logística e aos aspetos ligados aos diversos **níveis de fricção** uma vez que a distribuição pretere cada vez mais a distância à confiança do serviço. Por força da nossa condição geográfica somos nós que temos que adaptar as nossas ligações ao resto da Europa e em articulação com Espanha, seja através da evolução para a bitola europeia, seja pela harmonização da rede de eletrificação, do reforço da resistência de engates, seja adaptando o sistema de controlo e sinalização do tráfego ferroviário (ERTMS).

Enfatizando o parágrafo anterior, acresce que a Plataforma Logística de Badajoz é um nó essencial da ligação de Sines aos fluxos de mercadorias com origem/destino na Extremadura e na Comunidade Autónoma de Madrid, otimizando a competição em relação a Algeciras e ao hinterland ibérico. Tal ligação, a não ocorrer rapidamente, contribuirá para a perda de competitividade e contraria as economias de escala que se pretendem obter com a constituição de um cluster regional apoiado nas atividades portuárias (Moreira, 2012). Relembre-se que a nova linha de bitola UIC está a um passo de chegar a Badajoz isolando ainda mais o nosso país em termos de ligações com o país com quem “apenas” mantemos os laços económicos mais fortes bem como mais forte é a dependência das trocas comerciais, muito provavelmente mais importante para nós do que para eles.

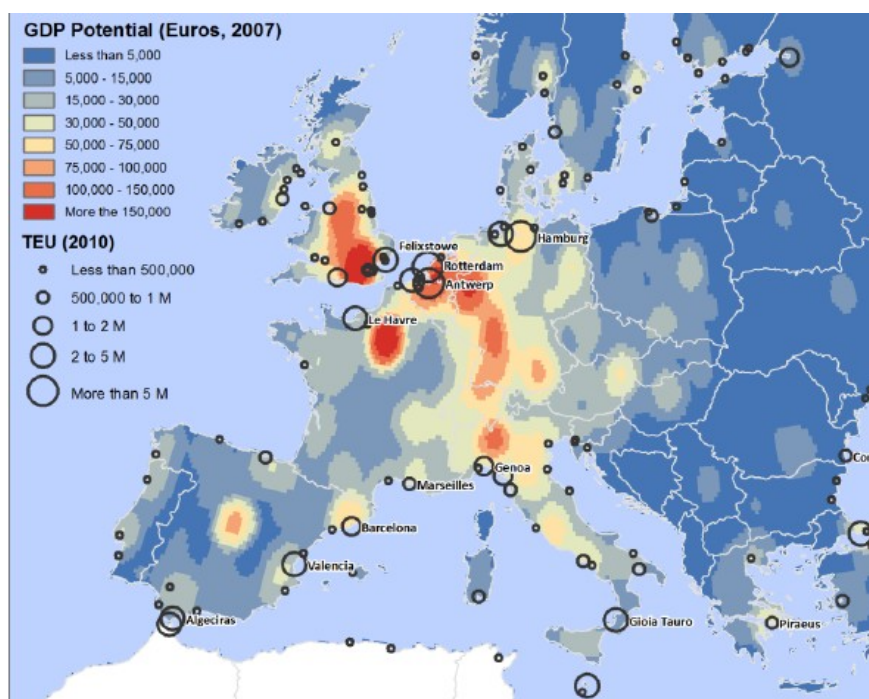
Não é raro que os custos de transporte contribuam com cerca de 20% para o custo total de um produto. Com a falta de eficiência e de eficácia que se regista nas nossas conexões ferroviárias, seria interessante estudar com que peso esta atividade contribui para a formação dos preços no consumidor. Os custos de transporte têm impactos significativos na estrutura das atividades económicas. Custos de transporte mais elevados fazem aumentar a fricção da distância e restringem a mobilidade. No caso em estudo este racional toma uma sobredimensão que não se regista noutras paragens melhor servidas por redes intermodais: é que os custos de transporte são um **fator determinante da localização** das empresas. No caso de Sines, o problema do afastamento geográfico dos grandes mercados de consumo e das fontes de certas matérias-primas atuam nesta aritmética cumulativa como condicionante da atividade empresarial dado que as empresas têm como objetivo minimizar os custos totais.

