

# Porto de Aveiro

ESPECIAL 2011



Este Suplemento é parte integrante do Diário de Aveiro de 30 de Março de 2011 - Não pode ser vendido separadamente.

SANA - Sociedade de Agenciamento de Navios, Lda.

Av. José Estevão Nº 318

Edifício Porto Azul, R/C Dto.

Apartado 56

3834-908 GAFANHA DA NAZARÉ

Telefone: + 351 234 390 810

Telefax: + 351 234 390 811

E\_mail: sana@mail.telepac.pt

www.sana-navios.pt



Sociedade de Agenciamento de Navios, Lda.



# Diversidade energética é sinónimo de segurança energética.

—  
NA BP PROCURAMOS ENERGIA MAIS SEGURA,  
ESTÁVEL E COM TEOR DE CARBONO REDUZIDO

Energy Mix



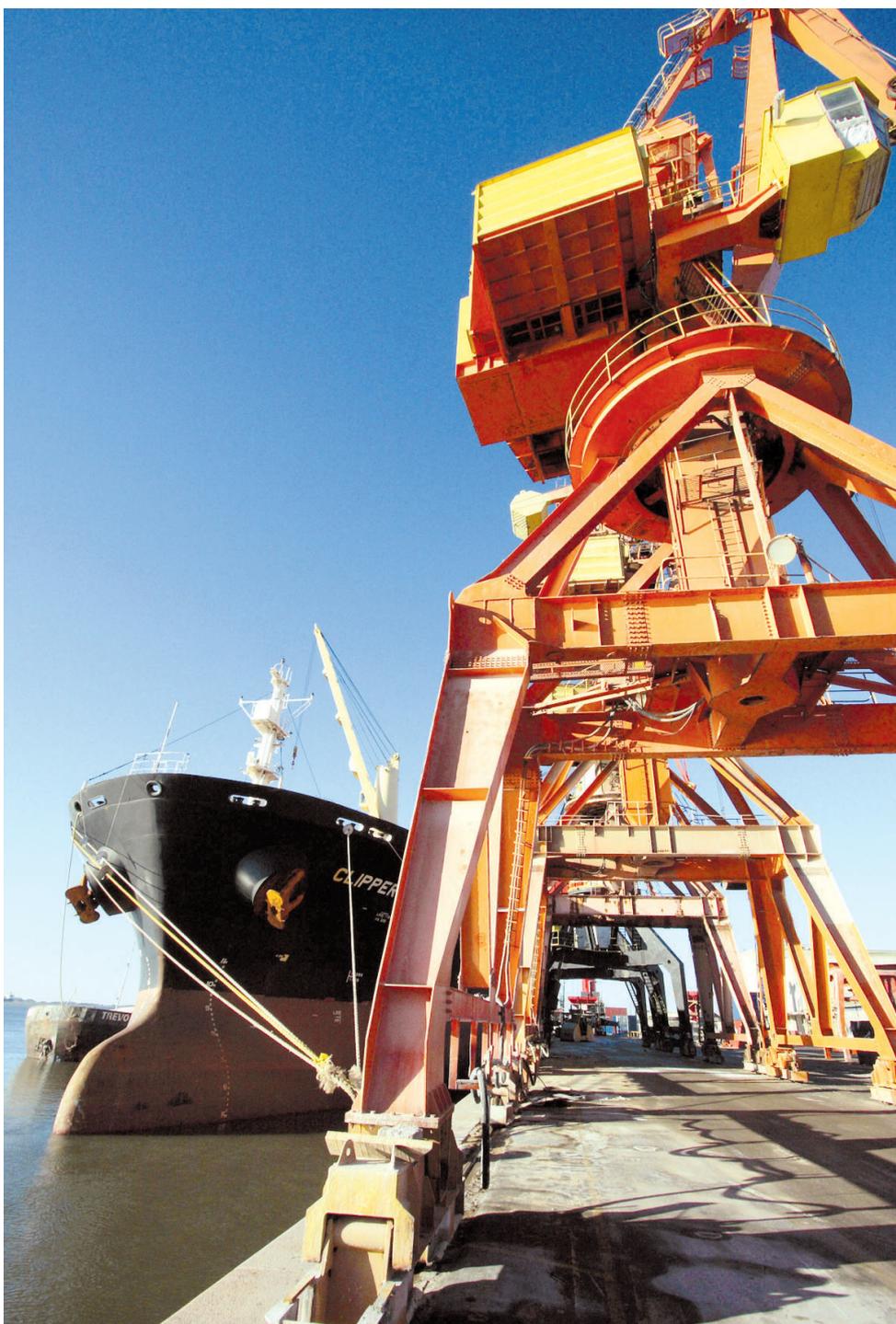
# Porto de Aveiro denota crescimento e continua investimentos

Ligação ferroviária, que entrou em funcionamento em finais de Março do ano passado, potenciou o crescimento do porto de Aveiro, cifrado em 24,6 por cento

■ O porto de Aveiro registou, em 2010, um volume de cargas de aproximadamente 3,8 milhões de toneladas, o que, face ao ano anterior, revela um crescimento de 24,6 por cento. Dados que denotam que 2010 foi, constatou José Luís Cacho, presidente da Administração do Porto de Aveiro, “o melhor ano de sempre” e que “difícilmente se voltará a repetir”.

Este crescimento e a actualidade vivida pelo porto de Aveiro é evidenciada, hoje, neste caderno especial que o Diário de Aveiro publica, onde Agostinho Ribau Esteves, presidente da Câmara Municipal de Ílhavo e do Conselho Executivo da Região de Aveiro, destaca a importância de 2010 na vida do porto de Aveiro, que conquistou, frisa, “acrescida capacidade para se constituir cada vez mais como um elemento da estratégia de desenvolvimento regional” que a região de Aveiro está a preconizar.

“Embora vivendo um momento particularmente difícil em termos económico-financeiros, o retorno aos investimentos concretizados tem espaço para se conseguir neste ano de 2011 e nos anos próximos”, disse o edil ilhavense, para quem “a localização privilegiada, a ligação a redes rodoviárias e ferroviárias de qualidade, o hinterland que se estende quase até Madrid, a gestão do Porto da Figueira da Foz, a crescente actividade da Comunidade Portuária de Aveiro e a sua forte ligação ao tecido empresarial da Região, são componentes relevantes para sustentar o crescimento do Porto de Aveiro nos próximos anos”.



PORTO DE AVEIRO é “elemento da estratégia de desenvolvimento regional”, diz Ribau Esteves

## Projectos internacionais

Tem sido, desde há alguns anos, propósito da administração portuária aveirense estreitar ligações com as diversas entidades que operam no contexto europeu e internacional. O projecto Proposse é disso exemplo com o porto de Aveiro a estar na linha da frente de uma cooperação entre portos, associações representativas de Pequenas e Médias Empresas e um

## PORTO DE AVEIRO PRECONIZA FORTE COOPERAÇÃO COM DIVERSAS ENTIDADES

organismo inglês de Investigação & Desenvolvimento para a promoção do Short Sea Shipping.

Este projecto motivou, de resto, na passada sexta-feira, um workshop, que decorreu no Hotel Meliá Ria, em Aveiro, altura em que foi apresentado um Estudo de Mercado dos Fluxos de Mercadorias entre os portos do referido projecto.

## Investimentos

Depois de concretizado o grande investimento na construção da ligação ferroviária ao porto de Aveiro – e dos acessos rodoviários necessário –, o porto de Aveiro preconiza, este ano, um investimento de 35 milhões de euros no prolongamento do Molhe Norte. O concurso público internacional para a empreitada de reconfiguração da barra do porto de Aveiro, tendo em vista a melhoria das acessibilidades marítimas foi lançado no início de Março, pelo então ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, que frisou, na ocasião, a “prioridade de investimento” que constitui a melhoria de condições do porto de Aveiro, uma vez que considera os portos “factores de competitividade”.

Os trabalhos, que deverão iniciar-se em meados deste ano e ficar concluídos em 2013, incluem o prolongamento em 200 metros do Molhe Norte e o aprofundamento do canal de navegação do porto de Aveiro até à cota -13,2 metros.]]

## FICHA TÉCNICA

### Diário de Aveiro

**Director**  
Adriano Callé Lucas  
**Director adjunto executivo**  
Ivan Silva

**Textos**  
Ana Sofia Pinheiro e Margarida Malaquias  
**Fotografias**  
Eduardo Pina e Paulo Ramos  
**Paginação**  
Isabel Antunes

**Coordenador da Publicidade**  
Ivo Almeida

**Redacção**  
Av. Dr. Lourenço Peixinho, n.º 15-5.º A  
3800-801 Aveiro.  
E-mail: diarioaveiro@diarioaveiro.pt

**TELEFONES**  
Redacção: 234000031  
Publicidade Geral: 234000030  
**FAXES**  
Redacção: 234000032  
Publicidade Geral: 234000033

**CONCESSIONÁRIO  
DA EXPLORAÇÃO  
Diário de Aveiro, Lda.**  
com sede na Av. Dr. Lourenço Peixinho,  
n.º 15-1.º G 3800-801 Aveiro, matriculada  
na Cons. R. Com. de Aveiro sob o n.º 1731  
Capital Social: 5.000,00 euros  
Contribuinte: 501547606.

**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO**  
**FIG Indústrias Gráficas, SA**  
Tels.: 239499922 / 239499935  
(239499936, após 18h30)



Serviços Aduaneiros

Transitários

Fretes Marítimos

Importação / Exportação

Navegação

Intrastat

Legalização Automóvel

Tirtife - Terminal Tir  
EN 109/7, Lugar dos Moinhos, Edif. Administrativo  
1º Andar Sala 13/14

Apartado 152, 3811 - 901 Aveiro  
Email: bragaalves@net.vodafone.pt

Telef.: 234 373 040  
Fax: 234 373 049

# 2010 foi o melhor ano de sempre do porto de Aveiro

Os dados das cargas movimentadas no porto de Aveiro, em 2010, revelam um crescimento de 24,6 por cento face ao ano anterior



PORTO DE AVEIRO movimentou 3,8 milhões de toneladas de mercadorias em 2010

■ “2010 foi um ano, na história do porto, que dificilmente se voltará a repetir”, diz José Luís Cacho, presidente da Administração do porto de Aveiro, relatando o crescimento de 24,6 por cento na movimentação de cargas face ao ano anterior. Em entrevista ao Diário de Aveiro (ver páginas 6 e 7), o responsável frisa a importância das exportações nesta taxa de crescimento.

“Foi o melhor ano de sempre do porto de Aveiro, bem como da Figueira da Foz, com crescimento de 25 e 37 por cento, respectivamente”, destacou José Luís Cacho, acrescentando que este desempenho mostra a importância que os portos do Centro têm no actual cenário económico e que afirma esta região como “porta atlântica”.

