

O Plano de Reestruturação do Porto de Lisboa

QUESTÕES A ESCLARECER

por José Manuel Gonçalves Cerejeira*

Em recente conferência de imprensa o Governo anunciou as seguintes principais obras do chamado “Plano de Reestruturação do Porto de Lisboa”:

- A construção de um novo Terminal de Contentores na Trafaria, sem que seja realizada a obra do fecho da Golada do Bugio.
- A construção do Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia.

Decisões sobre obras estruturantes de tão relevante importância para a cidade e o País, com a mobilização de avultados recursos públicos, deveriam ser devidamente fundamentadas, o que manifestamente não aconteceu como o prova a pertinência de algumas das questões que têm sido levantadas por pessoas de reconhecida competência e que importa esclarecer.

Este anúncio faz recordar o que foi feito há 5 anos, também sem fundamentação e discussão pública, sobre a realização do empreendimento designado por **Nova Alcântara, Nó Ferroviário e Terminal de Contentores**, que previa a ligação ferroviária desnivelada da linha de Cascais com a linha de Cintura, a ligação ferroviária desnivelada ao Terminal de Contentores de Alcântara e a **ampliação deste para o triplo da capacidade, com prazo da concessão estendido até 2047**. Como se sabe, esse empreendimento acabou por ser, felizmente, inviabilizado.

O signatário, pelo conhecimento que dispõe, como técnico, devido a muitos anos de exercício profissional na área portuária, designadamente em estudos e projetos relacionados com o assunto, sente-se no dever de contribuir para o esclarecimento das seguintes três questões de base que o citado anúncio lhe suscita.

Atualmente justifica-se e é prioritária a construção de um terminal de águas profundas no porto de Lisboa?

Recordemos que, há 32 anos, o Plano Orientador do Desenvolvimento Integrado dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sines, elaborado no início da década de 1980 pela empresa americana TAMS, associada a empresas nacionais, no qual o signatário foi coordenador da contribuição nacional, já recomendava um novo terminal de contentores na zona da Trafaria e Cova do Vapor, para operar no final do século XX,

substituindo assim o de Alcântara, a instalar aí a título provisório.

Recordemos também que, há 23 anos, A. Conceição Rodrigues, então Presidente da APL, escreveu *...definiram-se linhas de força de progresso do Porto de Lisboa num documento que constitui o seu 1º Plano Estratégico de Desenvolvimento (1990/1992). Dessas linhas de força avulta como essencial a que diz respeito ao fecho da Golada do Bugio, obra que, com toda a determinação, se terá que levar a cabo, por ser a mais importante deste século como garante da vida futura do porto de Lisboa. (1)*. Não podemos deixar, neste momento, de realçar a extraordinária visão de quem nessa época geria os destinos do porto de Lisboa.

Infelizmente, como é sabido, em Junho de 1992 o Governo de então decidiu não autorizar a realização dessa obra, cujo concurso internacional a APL havia lançado, em resultado de uma aguerrida campanha de um grupo restrito de ambientalistas, com o apoio de alguma comunicação social, em ano de eleições. Note-se que, apesar de na época não ser imperativa a

realização de EIA, este foi feito e, em resultado desse estudo, a obra não seria inviabilizada. Infelizmente, agora o resultado dessa má decisão está bem à vista. Resultou, de facto, um grande desastre ambiental, com delapidação do património e custos elevadíssimos. Com efeito, só nos últimos anos, foram gastos mais de 32 M€ com obras de proteção e alimentação artificial com areias nas praias da Caparica, além de elevados custos com dragagens de manutenção do canal de navegação e obras de proteção em toda a margem direita, de Algés a Carcavelos (2).

Temos que reconhecer que a APL, durante as últimas décadas, desperdiçou a oportunidade de construir na zona da Trafaria e Cova do Vapor o porto moderno e de águas profundas que Portugal precisava. Essa zona é, sem dúvida alguma, o melhor local de todo o estuário do Tejo para a construção de instalações portuárias modernas (3). Julgamos mesmo não existir no País outro local com condições naturais mais privilegiadas para o efeito.