Lanagan et al (2006) dão como exemplo de sucesso a transferência do modo rodoviário para o ferroviário, o que sucedeu no corredor de mercadorias que liga Chicago aos portos da Costa Oeste dos Estados Unidos. Durante muito tempo este corredor de mercadorias foi um mercado muito lucrativo para o transporte rodoviário de longo curso, mas, com o advento dos comboios intermodais com vagões com capacidade para acolherem carga dupla (*doublestacked intermodal trains*), o número de cargas para veículos motorizados começou a cair. No essencial, a ferrovia obteve parcela de negócio suficiente para causar estragos na lucratividade do segmento rodoviário. Assim, os transportadores rodoviários foram forçados a abandonar o negócio devido a quebra dos lucros ou então a desenvolverem planos para uma cooperação intermodal com o caminho-de-ferro. O transporte por camião permaneceu essencial para o transporte de produtos mais sensíveis ao tempo de entrega ou mais expostos a alterações na temperatura, tais como vegetais frescos, mas as economias de escala obtidas no volume de cargas contentorizadas garantiram investimento adicional no modo ferroviário melhorando ainda mais as vantagens comparativas da ferrovia no transporte de todos os outros produtos.

Como dito anteriormente, a linha projetada para Sines (ligação à linha do Sul e posterior encaminhamento para a Plataforma Logística do poceirão), não otimiza a circulação de cargas pois obriga a um desvio demasiadamente pronunciado a norte. Também a partilha da mesma rede com o transporte de passageiros pode (e fá-lo, sem dúvida) causar transtornos na livre circulação de mercadorias e na reserva dos canais, obrigando a que estas circulações sejam realizadas durante o período noturno, o que não corresponderá às exigências de (alguns) clientes, que até poderão ser os mais importantes. Afastará os clientes e criará condições iguais para o afastamento de potenciais **agentes privados** interessados na sua exploração, levando ainda (se o investimento na infraestrutura for público) ao subinvestimento e correspondente perda de competitividade que ao final se revelará como mais um erro de planeamento. Algo incomportável em qualquer momento da vida de um país, mas ainda mais nos dias que correm.

O desenho da conectividade deve obedecer ainda a um planeamento que não obedeça ao *status quo* do momento mas sim que preveja e antecipe ocorrências futuras e que contemple uma visão de desenvolvimento regional integrado e não apenas a construção de um ramal para escoar mercadorias. Segundo este prisma, a ligação deve servir as regiões do interior com a criação de um **terminal intermodal** que sirva esse mesmo interior não obrigando os agentes económicos que se encontram localizados entre ambas as pontas de acesso (Elvas e Sines) a terem que recorrer ao transporte rodoviário para o encaminhamento da sua produção, ficando a olhar para comboios que passam “ali ao lado”. Isto torna-se tão mais acutilante quanto, se olharmos para a Figura 4 que nos dá uma ideia do PIB potencial das regiões situadas num raio de 250 km dos portos, se verificar que, infelizmente, o hinterland de Sines se situa numa região de fraca densidade da atividade económica o que faz acrescer a necessidade de promover industrialização no interior (já de si que sofre de desertificação progressiva), como forma de **criar fixação populacional e riqueza**.

Figura 4. PIB potencial Europa (Euros, 2007)⁷.



Fonte: Gouvernal et al, 2010.

A região que se situa entre Évora e Casabrancia parece ser a mais indicada para a localização desse terminal. E as vantagens não se resumem ao facto de estar perto do polo industrial de Évora que começa a ser um local de fixação de novas empresas de certa dinâmica empresarial e de grande valor acrescentado centradas na inovação tecnológica (Embraer, por exemplo), como até se pode aproveitar parte do antigo troço de Casabrancia a Beja, que se encontra desativado, e que é de domínio público, fazendo assim diminuir a necessidade de proceder a expropriações.

Deste modo, sugere-se que a rede ferroviária em bitola UIC seja de partilha comum entre Elvas e Évora (minimizando os efeitos contrários produzidos pela limitação das reservas de canais, sendo que a intensidade de circulação de composições de passageiros do futuro (!) TGV prevista será espaçada durante o dia e estará limitada àquele troço), infletindo depois para sul, até Ermidas, onde deverá entroncar no antigo ramal de Sines (igualmente adaptado à nova bitola). A ligação entre Évora e Poceirão será completada em momento mais favorável para proceder a esse investimento. Assim, o transporte de mercadorias neste troço ficará resumido aos fluxos com O/D no porto de Setúbal e eventual carga vinda da linha do Norte, o que, liberto dos fluxos de Sines, que se querem ter muito maior intensidade, (e, importante, não sobrecarregando a linha do Sul entre Ermidas-Poceirão com transporte de mercadorias vindas de Sines), poderá não criar conflitos tão intensos na circulação

⁷ O PIB potencial é calculado usando a metodologia de densidade das NUTS 3 de Kernel numa grelha em que cada célula tem um diâmetro de 20 km.

mista. Neste cenário proposto, entre Évora e Casabranca deverá ser implantado um terminal intermodal que permita a entrada/saída de mercadorias dos mercados regionais, como acima exposto, com ligação por estrada à A-6 e às EN principais (Figura 5).