O responsável salienta que o crescimento de movimentação portuária verificada em 2010 aconteceu “num cenário de crise económica”, o que é motivo “de uma satisfação muito grande”.

Mas, tal como refere, “mais importante do que isso é que esse crescimento foi assente, essencialmente, nas exportações”, o que demonstra, frisa, “que a nossa região é muito dinâmica e que tem crescido”. “O porto reflecte muito a economia da região e esta mostra que está saudável, que está a reagir bem à crise e que está a ter um contributo muito

importante na economia do país”, defende José Luís Cacho.

O presidente da APA acrescenta que os sectores que mais cresceram em 2010 foram os granéis líquidos e os sólidos.

Um desempenho que a administração portuária considera pouco provável conseguir igualar em 2011. “São crescimentos invulgares e que são difíceis de repetir e

**EM TERMOS TOTAIS, O MELHOR MÊS DE 2010, NO QUE RESPEITA À MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NO PORTO DE AVEIRO, FOI MAIO, COM 394.043,90 TONELADAS DE CARGA TRANSACCIONADA**

de igualar”, acreditando, porém, que o porto “vai continuar a crescer”. “A movimentação de cargas tem picos, mas acredito que porto, independentemente do que possa ser este ano, vai continuar a crescer”, vinca José Luís Cacho.

## Cargas movimentadas

Em 2010, o porto de Aveiro movimentou, em conjunto com o porto da Figueira, cerca de cinco milhões de toneladas de mercadoria, sendo que é objectivo da administração portuária alcançar os sete milhões em 2015 – cinco milhões em Aveiro e dois milhões na Figueira da Foz.

No ano passado movimentaram-se 3.756.293 toneladas de mer-

cadorias, o que representa um aumento de 25 por cento relativamente a 2009. Os valores de 2010 também superaram largamente os de 2008, o ano que detinha o recorde portuário de movimentação de cargas. Os granéis sólidos estiveram em evidência com 1.613.472 toneladas movimentadas, constituindo 42,95 por cento do tráfego total de mercadorias. A carga geral

**EM TERMOS TOTAIS, O MELHOR MÊS DE 2010, NO QUE RESPEITA À MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NO PORTO DE AVEIRO, FOI MAIO, COM 394.043,90 TONELADAS DE CARGA TRANSACCIONADA**

realizou 31,92 por cento do transporte total, acima dos 25,12 por cento dos granéis líquidos.

Quanto ao porto da Figueira da Foz, que está sob a alçada do porto de Aveiro, cresceu 37 por cento em 2010, ano que passa a deter o recorde no transporte de mercadorias (1.615.891 toneladas).

## Desempenhos superiores

Com base na estatística portuária, 2010 começou com uma movimentação de cerca de 300.617,80 toneladas registadas em Janeiro, que revelou, logo aí, um crescimento de 56,65 por cento face ao mesmo mês do ano anterior, fazendo antever um ano positivo.

Em termos totais, o melhor mês de 2010, no que respeita à movimentação de carga no porto de Aveiro, foi Maio, com 394.043,90 toneladas de carga transaccionada.

Maio foi também o melhor mês do ano no que se refere à movimentação de granéis líquidos, com 107.237,90 toneladas, bem como o mês em que mais navios estiveram no porto de Aveiro, 100 no total.

Agosto foi o melhor mês registado em 2010 no que se refere aos granéis sólidos, com 191.277,10 toneladas de carga movimentada. Porém, este mês foi o pior no que se reporta à carga geral com apenas 71.543,20 toneladas registadas.

O melhor mês de 2010 para a movimentação de carga geral foi registado em Dezembro com um movimento de 157.060,51 toneladas, tendo sido, em contraponto, o pior mês no que se refere aos granéis sólidos, com 57.369,13 toneladas registadas.

Em campo oposto, o pior mês do ano passado ocorreu em Outubro com 245.575,90 toneladas movimentadas, tendo sido também, este mês, o pior no que se refere aos granéis líquidos, com 57.004,20 toneladas verificadas.

Em Fevereiro, o porto de Aveiro recebeu 68 navios, tendo sido esse o pior mês, neste campo de análise. |

## Porto de Aveiro - Elemento da Estratégia de Desenvolvimento Regional

O PORTO DE AVEIRO viveu em

2010 um importante ano da sua vida, com um movimento record de mercadorias, a activação da 3.ª fase da Via de Cintura Portuária e da Ligação Ferroviária à Linha do Norte, a entrada em operação do Santa Maria Manuela da empresa Pascoal & Filhos, ..., conquistando acresci-

da capacidade para se constituir cada vez mais como um elemento da estratégia de desenvolvimento regional que estamos a concretizar no Município de Ílhavo, na Região de Aveiro e na Região Centro de Portugal.

Embora vivendo um momento particularmente difícil em termos económico-financeiros, o retorno aos investimentos concretizados tem espaço para se conseguir neste ano de 2011 e nos anos próximos.

A localização privilegiada, a ligação a redes rodoviárias e ferroviárias de qualidade, o hinterland que se estende quase até Madrid, a gestão do Porto da Figueira da Foz, a crescente actividade da Comunidade Portuária de Aveiro e a sua forte ligação ao tecido empresarial da Região, são componentes relevantes para sustentar o crescimento do Porto de Aveiro nos próximos anos.

Depois de muitos estudos e alguns atrasos, perspectiva-se agora para este ano, o início da obra de “Reconfiguração da Barra do Porto de Aveiro”, numa aposta em conquistar navios de maior dimensão e novas tipologias de carga.

Na responsabilidade política, social e económico-financeira da APA, está o cumprimento de todas as suas obrigações para com a, também sua, Ria de Aveiro, nomeadamente no âmbito do seu plano de qualificação e valorização de que é gestora a sociedade anónima Polis Litoral Ria de Aveiro, constituída pelo Ministério do

**APESAR DO ACTUAL CONTEXTO ECONÓMICO-FINANCEIRO, “O RETORNO AOS INVESTIMENTOS CONCRETIZADOS TEM ESPAÇO PARA SE CONSEGUIR NESTE ANO DE 2011 E NOS ANOS PRÓXIMOS”**

Ambiente e pela CI Região de Aveiro. Ainda neste âmbito se deve referência à presença da APA na estrutura accionista da sociedade anónima Parque da Ciência e Inovação.

Deste conjunto de circunstâncias, competências, capacidades e responsabilidades, deriva a relevante importância do Porto de Aveiro na estratégia de desenvolvimento regional ao nível da Região de Aveiro e da Região Centro de Portugal, num trabalho onde a parceria institucional ocupa um lugar de capital importância.

No Congresso da Região de Aveiro de Fevereiro último, disse e aqui repetiu, que “a Região de Aveiro aposta no Mar há muitos séculos e está a fazê-lo cada vez mais. Também por isso fomos precursores do Cluster Nacional do Mar. Por isso também, defendemos a autonomia da gestão do Porto de Aveiro, gritando pela urgência em resolver os graves constrangimentos da inadequada legislação do trabalho portuário que fere a sua competitividade, querendo-o cada vez mais como um importante instrumento de desenvolvimento regional”.

O Município de Ílhavo e a CI Região de Aveiro integram com empenho a parceria institucional que apoia o crescimento devidamente sustentado do seu Porto, sendo cada vez mais importante e determinante a participação dos investidores privados para o aproveitamento e a rentabilização desta infra-estrutura nacional.

Seguimos Juntos nesta aposta de desenvolvimento regional onde o Porto de Aveiro ocupa um lugar de relevante importância estratégica.

### OPINIÃO

■ JOSÉ AGOSTINHO RIBAU ESTEVES  
■ Presidente da Câmara Municipal de Ílhavo  
■ Presidente do Conselho Executivo da Região de Aveiro





*60 anos de experiência ao serviço da  
Nutrição Animal.*



**SORGAL, SA.**

Sede / Dep. Técnicos / Administrativos  
morada  
Estrada 109 lugar da Pardala  
3880-728 S. João OVR - Portugal

fixo  
+351 256 581 100

fax  
+351 256 583 426 / 28

web site  
[www.sorgal.pt](http://www.sorgal.pt)

e-mail  
[geral@soja-sgps.pt](mailto:geral@soja-sgps.pt)



**GRUPO  
SOJA DE  
PORTUGAL**

JOSÉ LUÍS CACHO

PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA APA

# “O sector das exportações teve um peso determinante no crescimento do porto”

Considerando 2010 como o melhor ano de sempre do porto de Aveiro, José Luís Cacho, presidente da APA, destaca as exportações como o factor decisivo para esse crescimento

Um ano depois da conclusão da ligação ferroviária, o que se pode aferir?

Tem sido um caso de sucesso até do ponto de vista ferroviário, porque consegui movimentar um volume de cargas significativo, que representam cerca de três/quatro comboios diários de mercadorias.

Quando estavam previstos dois. Exacto e que, relativamente aos estudos de viabilidade que havia para este primeiro ano de movimentação ferroviária, ultrapassou largamente os objectivos para que o projecto estava desenhado, o que, naturalmente, nos deixa satisfeitos e mostra, claramente, o potencial que existe. A ferrovia é um factor que vem acrescentar um valor muito importante ao porto e que, tal como pensávamos, nos vai permitir, claramente, ser um porto de referência na região de proximidade de Espanha e na região de Castela e Leão. Posso dizer que o porto de Aveiro até já faz comboios para Madrid.

Com que regularidade?

Estamos a fazer um ou dois comboios semanais para Madrid, que era um objectivo mais a longo prazo. Logo no primeiro ano, começámos a fazer comboios para Madrid, o que demonstra a importância que a ferrovia veio trazer para o porto de Aveiro, que, inclusivamente, permitiu passar algumas cargas que eram movimentadas do modo rodoviário para o modo ferroviário. Posso dizer que, neste momento, cerca de 10 a 15 por cento das cargas secas existentes do porto de Aveiro já são movimentadas por forma ferroviária. Deste modo, conseguimos trazer algumas cargas – que não eram movimentadas aqui – e que, no futuro, vai ser determinante para a viabilização do porto, porque conseguimos trazer

mais cargas novas e acrescentar valor ao porto de Aveiro e à região.

2010 foi aqui um ponto de viragem na estratégia do porto.

Sim. Este projecto alavancou todo o crescimento que tivemos. Não podemos esquecer que 2010 foi um ano, na história do porto, que dificilmente se voltará a repetir. Foi o melhor ano de sempre do porto de Aveiro, bem como da Figueira da Foz, com crescimento de 25 e 37 por cento, respectivamente. Isto mostra a importância que está a ter aquela nossa estratégia de afirmação dos portos do Centro como porta atlântica. Demonstra, de certo modo, algum contentamento por, nestes últimos anos, termos conseguido fazer essa viragem, que não foi fácil, até motivado pelos condicionalismos da crise.

Que não afectaram o porto.

Num cenário de crise económica,

**“OS DOIS PORTOS [AVEIRO E FIGUEIRA], HOJE, JÁ MOVIMENTAM MAIS DE CINCO MILHÕES DE TONELADAS. O NOSSO OBJECTIVO É PROCURARMOS CHEGAR AOS SETE MILHÕES ATÉ 2015”**

ter estes resultados é, naturalmente, motivo de uma satisfação muito grande. Mais importante do que isso é que esse crescimento foi assente, essencialmente, nas exportações. As exportações da nossa economia é que alavancaram todo esse crescimento económico, quer em Aveiro quer na Figueira da Foz, o que demonstra que a nossa região é muito dinâmica, que tem crescido. O porto reflecte muito a economia da região e esta mostra que está saudável, que está a reagir bem à crise e que está a ter um contributo muito importante na economia do país.

Houve um acréscimo de transacções por via da ligação ferroviária?

A ferrovia acrescentou algumas cargas ao porto. O nosso objectivo, em termos de viabilidade, é que 15 por cento do que é movimentado no porto seja feito por via ferroviária. Parece um número pequeno, mas é muito importante se atendermos que isso poderá significar cerca de 20 comboios de carga diária no porto de Aveiro, o que para a logística ferroviária é um número que tem importância.

Esse é um objectivo...

É um objectivo a médio prazo.

É exequível?

Naturalmente que sim. Temos condições de o fazer e acredito que o iremos atingir. A infra-estrutura está dimensionada e o porto tem condições para fazer essas cargas, quer com as cargas existentes quer com cargas novas que hão-de vir para o porto de Aveiro. Até porque há uma aposta grande da Comis-

são Europeia no desenvolvimento do transporte ferroviário – por um conjunto de questões económicas e ambientais, de segurança –, portanto, há aqui toda uma dinâmica ferroviária na qual os portos são uma peça importante na articulação, que funciona num modo intermodal, mas a aposta grande é no desenvolvimento do modo ferroviário.

Com esta ligação ferroviária, o porto de Aveiro atingiu um nível de importância estratégica europeia que não tinha?

Sim. O porto de Aveiro esteve, desde a primeira hora, incluído nas redes transeuropeias de transporte. Lembrou-me de no meu primei-

ro mandato, em 1999, em que esse era um dos nossos objectivos e conseguimos-o. O governo português, na altura, incluiu o porto nas redes transeuropeias de transporte, que levou a realizar todo este grande investimento que foi feito nos últimos anos no porto de Aveiro, nas nossas infra-estruturas. Todo este investimento foi assente nessa premissa do porto estar integrado nas redes transeuropeias de transporte e de ser uma peça importante no desenvolvimento do país e da região. Nessa estratégia, agora estamos a colocar em exploração todas estas infra-estruturas.

E a otimizar.

Sim e a rentabilizar esse investimento público que foi feito e que é importante para a região.

Que contactos e ligações foram estabelecidas, entretanto, para incrementar as transacções comerciais, nomeadamente com Espanha?

Também sou presidente da Associação de Portos de Portugal e, de certa forma, é uma coisa importante para o porto de Aveiro, já que vai permitir a afirmação dos portos do centro. Pela associação de portos, temos, também, uma estratégia internacional forte com os países da CPLP. Estamos a desenvolver um estudo de mercado na perspectiva de aumentar os fluxos marítimos com os Países de Língua Oficial Portuguesa, com Moçambique, com Angola, com o Brasil, com Cabo Verde, com a Guiné. Este estudo permite a definição de objectivos do ponto de vista de criação de linhas marítimas e de potenciar negócios com os países da CPLP, que é extremamente importante nesta estratégia do país de diversificação de mercados para países emergentes e de redireccionar um pouco a nossa política comercial e externa. Nós, como portos, integrados numa economia, também temos essa



“O PORTO reflecte a economia da região”, diz José Luís Cacho

missão e estamos a desenvolvê-lo. Nesse âmbito, a associação de portos...

São parceiros de negócios.

Exacto, que permite, através da associação de portos, criar negócios para os portos portugueses, potenciando a nossa economia nesses mercados. Paralelamente a isso, temos vindo a fazer um trabalho profundo com a região de Castela e Leão e, naturalmente, com a ligação ferroviária, estamos a aumentar os nossos contactos comerciais e estamos a conseguir trazer algumas cargas para o porto de Aveiro.

É uma relação win-win entre as duas regiões.

Exactamente. Até porque o grosso das trocas comerciais entre Portugal e Espanha são entre a região centro e a região de Castela e Leão e percebe-se bem a importância destes contactos.

Nesse sentido, o alargamento do hinterland ainda é uma prioridade? Continua a ser. Ainda fazemos uma pequena parte do que queremos fazer em Espanha.

O potencial é enorme. Sem dúvida. Com as novas cargas

que estamos a trazer para o porto, nasce um forte potencial para a região de Castela e Leão e nós estamos a trabalhar nesse sentido.

Neste contexto, que importância tem o projecto Proposse?

É um projecto de âmbito europeu, em que um conjunto de portos europeus demonstrou uma vontade de criar fluxos regulares entre si: porto de Aveiro, porto de Gijón (Espanha), um porto francês, um porto inglês e um outro irlandês. Percebemos que há mercado para uma linha regular entre estes portos e o Proposse tem esse objectivo de permitir criar essa linha que crie valor à economia desses portos e às empresas que ali estão, criando condições para que possam ser mais competitivas. Esperemos ter bons resultados com este projecto.

O porto de Aveiro participou numa sessão de trabalho, no âmbito deste projecto, em Gijón. Que conclusões foram retiradas deste encontro?

O projecto está numa fase de contactos com armadores, para além dos agentes económicos, na perspectiva de ver a viabilidade e condições da exploração dessa linha comercial.

Quando poderá estar a funcionar pleno?



Não sei dizer a data prevista para a conclusão do projecto, que já está numa fase avançada e em que o porto de Aveiro é um dos parceiros.

#### Há outros projectos semelhantes que estejam a decorrer?

Temos vários. Temos o projecto da E-80, com Salamanca. É preciso ver que nestes projectos que estamos a desenvolver – quer no Proposse, quer na E-80 – procuramos envolver as entidades locais. Envolvermos a AIDA nesse projecto, assim como a Universidade de Aveiro; são parceiros nossos que estão integrados no projecto, bem como um conjunto de empresas que seleccionámos e estamos a trabalhar em parceria com eles na perspectiva do seu desenvolvimento.

#### São mais-valias.

E que são mais-valias para esses projectos. Assim como com a E-80, envolvermos essas entidades que são peças importantes no desenvolvimento e implementação desses projectos para depois terem retorno para região e para o porto.

O porto de Aveiro tornou-se, recentemente, um porto irmão de Itaqui (no Brasil). É uma acção de cosmética de política externa ou é algo mais profundo?

O primeiro acordo de geminação que fizemos foi com o porto de Gijon, com quem já estamos a desenvolver, através do projecto Proposse, um conjunto de projectos e temos tido uma parceria enorme na área da formação, na troca de informação, troca de cooperação. Achámos que este modelo de parceria com outros portos era interessante e estamos a exportá-lo para outros países. Levámo-lo, agora, para o Brasil e fizemos esse acordo com o porto de Itaqui e com isso criar fluxos de cargas, de mercadorias. Esse é sempre um ponto assente, mas para além disso há toda uma cooperação que envolve as regiões dos dois portos, nomeadamente com as universidades, com as empresas, com as associações comerciais, com as comunidades portuárias. Tivemos bons resultados com Gijon e temos o objectivo de, sempre que outros portos o queiram, alargar a outros países e portos.

#### Com o aumento constante do preço dos combustíveis, têm havido alguma retracção na movimentação de cargas?

A movimentação de combustíveis no porto de Aveiro é um processo novo, que começou há cerca de dois anos, mas que tem vindo, lentamente, a crescer. É um processo que tem vindo e que vai continuar

a crescer, pelo que não vai sentir esse efeito, porque ainda não está na fase estabilizada, dos consumos. Para os operadores é competitivo operar a partir do porto de Aveiro. Se calhar não é por acaso que os combustíveis na região de Aveiro são dos mais baratos do país; se calhar deve-se à proximidade ao porto de Aveiro e com isso eles vão procurando chegar a postos mais longínquos onde seja viável a logística a partir do porto de Aveiro. É um processo que vai continuar a crescer independentemente da oscilação do mercado.

#### 2010 foi um ano recorde para o porto de Aveiro. Que sectores mais contribuíram para esse crescimento?

O melhor ano de sempre e o que mais contribuiu foi, como já referi, as exportações. O sector das exportações teve um peso determinante no crescimento do porto. Os sectores que mais cresceram foram, essencialmente, os granéis líquidos e os granéis sólidos.

#### Sem a ligação ferroviária não teria sido possível esse crescimento?

Teve a sua componente. Posso referir um caso concreto de uma carga que foi possível exportar pela primeira vez do país, porque conseguiu uma solução logística e ferroviária, a partir das instalações

deles para o porto de Aveiro, com condições competitivas para poder exportar. Por aqui se vê a importância que tem este projecto. Em volume de carga não foi significativo, mas mostra a importância que tem e que poderá ter no futuro o desenvolvimento destes projectos.

#### Espera para este ano o mesmo nível de crescimento?

Foi um ano difícil de repetir na história dos dois portos (Aveiro e Figueira). São crescimentos invulgares e que são difíceis de repetir e de igualar. Penso e acredito que o porto tem de crescer mais com novas cargas. O porto vai continuar a crescer. A movimentação de cargas tem picos, mas acredito que porto, independentemente do que possa ser este ano, vai continuar a crescer.

#### Poderá é não ser um crescimento a essas taxas.

Exacto. Estamos a aproximar-nos dos quatro milhões de toneladas. O nosso objectivo é chegar aos cinco milhões até 2015. Não sei se conseguiremos cumprir esses objectivos, esperemos que sim; e o porto

da Figueira a movimentar cerca de dois milhões de toneladas. Em conjunto, os dois portos, hoje, já movimentam mais de cinco milhões de toneladas. O nosso objectivo é procurarmos chegar aos sete milhões até 2015.

#### Figueira também sido um bom desafio?

Não foi fácil. Ao fim de dois anos de trabalho, sentimos alguma gratificação no desenvolvimento do porto da Figueira, que era um porto que estava com muitos problemas.