Figura 5. Possível traçado da LTM Sines-Badajoz (a vermelho), traçado previsto para o TGV (a tracejado) e trajeto atual (preto).



Fonte: Elaboração própria (com base em REFER).

O transporte ferroviário de mercadorias representa uma quota de 11% no total de mercadorias movimentadas em toda a Europa. O transporte rodoviário 45,3% e o transporte marítimo 36,8%. Embora venha gradualmente a subir de importância, o modo ferroviário ainda está longe de poder competir com o rodoviário, como se pode ver por estes números. Estamos a falar de médias é certo; existem grandes disparidades regionais e mesmo a nível intranacional. No caso de Sines (e dos principais portos nacionais), essa média encontra-se deflacionada, e de que maneira, em relação com a média europeia.

Igualmente importante para a retirada de camiões das estradas é o facto de isso permitir reduções muito significativas em termos de consumo de derivados do petróleo (maior eficiência energética por ton/km) e na redução das emissões e de partículas em suspensão, principalmente nas zonas habitacionais onde ocorrem grandes concentrações de trânsito e inevitáveis congestionamentos. A isto acresce a grande sinistralidade que se regista em estradas secundárias onde se produziram desvios de trânsito devido ao peso crescente dos custos com portagens que tem levado a que os transitários optem por circular em vias que não estão de modo algum desenhadas para suportarem este tipo de tráfego. Falamos de vidas perdidas, da

degradação das infraestruturas cuja manutenção está a cargo, na maioria das vezes, das edilidades e falamos dos custos indiretos que emergem mas que todos suportamos por via dos impostos. Tudo boas razões, portanto, para justificar o investimento público neste tipo de infraestruturas. Deverá assim estar na ordem do dia entre os decisores de políticas públicas, **promover condições** para remover o hiato que perdura desde que Sines apostou no mercado da mercadoria contentorizada, já lá vai mais de uma década. Ao final e se o anteriormente exposto não for argumento suficientemente convincente, aquilo que ainda deve ser ponderado é que sejam eliminadas as barreiras ainda existentes para que não fiquemos reduzidos ao estatuto de ilha ferroviária como alguns, com razão, afirmam. O que está em jogo é a questão da interoperabilidade que permita aos comboios portugueses entrar em Espanha sem dificuldade, como tem sido reclamado por vários agentes económicos.

A CE tem vindo a promover a substituição entre modos (nomeadamente do rodoviário para o ferroviário e marítimo – *feeder*) como forma de reduzir a fatura energética, promover soluções ambientalmente menos agressivas mas, também, como forma de aumentar a **competitividade** da economia europeia como um todo. É essa a função primordial da conexão dos principais portos europeus à TEN-T e a recente decisão de promover o tráfego fluvial através da rentabilização de 37 mil km de vias navegáveis em 20 estados membros.⁸ Deve-se aproveitar essas condições e ímpeto para lançar de uma vez por todas as obras que se configuram tão importantes para o desenvolvimento do país nas próximas décadas, importância comparável com a que teve as primeiras linhas ferroviárias durante o segunda metade do século XIX.

Conclusões

A competição entre portos é também uma competição entre redes logísticas às quais os portos pertencem. Porque os portos não competem isoladamente como locais de simples movimentação de carga mas sim como vértices cruciais das cadeias de abastecimento globais (Ducruet e Notteboom, 2010). Sines não pode existir dissociado da rede logística de distribuição ao qual pertence e não é uma peça isolada do xadrez mundial.

A não existência de condições apelativas de um porto (que se revelam sob a forma de fatores de competitividade) seja na existência de infraestruturas, de nós logísticos e de ligações fiáveis ao hinterland, reproduzirão esses efeitos repulsivos. Se em termos de consumidores o hinterland natural de Sines é um “deserto”, e na impossibilidade de preencher essa lacuna no imediato, é imperioso ir buscar esses consumidores ao hinterland competitivo, o que faz crescer a importância da ligação ferroviária de mercadorias.