#### Havia alguns atritos.

Não tinha uma estratégia, um caminho, um rumo. Conseguimos imprimir esse rumo, essa estratégia; estamos a fazer fortes investimentos. As empresas, os operadores e as entidades da Figueira estão satisfeitas com esse trabalho e têm reconhecido isso mesmo. Naturalmente, esta estratégia articulada entre os dois portos, mantendo aqui um espírito são de concorrência e de actividade, que é o objectivo – servir a economia nas melhores condições possíveis, mantendo a concorrência sã (porque quem opera nas cargas são operadores

privados), que permite um equilíbrio e o desenvolvimento da nossa região. São as portas atlânticas da Região Centro, como costumamos dizer.

#### Qual tem sido a importância da comunidade portuária no incremento do porto de Aveiro?

A comunidade portuária tem sido um parceiro do porto de Aveiro, tem desempenhado bem o papel para que foi constituída, graças muito ao trabalho, à dedicação e empenho do Professor Nogueira Leite, que tem sido incansável no apoio que nos tem dado. Tem sido um lobby importante na defesa do porto, da economia da região, das empresas e em toda a nossa estratégia de crescimento. Para além disso, tem tido um papel importante no desenvolvimento de alguns projectos relevantes e de parcerias com outras entidades, como com universidades, com as câmaras, até com outras regiões. Lembro que o professor Nogueira Leite é o presidente do cluster do Oceano XXI, que tem tido um excelente trabalho no desenvolvimento desse cluster e no qual nos temos afirmado, também.

**em Grupo  
por Força do Mar...**

**AVEIPORT** **EUROLINE**

AVEIPOINT | Edifício ETE - Terminal Granéis Sólidos Porto Aveiro | 3834-908 Gafanha da Nazaré | Tel.: 220 028 790 - Fax: 220 028 794 | aveiport@aveiport.pt  
EUROLINE | Edifício ETE - Terminal Granéis Sólidos Porto Aveiro | Apartado 135 | 3834-908 Gafanha da Nazaré | Tel.: 220 028 780 - Fax: 220 028 784 | euroline@euroline.pt

Largo do Corpo Santo, 21 | 1200-129 LISBOA | Tel. 211 128 000 | Fax 211 128 095 | info@ete.pt | www.ete.pt

**3.756.293,42**

toneladas de mercadoria movimentada no porto de Aveiro em 2010

**1.199.102,01**

toneladas de carga geral movimentada no porto de Aveiro em 2010

**1.613.482,93**

toneladas de granéis sólidos movimentados no porto de Aveiro em 2010

**24,6%**

é o crescimento verificado no porto de Aveiro face a 2009

**943.708,48**

toneladas de granéis líquidos movimentados no porto de Aveiro em 2010

**72,7**

milhões de euros de investimento total associado à ligação ferroviária

**35**

milhões de euros de investimento na empreitada de reconfiguração da barra do porto de Aveiro

**9**

km de via férrea entre a saída do Terminal de Cacia e a entrada no Porto de Aveiro

**6**

km de extensão dentro do porto com um feixe de cinco linhas

**37,26%**

é o crescimento verificado no porto da Figueira da Foz face a 2009

**971**

navios no porto de Aveiro em 2010

**476**

navios no porto da Figueira da Foz em 2010

**770.159,84**

toneladas de carga geral movimentada no porto da Figueira da Foz em 2010

**176.966,56**

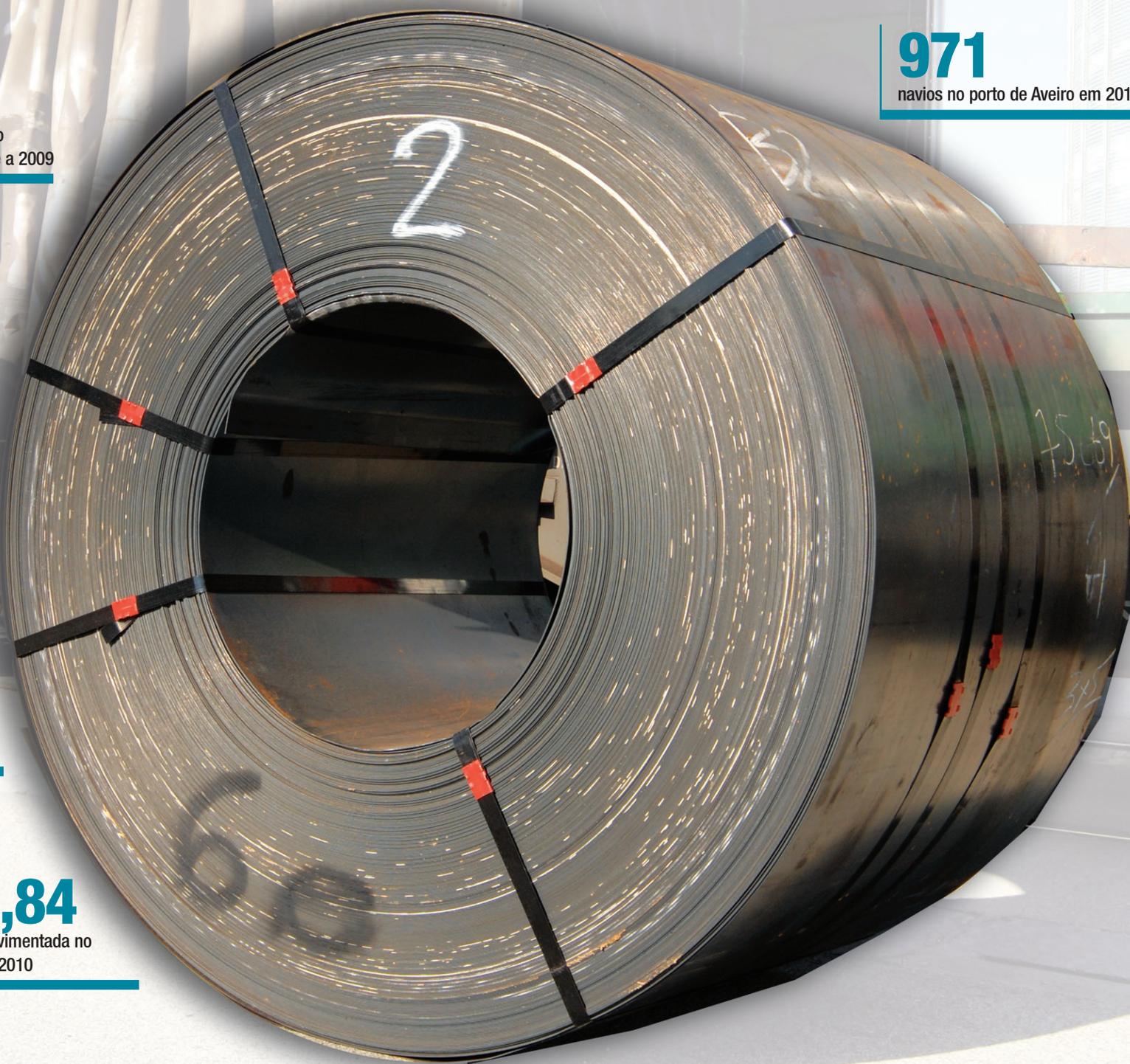
toneladas de carga contentorizada movimentados no porto da Figueira da Foz em 2010

**668.764,78**

toneladas de granéis sólidos movimentados no porto da Figueira da Foz em 2010

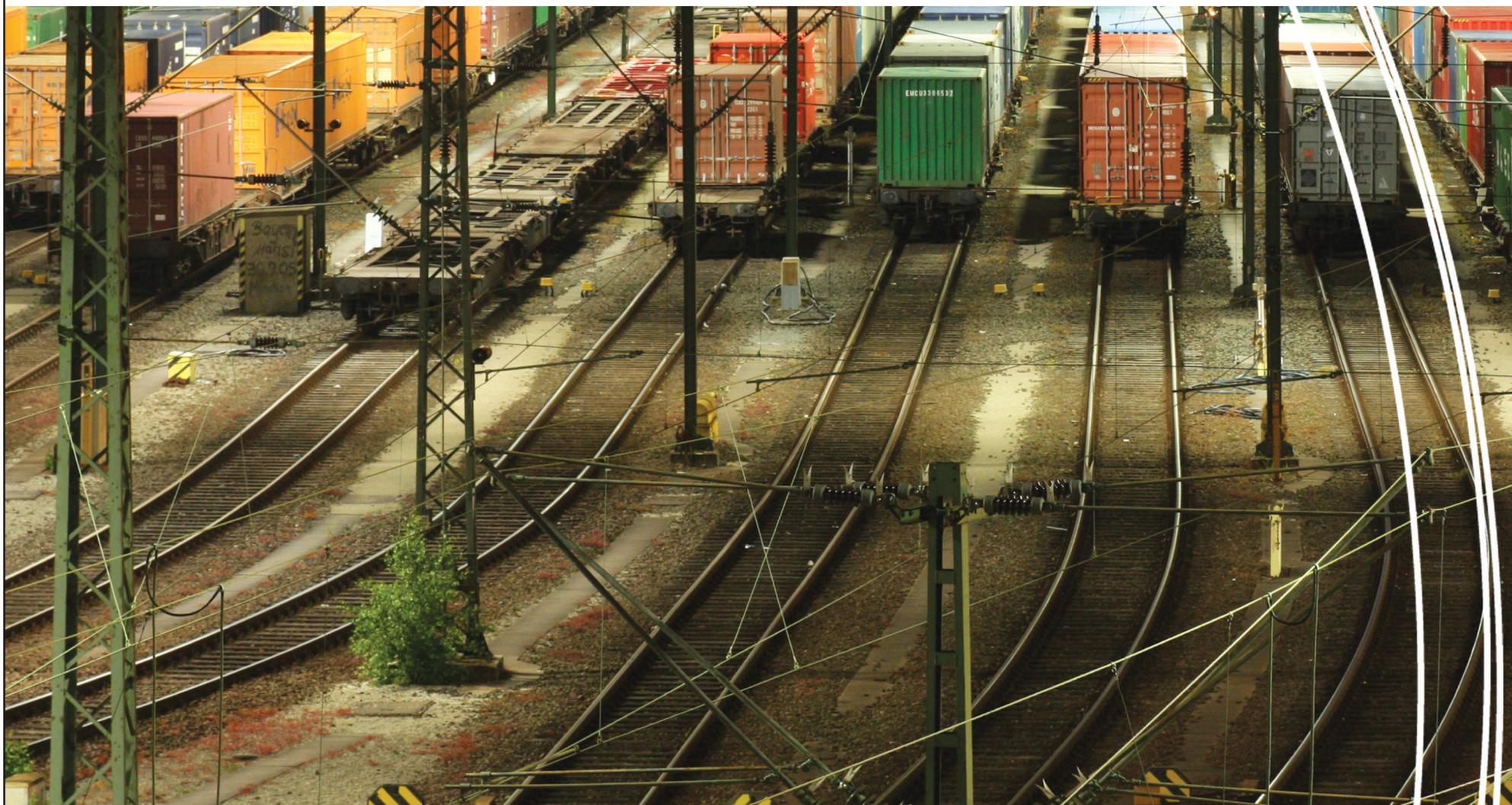
**1.615.891,18**

toneladas de mercadoria movimentada no porto da Figueira da Foz em 2010





# A história do transporte ibérico de mercadorias agora vai ser escrita por outras linhas.



## A integração europeia está a chegar ao transporte de mercadorias. Com a Cargo-Logistics Portugal, o país não vai perder este comboio.

Para o transporte de mercadorias, o futuro tem um nome: ferrovia. Para grandes distâncias, é o transporte mais seguro, mais económico e mais fiável. Além disso, transporta mais com menos emissões de CO<sub>2</sub> e um menor consumo de energia, logo é o melhor para o ambiente.

É por isso que, por toda a Europa, a aposta é no transporte ferroviário de mercadorias e na integração das redes nacionais. Com a chegada da Cargo-Logistics Portugal, o nosso

país está pronto para este desafio.

Com 2700 vagões, múltiplas bases logísticas próprias e 75 locomotivas eléctricas e diesel para puxar pelo seu negócio, a Cargo Logistics-Portugal traz-lhe todas as vantagens do transporte ferroviário de mercadorias. E não só.

Oferecemos soluções logísticas completas, que integram vários modos de transporte para todos os tipos de tráfego: multimodal,

granéis sólidos e líquidos, siderúrgicos e materiais de construção, matérias-primas e produtos florestais, veículos automóveis e componentes, tudo num serviço chave na mão.

Com a Cargo-Logistics Portugal, a sua empresa fica mais perto do mercado nacional, ibérico e global. E o país fica mais competitivo.

### CPCARGA

Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, SA  
Tel.: (+351) 211 026 708 | infocpcarga@pcarga.pt  
www.pcarga.pt



**CARGO-LOGISTICS PORTUGAL**  
Soluções Logísticas de Alta Performance

# Porto de Aveiro é um dos parceiros do projecto europeu Proposse

Porto de Aveiro promove Short Sea Shipping através de participação em projecto europeu PROPOSSE, que prevê captação de fluxos para o transporte marítimo

■ O projecto PROPOSSE - Promote Ports, SSS & SME Cooperation é um projecto europeu de cooperação entre os portos de Aveiro, de Gijón, Le Havre, Poole e Cork; as associações representativas de PME, Associação Industrial do Distrito de Aveiro e a Câmara de Comércio de Oviedo; e um organismo inglês de I&D, Marine South East, para a promoção do Short Sea Shipping (SSS) junto das PME fixadas nos respectivos hinterlands. A descrição do projecto foi feita por Marta Alves, da Administração do Porto de Aveiro, à Associação dos Portos de Portugal, em [www.portosdeportugal.pt](http://www.portosdeportugal.pt).

A responsável salientou que “para além das actividades de gestão e monitorização e de disseminação dos resultados dos projectos, que são comuns e obrigatórias em projectos de cooperação transeuropeus, o projecto PROPOSSE prevê a identificação e a caracterização das linhas regulares de SSS em serviço no Arco Atlântico, a realização de um estudo de mercado dos hinterlands dos portos do projecto, a análise das necessidades logísticas das PME, a promoção de alianças entre os transportadores rodoviários e os operadores marítimos/operadores logísticos e, por fim, a definição e o estudo da viabilidade de novos serviços potências de SSS”.

Refira-se que trata-se de um projecto que arrancou em Março de 2009, frisando Marta Alves que, actualmente, estão concluídas “as actividades de caracterização da oferta dos serviços de SSS no Arco Atlântico”, que envolveram a realização de entrevistas aos 20 princi-



PROJECTO EUROPEU promove o Short Sea Shipping

pais armadores que operam no segmento de SSS e a elaboração do estudo de mercado dos hinterlan-

No artigo publicado pela Associação dos Portos de Portugal, Marta Alves salienta que estão em

PME quanto a serviços logísticos complementares”.

## Projecto concluído em Dezembro

A data prevista de conclusão do projecto PROPOSSE é 31 de Dezembro de 2011, esperando-se que “os seus principais resultados sejam um maior conhecimento das cadeias logísticas das PME fixadas no espaço objecto de intervenção do projecto, os obstáculos existentes à sua maior utilização do SSS, a

definição de novos serviços de SSS e/ou o reforço dos existentes e a concertação de estratégias entre operadores rodoviários e marítimos ou logísticos para a sua operacionalização”.

Considerando que o projecto PROPOSSE “constitui um relevante instrumento para a promoção do SSS”, Marta Alves frisa que “a participação do Porto de Aveiro na sua concretização será um importante contributo para o seu desenvolvimento”. Acresce que “a

pertinência deste projecto na estratégia de crescimento do Porto de Aveiro prende-se com o facto do mesmo possuir forte potencial para o reforço da sua actividade no segmento do SSS, dado a sua localização privilegiada no corredor europeu E-80, mas também devido às suas valências operacionais, mormente a sua oferta de terminais especializados, de vastas áreas para a fixação de actividades logísticas e de boas acessibilidades rodo-ferroviárias”.

**PROPOSSE É UM PROJECTO EUROPEU DE COOPERAÇÃO ENTRE OS PORTOS DE AVEIRO, DE GIJÓN, LE HAVRE, POOLE E CORK, AS ASSOCIAÇÕES REPRESENTATIVAS DE PME E UM ORGANISMO INGLÊS DE I&D**

ds dos portos parceiros, com a identificação de oportunidades de captação de fluxos para o transporte marítimo.

curso “a concretização de entrevistas aos operadores logísticos e às associações sectoriais com vista a identificar as necessidades das

COM 226.353 EUROS DE RESULTADO LÍQUIDO EM 2009

## Porto de Aveiro cresce lucros em 2,27 por cento

■ O resultado líquido obtido no ano de 2009 foi positivo em 226.353 euros, um valor que representa uma melhoria face ao ano anterior, em 2,27 por cento.

Segundo revela o relatório de contas de 2009 (o mais recente co-

nhecido, já que o do ano passado só será publicado em Maio), a evolução do resultado operacional, em 2009, com uma diminuição de 1.535 mil euros relativamente ao ano anterior “é o reflexo de uma diminuição dos proveitos operacionais

em 13,71 por cento. No que concerne ao resultado financeiro, a Administração do Porto de Aveiro esclarece que se registou, em 2009, “um decréscimo de 48,07 por cento relativamente ao ano anterior”, uma evolução que “decorre das ta-

xas das aplicações obtidas resultantes do contexto financeiro”.

A Administração do Porto de Aveiro vinca, no relatório de contas de 2009, o facto de aquele ano ter ficado marcado por circunstâncias que “já ganharam direito a in-

tegrar lugar de destaque na história do porto de Aveiro”, referindo-se à conclusão da acessibilidade ferroviária, um processo que apelidou de “complexo”.

No que se refere aos resultados, a APA sublinha que “2009 foi

um ano difícil”, em que “o efeito da crise e o conseqüente congelamento dos investimentos privados previstos resultou na quebra do movimento portuário, com impacto muito negativo no primeiro trimestre”.



# ilhavo

uma costa nova, uma vista alegre



Câmara Municipal de **ilhavo**

» [www.cm-ilhavo.pt](http://www.cm-ilhavo.pt)

## BREVES

ARRANQUE DE NOVA  
ESTRUTURA PORTUÁRIA

2009 assinala o arranque da estrutura empresarial da Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A. (APFF). Segundo expressa a administração portuária no relatório de contas de 2009, “apesar da complexidade do processo, desenvolveu-se uma solução que, assim o esperamos, dê sustentabilidade à nova estrutura portuária”.

FACTOS POSITIVOS  
EM 2009

Com base no relatório de contas do porto da Figueira da Foz de 2009, a administração portuária defende haver a realçar “factos muito positivos neste primeiro ano de existência da Administração do Porto da Figueira da Foz”. No documento, os responsáveis salientam a obra de prolongamento do molhe norte, a reabilitação dos equipamentos de movimentação do porto comercial, o lançamento das obras de requalificação dos cais comercial e da ampliação do porto de recreio. “Um conjunto significativo de obras, no valor de 13,2 milhões de euros, sinal de que o Porto da Figueira da Foz se moderniza, acompanhando os ventos do progresso”, vinca a administração portuária.

MAPA DA ESTRATÉGIA DA  
QUALIDADE DO GRUPO

A 20 de Novembro de 2009, foi aprovado o Mapa da Estratégia da Qualidade do Grupo, elaborado de acordo com a metodologia Balanced Scorecard, sendo assumida como visão “criar uma cultura de qualidade” e como missão “garantir a excelência e a qualidade do serviço em todas as actividades desenvolvidas”. Este mapa encontra-se focalizado na melhoria de três processos, considerados fundamentais para a mudança organizacional associada à adopção plena do modelo de “landlord port”: gestão das concessões, pilotagem e “Front Office”.

# Porto da Figueira alcança resultados históricos em 2010

2010 é um ano que vai ficar na história do porto da Figueira da Foz, com a actividade portuária a registar um crescimento de 37,26 por cento



**PORTO DA FIGUEIRA** movimentou 1.615.891,18 toneladas de carga

O porto da Figueira da Foz registou, em 2010, um volume de carga de 1.615.891,18 toneladas transaccionadas, valor que compara com os 1.177.218 toneladas em 2009, o que

grandes volumes de movimento portuário e que permite, tal como defende José Luís Cacho, presidente do Conselho de Administração do Porto de Aveiro, entidade gesto-

tuárias, em conjunto, conseguem um movimento de cinco milhões de toneladas de cargas, sendo, porém, objectivo da administração portuária atingir os sete milhões em 2015.

No que se refere ao ano passado, o porto da Figueira da Foz aportou 476 navios, que foram responsáveis pelo movimento de 770.159,84 toneladas de carga geral, 176.966,56 toneladas de carga contentorizada e 668.764,78 toneladas de granéis sólidos.

Março foi o melhor mês de 2010 no que se refere ao número de na-

vios aportados na Figueira da Foz, sendo que Junho foi o melhor mês para o movimento de granéis sólidos, tendo sido transaccionados, naquele mês, 92.879,97 toneladas de carga.

Já Agosto foi o melhor mês para a transacção de carga geral no porto da Figueira da Foz, ao movimentar 91.073,02 toneladas de carga.

Por seu turno, o movimento de carga contentorizada conheceu o seu melhor mês em Novembro, altura em que foram transaccionadas 24.103,99 toneladas de carga.

## Fevereiro foi o pior mês

No ano passado, o mês de Fevereiro foi o pior para o porto da Figueira da Foz, com 103.109,88 toneladas movimentadas. Um mês que foi também o pior no que se refere ao número de navios aportados (29), bem como no movimento de carga contentorizada (9.877,45 toneladas) e carga geral (45.239,45 toneladas).