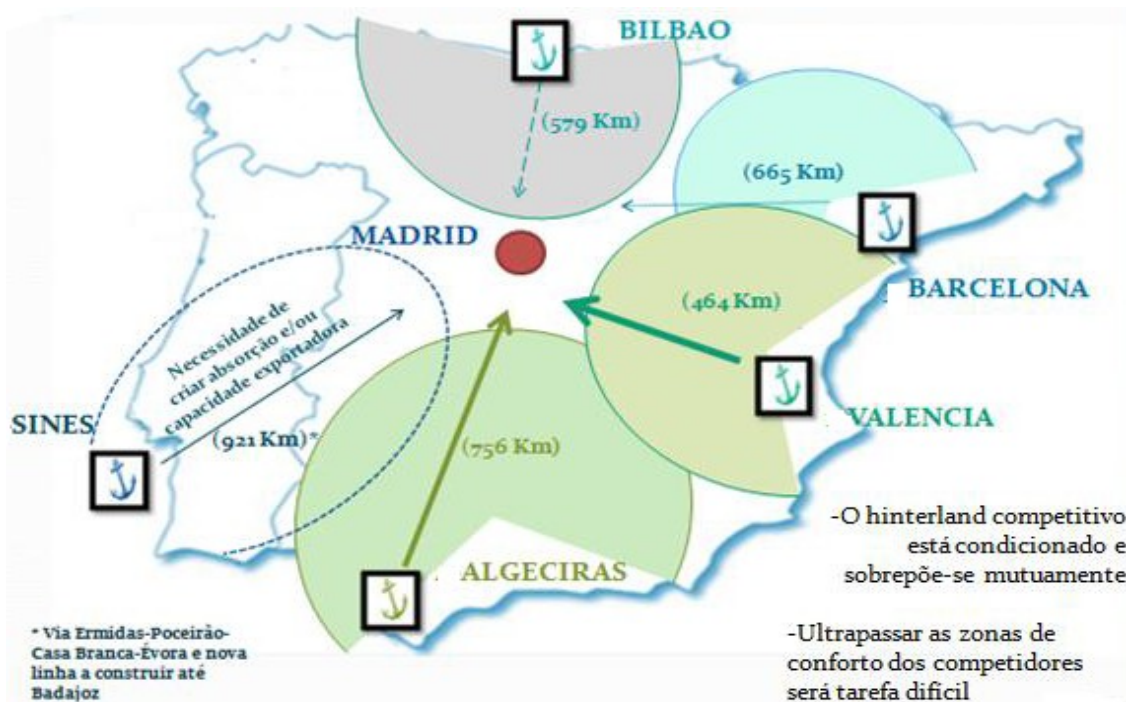
Como vimos, em termos de economia espacial, a delimitação da fronteira em que Sines compete pelo tráfego no hinterland competitivo obriga ao estudo espacial da

⁸ In: Lusa, 10 de setembro de 2013.

localização e da expansão da sua rede de distribuição. Esta expansão dever-se-á sobretudo ao processo de racionalização e de especialização do tráfego ferroviário, cujo sucesso depende no entanto do aumento da capacidade, da velocidade e da unitização da carga geral via contentor. Deste modo, para criar condições de atratividade e aumento de cargas, um caminho-de-ferro que sirva o porto de Sines deverá obedecer a um traçado que sirva de **catalisador à fixação de diversos clusters logísticos e industriais**, ao longo do corredor que liga o porto às regiões urbanas do interior ou aos polos industriais e ao escoamento célere dos fluxos originados no hinterland competitivo. Esta necessidade pressupõe a ligação direta de Sines à Plataforma Logística de Badajoz, porta de entrada no hinterland competitivo. Há no entanto que ter em conta ainda que, para lá da fronteira geográfica terrestre, o tráfego proveniente ou com origem em Sines estará condicionado pelos respetivos hinterland dos portos espanhóis (Figura 6).

Para Sines, ultrapassar as “zonas de conforto” que delimitam o hinterland destes portos será tarefa difícil, nomeadamente porque: *“os produtores/carregadores espanhóis preferem, para o envio e receção de mercadorias, os seus próprios portos”* (Caldeirinha, 2010). Posto isto, é bom que não se espere por um milagre logo no imediato mas que se entenda que este também não será nunca realizado se a inobservância desta premissa continuar a ser relativizada como tem vindo a ser até ao momento.

Figura 6. O hinterland competitivo.



Fonte: Elaboração própria. (Distâncias quilométricas gentilmente fornecidas pelo Prof. Manuel Tão da Universidade do Algarve).