O pior mês para o movimento dos granéis sólidos foi registado em Dezembro, com 27.904,30 toneladas transaccionadas.

## PORTO DA FIGUEIRA MOVIMENTOU

770.159,84 TONELADAS DE CARGA GERAL, 176.966,56 TONELADAS DE CARGA CONTENTORIZADA E 668.764,78 TONELADAS DE GRANEIS SÓLIDOS

revela um crescimento de 37,26 por cento.

Números que colocam o porto da Figueira da Foz no mapa dos

ra do porto da Figueira da Foz, desenvolver o que designa de “porta atlântica” da região centro.

De facto, as duas entidades por-

## EM 2009

## Figueira regista prejuízo de 18 mil euros

Com base no exercício de 2009, cujo relatório de contas é o mais recente, o porto da Figueira registou um prejuízo de 18.344 euros.

De facto, o resultado operacional de 2009 foi negativo em 16.590 euros que acumulou para um resultado líquido negativo de 18.344

euros, um desempenho justificado essencialmente pelos juros suportados relativos a empréstimos bancários de curto prazo.

O Valor Acrescentado Bruto, em 2009, foi de cerca de cinco milhões de euros (5.323.623 euros), um indicador que a administração

portuária considera que “seria mais realista, considerando apenas as amortizações dos bens adquiridos pela empresa em 2009”.

Refira-se que a Administração do Porto da Figueira da Foz foi constituída através do Decreto-Lei 210/2008, de 3 de Novembro e até

essa data aquele porto fazia parte integrante do IPTM, sendo também da sua responsabilidade a gestão directa do porto, a qual se manteve até à primeira eleição dos órgãos sociais, que ocorreu a 30 de Dezembro de 2008. Nestas circunstâncias, refere o relatório

de contas de 2009, “as demonstrações financeiras do exercício de 2008 incluem apenas a subscrição do capital social pela APA, não tendo sido nem elaborada nem apresentada demonstração de resultados”, o que influi nos resultados demonstrados em 2009.



Porto de  
AVEIRO

# PORTA LOGÍSTICA DA REGIÃO CENTRO: A SUA SOLUÇÃO LOGÍSTICA INTERMODAL

[www.portodeaveiro.pt](http://www.portodeaveiro.pt)



APA - Administração do Porto de Aveiro, S.A.

Edifício 9, Forte da Barra, Apartado 91  
3834-908 Gafanha da Nazaré - Portugal

[www.portodeaveiro.pt](http://www.portodeaveiro.pt)  
[geral@portodeaveiro.pt](mailto:geral@portodeaveiro.pt)

Tel. +351 234 39 33 35 (9)  
Fax + 351 234 39 33 99

# Porto prolonga molhe norte

António Mendonça lançou, no início do mês, o concurso público internacional para a empreitada de reconfiguração da barra do porto de Aveiro

Luis Ventura

■ O então ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, António Mendonça, presidiu no início do mês, em Ilhavo, ao lançamento do concurso público internacional para a empreitada de reconfiguração da barra do porto de Aveiro, tendo em vista a melhoria das acessibilidades marítimas. O governante, agora demissionário, sustentou que “os portos são factor de competitividade e, nesse sentido, a melhoria das condições do porto de Aveiro é uma prioridade de investimento”.

As obras estão orçadas em 75 milhões de euros, sendo o investimento financiado através de fundos comunitários, do orçamento



ANTÓNIO MENDONÇA disse querer continuar a pensar em “termos de crescimento”

## NÚMEROS

35

milhões de euros de investimento

2013

ano de conclusão prevista da obra

200

metros de prolongamento do Molhe Norte

13,2

metros será a cota de navegação

do porto de Aveiro e de verbas do Estado.

Os trabalhos, que deverão iniciar-se em meados deste ano e ficar concluídos em 2013, incluem o prolongamento em 200 metros do Molhe Norte e o aprofundamento do canal de navegação do porto de Aveiro até à cota -13,2 metros.

Esta nova configuração da barra deverá permitir o tráfego em condições de segurança e, tanto quanto possível, sem limitações de maré ou meteorológicas, de navios de maior dimensão do que os actuais, ou seja, com um comprimento até 200 metros e um calado de 10,5 metros.

“Trata-se da última grande obra

que fecha um conjunto significativo de investimentos realizados nos últimos dez anos no porto de Aveiro”, afirmou, na altura, o presidente da Administração do Porto de Aveiro, José Luis Cacho. Esse conjunto de investimentos “compreendeu os novos terminais do porto, o fecho da via de cintura portuária e a ligação ferroviária ao porto de Aveiro”, considerando a obra ontem lançada “fundamental para a viabilização de todos os investimentos já realizados”.

### Investimentos selectivos

António Mendonça disse, na mesma ocasião, que a empreitada inse-

re-se na postura “mais exigente e selectiva” que o Governo tem vindo a adoptar no que diz respeito às obras públicas, devido à actual conjuntura.

“A situação actual manda que sejamos muito mais exigentes e selectivos relativamente às prioridades e é isso que está a ser feito”, continuou António Mendonça, justificando que há uma “diferença substancial” entre os projectos que existiam quando este Governo tomou posse e aquilo que está a ser executado.

O governante defendeu que os investimentos e os esforços do Governo têm de ser orientados para projectos que “asseguram retorno

efectivo para a economia nacional e que asseguram factores de competitividade adicionais” para a economia e para as empresas.

António Mendonça justificou que, apesar das dificuldades que o país atravessa, “é fundamental pensar em termos de crescimento”. “É óbvio que a economia portuguesa só poderá crescer se também existir investimento”, sublinhou.

O então ministro realçou ainda a aposta no trabalho que está a ser feito ao nível da consolidação orçamental, adiantando que o Governo “está a ter resultados positivos relativamente ao esforço que tem vindo a ser feito”.

COM O APOIO DA APA

## Livro retrata “O mar no século XXI”

■ “O Mar no Século XXI”, de autoria do Cte. Armando Dias Correia, actual Comandante do NRP Bérrio (navio de apoio logístico da Marinha Portuguesa) e docente do ISCIA - Instituto Superior de Ciências da Informação e da Administração, foi lançado nas Jornadas do Mar, que decorreram na Escola Naval de 8 a 12 de Novembro do ano passado.

Trata-se de edição da FEDRAVE - Fundação para o Estudo e Desenvolvimento da Região de Aveiro para o DETMAR - Departamento de Tecnologias do Mar do ISCIA.

“O Mar no Século XXI” procura salientar o valor actual do mar em diversas perspectivas, nomeadamente quanto às características físicas, aos recursos vivos, aos recursos vegetais, às potencialidades energéticas, aos recursos minerais, à importância para a ciência, ao contributo para a estabilidade ambiental da Terra, ao peso na economia e ao impacto na geopolítica e na geoestratégia. Aborda, também, a relevância do mar para os Estados Unidos, NATO, Europa e Portugal. No final, apresenta uma análise prospectiva dos desafios marítimos que Portugal e o mundo irão enfrentar nas próximas décadas. O livro foi apoiado pelo Porto de Aveiro, sendo distribuído em todo o país pela Editora Prefácio, de Lisboa.



## ACORDO FIRMADO A 26 DE NOVEMBRO ÚLTIMO

# Aveiro torna-se porto-irmão de Itaqui

■ A Administração do Porto de Aveiro (APA, S.A.) e a Autoridade Portuária do Porto do Itaqui, em S. Luís do Maranhão, Brasil, assinaram, no passado dia 26 de Novembro, um Acordo Internacional de Portos Marítimos Irmãos.

José Luís Cacho, pela APA, e Hermes Luís Farias Ferreira, pela EMAP, foram os subscritores do

acordo, na sede do Porto de Aveiro.

A permuta de informações referentes às movimentações operacionais de navios de carga e de passageiros em cada porto, projectos de desenvolvimento de infra-estruturas portuárias e pesquisas de marketing em geral integram o clausulado do acordo, que contempla também a consti-

tuição de grupos de trabalho para intercâmbio de conhecimentos e visitas de natureza técnica entre os dois portos.

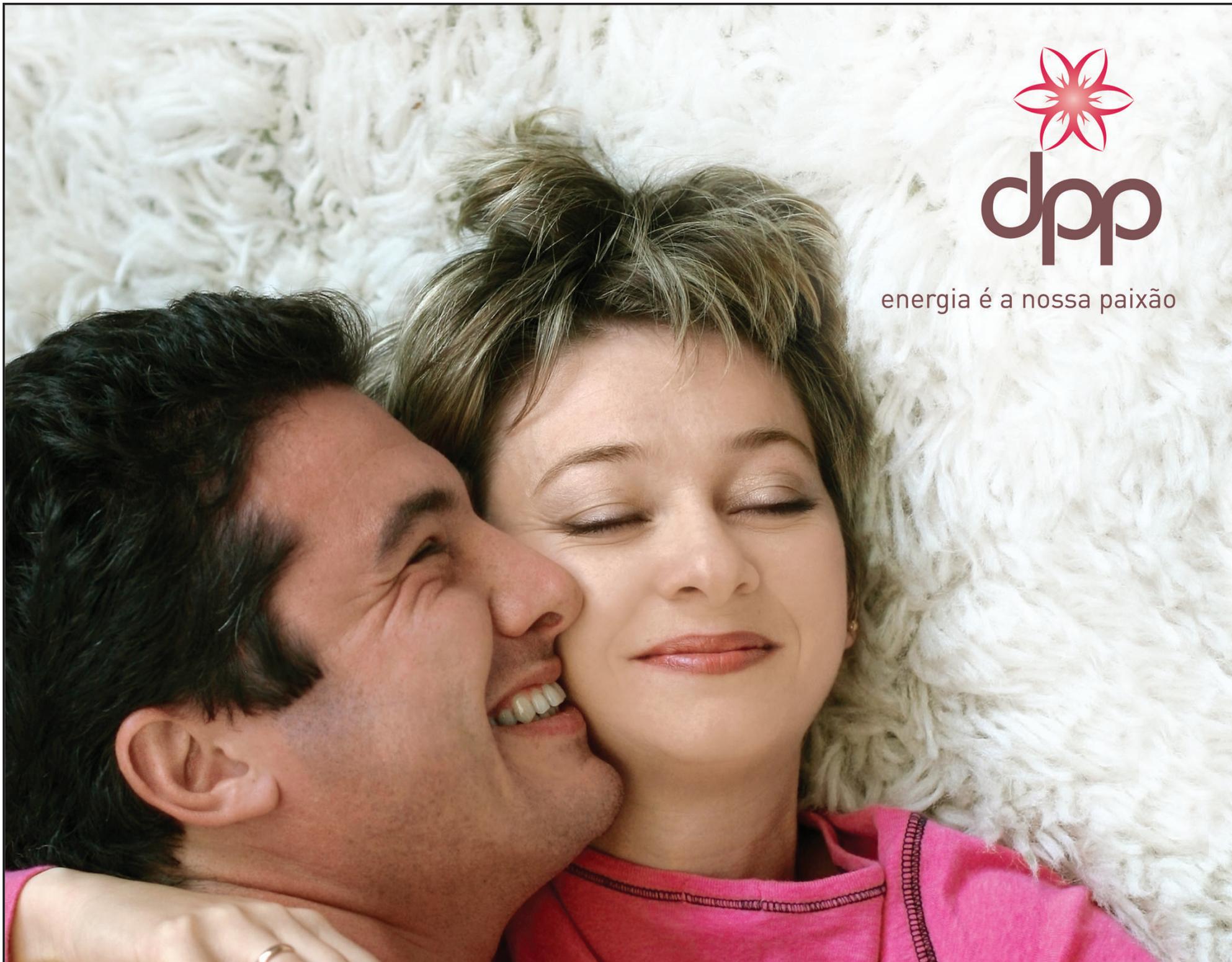
As partes outorgantes assumiram ainda o compromisso de fomentar, através dos seus meios normais de promoção, o relacionamento e as vantagens negociais entre os Portos Irmãos.