A premência da conectividade ferroviária de Sines ao seu hinterland competitivo é colocada em confronto com os seus competidores, na batalha pela acessibilidade à Região Autónoma de Madrid e aos seus 7 milhões de consumidores. O mapa mostra-nos que o hinterland competitivo dos portos ibéricos está condicionado e sobrepõe-se mutuamente. A distância por ferrovia de Sines a Madrid (layout actual) é de 1.063 km o que representa quase o dobro da distância de Bilbao a Madrid e esse handicap competitivo dá-nos uma ideia da dificuldade de aplicar o conceito de centralidade ao porto de Sines no cenário ibérico. Mesmo com a ligação ao Caia, via Poceirão, essa distância continua a ser de 921 km, o dobro de Valencia a Madrid.

No que respeita a recursos endógenos, cabe aproveitar aquilo que outros competidores não possuem e maximizar essa posição, apostando na produção direcionada para **novos mercados de exportação**; a saber: i) espaço em abundância (para futuras expansões); ii) infraestruturas existentes, algumas de grande dimensão (porto, refinaria, central termoelétrica, aeroporto, Alqueva); iii) proximidade à grande Lisboa, Alentejo e Algarve; iv) recursos ambientais, paisagísticos e turísticos; (para fixação de população de formação profissional especializada e alta escolaridade); v) ...

Se o atual momento é de comedimento no que à disponibilização de recursos diz respeito, a alocação de recursos para áreas cada vez mais sensíveis da economia, como é o caso dos portos, infraestruturas ferroviárias e atividades conexas, tornam-se incontornáveis. Nesta aspeto a futura LTM (ou outra qualquer sigla que futuramente a identifique), deve ser colocada no calendário político nacional. Mas esta não deve obedecer a uma lógica de simples escoamento de bens, deve ser inscrita no âmbito mais lato da problemática ligada ao desenvolvimento regional e contribuir para a visão que originou o lançamento do complexo portuário-industrial de Sines: contribuir para a **redução das assimetrias regionais** como polo dinamizador do interior e não como mais um contributo para a segregação regional.

BIBLIOGRAFIA

- Caldeirinha, V. (2010, A Influência dos Factores Caracterizadores dos Portos no Desempenho, Tese de Mestrado, MBA-ISEG/UTL
- Ducruet, C., e Notteboom, T. (2010), The Worldwide Maritime Network of Container Shipping: Spatial Structure and Regional Dynamics, GaWC Research Bulletin, 364
- Ducruet, C., Koster, H. e Van der Beek, D. (2010) Commodity variety and port performance, *Regional Studies*, Vol. 44.9, pp. 1221–1240, November 2010
- Lanigan, J. S., et al (2006) Shared intermodal terminals and the potential for improving the efficiency of rail-rail interchange, TRB Committee on Intermodal Freight Terminal Design and Operations (AT050)
- Gouveral, E. et al (2010) The divergence of regionalization: the challenges of the Mediterranean ports of Europe, IAME Conference 2012, Taipei, Taiwan
- Notteboom, T., e Rodrigue, J-P. (2005) Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy and Management*, 32(3), 297–313
- Meersman H., et al (2002) Port Pricing Issues: Considerations on Economic Principles, Competition and Wishful Thinking. University of Antwerp (UFSIA-RUCA and ITMMA). Papers. Brussels, 14th/15th May
- Van de Voorde, E. e Vanellander, T. (2009) Market Power and Vertical and Horizontal Integration in the Maritime Shipping and Port Industry, Discussion Paper No. 2009-2, January 2009, OECD, Joint Transport Research Centre
- Moreira, P. (2012) “A Análise de Sines como Ativo Geoestratégico nacional: Um Cluster Suportado nas Redes Marítimas Mundiais”, Tese de Mestrado, ISCTE, Lisboa
- Rodrigue, J-P. (2006) Transportation and Globalization, in *Encyclopedia of Globalization*, Routledge, London.
- Rodrigue, J-P. (2011) Supply Chain Management, Logistics Changes and the Concept of Friction. Chapter 4. For Hall and M. Hesse (eds) (2012) *Cities, Regions and Flow*, London: Routledge
- Rodrigue, J-P e Notteboom, T. (2010) “Comparative North American and European Gateway Logistics: The Regionalism of Freight Distribution”, *Journal of transport Geography*, Vol. 18, n. 4, pp. 497-507
- Rodrigue, J-P., Comtois, C. e Slack, B. (2006) *The Geography of Transport Systems*, Routledge, New York
- Rodrigue, J-P., Comtois, C. e Slack, B. (2009) *The Geography of Transport Systems*, Second Edition, Routledge, New York
- Wilsmeier, G. e Notteboom, T. (2010) Determinants of liner shipping network configuration: a two region comparison. Proceedings of the 2009 International Association of Maritime Economists (IAME) Conference, June, Copenhagen, Denmark