ITAQUI fica localizado em S. Luís do Maranhão, no Brasil



energia é a nossa paixão



**707 200 538**

[www.dppportugal.com](http://www.dppportugal.com)

Mais do que uma empresa, somos uma equipa de profissionais altamente especializados na inovação, promoção e distribuição de produtos e serviços energéticos cujo objectivo é a satisfação total das necessidades do mercado.

A nossa experiência, com mais de uma década neste sector – e porque privilegiamos com especial empenho a inovação –, permite-nos disponibilizar um alargado conhecimento técnico e comercial no sector da energia

A nossa aposta na constante inovação, designadamente no que concerne a distribuição, comercialização e prestação de serviços de energia, merece já a confiança de mais de 5000 clientes, espalhados por todo o território nacional (Continente e Ilhas).



# Movimento de cargas por modo ferroviário iniciou há um ano

A ligação ferroviária ao porto de Aveiro foi inaugurada a 27 de Março de 2010, um acto que os diversos interlocutores consideraram "histórico"

■ Foi a 27 de Março do ano passado que o porto de Aveiro deu um passo decisivo na sua história, com a inauguração da ligação ferroviária. Um anseio com cerca de 30 anos e que implicou um investimento global de 72 milhões de euros.

José Luís Cacho, presidente da Administração do Porto de Aveiro, aquando da inauguração desta infra-estrutura, enalteceu os que tornaram esta obra possível. Esta obra é, frisou o responsável na altura, a "concretização de um processo que teve muitos volte-faces e difícil".

"Naturalmente sinto-me satisfeito e contente por ter conseguido concretizar esta obra", disse José Luís Cacho, na altura, acrescentando tratar-se de "um projecto estratégico e fundamental para o futuro do porto".

Para José Sócrates, primeiro-ministro demissionário e que inaugurou a infra-estrutura no ano passado, foram 30 anos a pensar na obra, que demorou 30 meses a ser executada. Com esta obra, que une o porto de Aveiro à rede ferroviária nacional, Sócrates acreditava estarem criadas as condições para que Aveiro desse "o seu contributo para o dinamismo económico nacional, integrando uma economia moderna e com ambição".

## Primeiro mês acima das expectativas

Durante o primeiro mês de funcionamento, o novo ramal ferroviário para o porto de Aveiro ficou "acima das expectativas iniciais", disse o administrador portuário José Luís Cacho, uma vez que a via



LIGAÇÃO FERROVIÁRIA foi ponto alto da actividade portuária em 2010

foi utilizada por uma média de dois comboios diários transportando entre 1.200 e 1.500 toneladas de carga.

Estas mercadorias poderão representar cerca de dez por cento do movimento anual do porto aveirense, estimou, na altura, o presidente do Conselho de Administração da empresa. Dados que se vieram a confirmar pelo cresci-

mento no volume de carga transaccionada no ano passado, já que o porto de Aveiro teve em 2010 o seu melhor ano de sempre.

O ramal entre a Linha do Norte

e o complexo portuário permite o acesso de novas cargas ao porto, nomeadamente cimento, aglomerados, ferro, cereais ou pasta de papel, acrescentou.

**O RAMAL ENTRE A LINHA DO NORTE E O COMPLEXO PORTUÁRIO PERMITE O ACESSO DE NOVAS CARGAS AO PORTO, NOMEADAMENTE CIMENTO, AGLOMERADOS, FERRO, CEREAIS OU PASTA DE PAPEL**

crescente da actividade" através da "ampliação continuada" do porto de Aveiro para o "espaço ibérico".

## 123 mil toneladas em oito meses

Nos primeiros oito meses de funcionamento, o ramal ferroviário que serve o porto de Aveiro

As obras de construção da via-férrea, com uma extensão aproximada de nove quilómetros, representaram um investimento global de 72 milhões de euros, 50 por cento comparticipados pelo Fundo de Coesão e o restante pelo Plano de Investimento e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central e pela REFER.

## Dados relevantes da ligação ferroviária

### INVESTIMENTO

O valor total do investimento associado à Ligação Ferroviária ascendeu a cerca de 72,7 milhões de euros repartido por três componentes:

- Plataforma Multimodal de Cacia
- Ramal do Porto de Aveiro
- Sinalização, Telecomunicações, Convel e Rádio Solo-Comboio (empregadas comuns à Plataforma Multimodal de Cacia e ao Ramal do Porto de Aveiro).

### COMPARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA

- Ramal de Ligação Ferroviária ao Porto de Aveiro
- 1.ª e 2.ª fases
- Fundo FEDER - Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
- Valor Candidatura: 31.022.594 €
- Comparticipação: 65%

- Terminal Multimodal de Cacia
- Fundo: FEDER - Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
- Valor Candidatura: 12.500.000,00 €
- Comparticipação: 65%

### TRABALHADORES

A construção da Ligação Ferroviária ao Porto de Aveiro, nas suas várias componentes, incluindo projectos, obras, fornecimento de materiais e equipamentos e fiscalização envolveu cerca de 200 empresas e mobilizou mais de 1500 trabalhadores, numa média de 83 trabalhadores/mês.

FONTE: Refer

## NO INÍCIO DO MÊS

# Porto de Aveiro estreia ligação ferroviária à capital espanhola

■ O porto de Aveiro estreou, no dia 18 de Março, a ligação a Madrid por ferrovia. A primeira viagem foi realizada por uma composição com destino à estação El Salobral, transportando um carregamento de bobinas provenientes de Inglaterra, chegadas ao porto de Aveiro por via marítima.

O comboio que partiu rumo à capital espanhola era composto por 13 vagões com 715 toneladas de carga líquida, numa operação que esteve a cargo da empresa Socarpor.

Segundo José Luís Cacho, presidente do Conselho de Administração da estrutura portuária avei-

rense, "consolida-se, deste modo, o alargamento do 'hinterland' do porto de Aveiro ao país vizinho".

Para a CP Carga, o negócio deu início à exploração do "eixo logístico marítimo-ferroviário" entre Aveiro e Madrid e enquadra-se numa "estratégia de actuação comum", visando uma "afirmação

transportou 123 mil toneladas, contribuindo para o crescimento de 30 por cento da infra-estrutura em 2010. A ferrovia aliviou igualmente as vias rodoviárias, retirando 5,381 camiões da rota do porto.

A ligação entrou em funcionamento a 29 de Março de 2010 e já

representa 4,13 por cento dos transportes. Em média, são três comboios que percorrem diariamente os nove quilómetros que unem o porto de Aveiro à plataforma multimodal de Cacia, transportando sobretudo pasta de papel, aglomerado de madeira, cereais e cimento.



O seu **Conselheiro Independente**

**40 anos**  
a gerir os  
seus valores



... **soluções integradas**



  
**ART**  
*corretores seguros, sa*

 **artkapital** **artlife** 

ALBERGARIA-A-VELHA Tel. 234 529 570 • Fax 234 529 579  
S. JOÃO DA MADEIRA Tel. 256 200 780 • Fax 256 200 789  
e-mail: [info@artnet.pt](mailto:info@artnet.pt) . [www.artnet.pt](http://www.artnet.pt)

VICTOR MANUEL BENTO E LOPO CAJARABILLE

VICE-ALMIRANTE, PROFESSOR COORDENADOR DO DETMAR - DEPARTAMENTO DE TECNOLOGIAS DO MAR DO ISCIA

# “Precisamos urgentemente de um planeamento estratégico”

Em entrevista, Victor Cajarabille, vice-Almirante e professor coordenador do DETMAR, salienta a urgência de criação de um planeamento estratégico no que ao mar diz respeito



Como vê, hoje, a relação Portugal-Mar?

Vejo principalmente como uma grande oportunidade de desenvolvimento e até de afirmação de Portugal no mundo. Temos uma Zona Económica Exclusiva (ZEE) com cerca de 1,7 milhões de km quadrados, sendo superada apenas por 10 países no mundo. A nossa Plataforma Continental (PC) poderá atingir 3,8 km quadrados, de acordo com a proposta cientificamente fundamentada entregue nas Nações Unidas em 2009, ficando também entre as maiores do planeta. Todos os estudos credíveis de elevado nível feitos por especialistas de calibre internacional indicam que o mar vai ser muito valorizado no futuro, face à escassez de alguns materiais em terra e ao avanço da tecnologia.

Por outro lado, a nossa posição estratégica de charneira atlântica e as prioridades da política externa estão directamente ligadas ao mar, num mundo globalizado onde as trocas comerciais se fazem maioritariamente pelo mar.

Nestas circunstâncias, a relação Portugal-Mar tem que ser aprofundada e merecedora da maior atenção por parte dos Governos, dos empresários, dos estabelecimentos de ensino, dos pensadores e de todos os que possam contribuir para o progresso do país.

Como vê os apelos para olharmos o Mar como o desígnio português por excelência? Acha que estamos em condições de neutralizar os erros que cometemos no último quartel do século XX em termos de desmantelamento da frota pesqueira e da frota mercante? Que alternativas temos?

Em continuação do que já afirmou, diria que é claro que temos alternativas e os eventuais erros do passado não impedem que se abraça com êxito uma renovada Estratégia Nacional para o Mar, que até já existe em termos de texto, mas tem encontrado dificuldades de concretização célere. Precisamos urgentemente de um planeamento estratégico com objectivos concretos bem definidos, programas detalhados e orçamentos e procedimentos que garantam o seu cumprimento.

Temos que começar por criar uma

entidade a nível nacional e com autoridade e competências necessárias para exercer uma coordenação efectiva sobre os assuntos do mar. Na minha opinião, uma hipótese a considerar seria uma Secretaria de Estado situada na esfera de acção directa do Primeiro-ministro, mas haverá outras possibilidades igualmente válidas. Como parece que vamos ter um novo Governo em breve, seria uma excelente oportunidade para afirmar esse tal desígnio português. Com uma boa organização e vontade política teríamos realizações muito benéficas para o país. Mas, não se esperem resultados e lucros a muito curto prazo. Estes planeamentos são de longo prazo e, por isso, é necessária uma mobilização de esforços e firmeza política para ter sucesso.

Os navios que hoje equipam a Armada, inclusivamente os novos submarinos, que respondem às nossas necessidades de controlo e patrulhamento das zonas atlânticas sob nossa responsabilidade e domínio?

Não é possível responder a esta questão de forma simples, sem pecar por incompreensão ou por omissão. Mesmo reduzindo a explicação ao mínimo dos mínimos, há que recorrer a um certo enquadramento. A Marinha Portuguesa obedece a conceitos exaustivamente estudados nas últimas décadas, dois dos quais merecem maior relevância. Trata-se dos conceitos de Marinha equilibrada e de Marinha de duplo uso.

O primeiro implica que a Marinha, face às responsabilidades do país, não deve concentrar os meios em uma ou duas capacidades muito robustas, mas preferir um leque variado de capacidades capaz de desempenhar missões muito variadas, embora com menos unidades em cada capacidade, para os mesmos custos.

O segundo, exprime a necessidade da Marinha desempenhar missões de carácter militar e apoio à política externa e, simultaneamente, desempenhar missões de carácter não militar relativas à segurança e autoridade do Estado no mar. Quando nos referimos à fiscalização e controlo das águas sob soberania ou jurisdição nacional, esta-

mos a falar da actuação não militar, essencialmente a cargo de corvetas, patrulhas e lanchas de fiscalização. Os meios mais pesados, ou sejam, as fragatas e os submarinos são concebidos para as missões militares, hoje retratadas fundamentalmente na cooperação internacional. Em termos nacionais exercem o que se pode designar por diplomacia naval, que vai desde a simples presença, às operações humanitárias ou de extracção de nacionais em dificuldades, até às acções de comprometimento com posições políticas.

Assim, os submarinos, tal como as fragatas, enquadram-se na noção de Marinha equilibrada, preenchendo capacidades que visam demonstrar a determinação do país em cuidar da sua defesa e contribuir para a paz e segurança internacionais. Porém, mesmo estes meios têm sido utilizados com enorme sucesso em operações contra o tráfico de drogas e outros crimes no mar, muitas vezes sem o conhecimento do público, por razões evidentes. Isto é o duplo uso a funcionar em pleno.

Sobre a necessidade e relação custo/eficácia dos submarinos, terá que ficar para outra altura, porque não será assunto central desta conversa e precisaríamos de bastante mais espaço para responder adequadamente.

Voltando agora à fiscalização dos espaços marítimos de responsabilidade nacional, os meios existentes são, numa forma geral, muito antigos, pelo que é muito urgente executar o programa de aquisição dos oito novos Patrulhas Oceânicos e oito (cinco com opção para mais três) lanchas de fiscalização costeira, a construir nos Estaleiros Navais de Viana do Costeiro, mas que têm sofrido consideráveis atrasos. Actualmente, as seis corvetas e os três patrulhas costeiros ainda ao serviço são insuficientes e têm cerca de 40 anos, portanto com sérias limitações e manutenção muito dispendiosa. Estamos, portanto, com bastantes carências neste âmbito.

O ISCIA, que criou desde há dois anos o DETMAR, pretende dinamizar o ensino superior das tecnologias e gestão do Mar na zona centro e norte do País. Sente que há mercado potencial para tal opção?

O aumento de relevância que o mar vai ter em Portugal e no plano internacional se vai reflectir também nas zonas centro e norte do país, as quais têm fortes tradições marítimas e importante potencial de desenvolvimento. Falamos da pesca, mas também na aquicultura, no tráfego local, nas actividades marítimo-turísticas, nas instalações portuárias, nos sistemas de informação logísticos e portuários e de controlo da navegação, dos estaleiros navais, etc.

E pensam alargar a vossa actividade educativa e formativa aos países da CPLP?

Certamente que sim. Por razões da história recente, todos os outros países de expressão portuguesa, com excepção do Brasil, têm enormes carências e muitas dificuldades em tudo o que se relaciona com o mar. Ora, a primeira condição para se poder desenvolver qualquer actividade no mar é a formação de pessoal. Existem todas as condições para se poder estender aos PALOP praticamente todos os cursos proporcionados pelo ISCIA actualmente e os que estão pensados para o futuro.

O ISCIA usa uma metodologia de ensino do tipo “blended learning” (ensino presencial replicado e complementado através de uma plataforma de e-learning) e formas de ensino distal, que poderão facilitar a frequência dos cursos por estes alunos. Esta possibilidade poderá incluir formação profissional e superior.

Sabemos que o “parceiro de referência” do ISCIA neste projecto é a Marinha. É isto uma aplicação prática do novo conceito estratégico de Marinha de duplo uso?

Como já referi, o conceito da Marinha de Duplo Uso não é assim tão recente e tem várias vertentes. O protocolo de acordo entre a Marinha e o ISCIA é bastante abrangente, mas tem como trave mestra a formação em áreas muito diversas. Não sendo esta cooperação de natureza militar, nem de apoio à política externa pode ser perfeitamente enquadrada na Marinha de duplo uso. A corroborar esta visão está o facto de a Marinha ter também como função contribuir para o desenvolvimento económico,

para a investigação científica e para a cultura marítima.

O ISCIA promove não só o ensino, como também o desenvolvimento (especialmente o regional), estando por isso em harmonia com o quadro de serviços que é necessário prestar ao país, para que a riqueza principal que é o saber, saia valorizada.

E que me diz no relativo ao OSM – Observatório de Segurança Marítima, nova unidade orgânica de I&D do ISCIA, onde parecem misturar-se preocupações genéricas da ordem do “safety” e do “security”. Aliás, podia, em breves linhas, descodificar estes dois conceitos?

O OSM traduz a concretização de uma excelente ideia. Estou à vontade para o afirmar, porque nada tive a ver com a sua criação. Não existe, a nível nacional, uma organização deste tipo, pelo que o Observatório vem ocupar uma lacuna. Depois, ninguém duvidará da importância da segurança marítima. O OSM está vocacionado para realizar projectos de investigação, colaborar em cursos de pós graduação, organizar ou participar em congressos e acções similares, editar textos e publicações e promover a criação de bibliotecas, videotecas e mediatecas especializadas. Adicionalmente, deverá acompanhar os factos relevantes de segurança marítima a nível nacional e os de âmbito internacional que possam ter implicações nacionais. O OSM tem carácter técnico e científico, congregando pessoas e instituições que se dediquem às actividades relacionadas com a segurança marítima, entendida de forma abrangente, isto é, com preocupações de “safety” e de “security”, com maior peso na primeira.

A segurança “safety” diz respeito à prevenção de acidentes no mar e acções subsequentes para minimizar os efeitos. Trata da salvaguarda da vida humana no mar, da condução segura da navegação, do estado das plataformas e da protecção do meio marinho (poluição por exemplo). Concentra-se assim nos riscos inerentes à actividade marítima.

A segurança “security” cuida da protecção contra ameaças conscientes aos navios, pessoas, instala-

ções e equipamentos usados nas actividades marítimas. Envolve portanto instrumentos de força e medidas para proteger a navegação e os recursos do mar e combater a criminalidade nos espaços marítimos.

## PERFIL

### ■ VICTOR CAJARABILLE

■ Vice-Almirante

■ Licenciado em Ciências Militares Navais pela Escola Naval em 1968. Foi comandante da Lancha de Fiscalização “Arcturus”, na Guiné-Bissau e do patrulha “Mandovi”, em Angola. Na década de 80 serviu como professor Ciências Sócio-Militares na Escola Naval e como adjunto na Divisão de Pessoal e Organização do Estado-Maior da Armada. Em 1989 foi designado ajudante de campo do Chefe do Estado-Maior da Armada. Com início no verão de 1992 e durante três anos, prestou serviço no SA-CLANT HQ, Norfolk, Virginia, USA, como “staff officer” na divisão de exercícios daquele comando NATO. Depois, desempenhou sucessivamente as funções de Director de Instrução da Escola Naval, Chefe da Divisão de Planeamento do Estado-Maior da Armada e professor e coordenador da área de ensino de estratégia no Instituto Superior Naval de Guerra e Subchefe do Estado-Maior da Armada. Após a sua promoção a Vice-Almirante, foi nomeado Superintendente dos Serviços do Material e posteriormente Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, cargo que desempenhou até fins de Maio de 2007. Já na situação de reserva, na efectividade do serviço, assumiu a presidência do Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE) da Marinha, sendo também Professor Catedrático Convidado no ISCS – Universidade Técnica de Lisboa, onde leccionou disciplinas no âmbito da estratégia. Tendo cessado estes cargos por motivo da sua passagem à reforma em meados de 2010, iniciou funções no ano lectivo 2010/11 como Professor Coordenador pelo DETMAR.



Instituto Superior de Ciências da Informação e da Administração

**Detmar**  
departamento de tecnologias do mar

Licenciatura

Gestão das Actividades Marítimas e Portuárias

Mestrado

Gestão Portuária

Licenciatura

Segurança Comunitária

Mestrado

Segurança, Defesa e Resolução de Conflitos

acesso para >23 anos

candidaturas abertas

[www.iscia.edu.pt](http://www.iscia.edu.pt)

Endereço Físico: Av. Dom Manuel de Almeida Trindade (Santa Joana)  
3810-488 AVEIRO

Endereço GPS: N 40° 38' 13" W 8° 37' 58"

Endereço Postal: Apartado 292 3811-904 AVEIRO PORTUGAL

Telefone: +351 234 423 045

Fax: +351 234 381 406

e-mail: [info@iscia.edu.pt](mailto:info@iscia.edu.pt)

website: [www.iscia.edu.pt](http://www.iscia.edu.pt)

a edp é mais  
do que energia,  
é vida



A EDP está presente na vida de mais de 20 milhões de pessoas, em 12 países, que fazem da nossa a sua energia. Em casa, no trabalho, na escola, em todo o lado. É por isso que continuamos a investir em desenvolvimento e tecnologia, em minimizar o impacto ambiental das nossas actividades, em participar em iniciativas que preservem o ambiente, a vida. Por tudo isto podemos dizer que a EDP é muito mais do que energia. É vida.



[www.edp.pt](http://www.edp.pt)

viva a nossa energia