Entretanto, o porto de Sines construiu esse porto moderno de águas profundas,

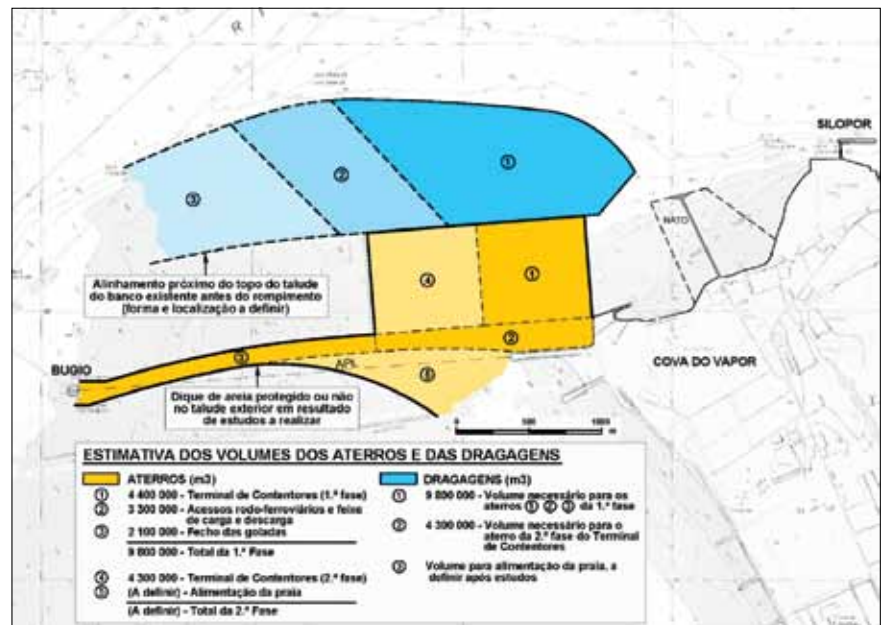


Figura 1 – Localização do Terminal de Contentores a Poente da Cova do Vapor

apesar de ter que construir um dispendioso molhe de abrigo, o Terminal XXI. Este terminal encontra-se em plena expansão e no Plano Estratégico dos Transportes, este a nível nacional, está prevista, além da ampliação do existente, a construção e concessão de um novo terminal de contentores a Sul do Terminal XXI, o Terminal Vasco da Gama.

Julgamos, por conseguinte, pertinente a questão de saber se atualmente se justifica e é prioritária a construção em Lisboa de mais um terminal de águas profundas. O bom senso aconselharia, antes de avançar com um empreendimento desta dimensão num País de tão limitados recursos, que fossem auscultados pareceres de entidades e de especialistas competentes na matéria (4). É em situações destas que mais se sente a falta do extinto Conselho Superior de Obras Públicas.

Qual a melhor localização para um terminal de contentores na margem esquerda do rio Tejo?

No final de 2006 o signatário escreveu artigo de opinião (3) com a preocupação dominante de que o **Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa (2006/2007)** (5), que então se encontrava em fase de conclusão, contemplasse a zona da Trafaria e Cova do Vapor na expansão portuária que estava a ser considerada para o curto/médio prazo. Na sequência, o signatário foi convidado, a título pessoal, pela APL para dar parecer sobre a melhor solução a desenvolver nessa zona. De facto, nessa ocasião, **o referido Plano Estratégico, na fase final em que se encontrava, já apontava para um novo terminal de contentores na Trafaria a partir de 2010.** O signatário procurou então dar a melhor resposta a essa solicitação da APL. Com a colaboração do engenheiro Mota Oliveira, que na década de 1990 tinha sido o coordenador dos estudos e projetos relacionados com a obra do fecho da Golada do Bugio para a APL e autor dos artigos técnicos referidos em (6), reuniu com o Diretor do LNEC e o corpo técnico do sector da engenharia costeira desta conceituada entidade. Em resultado, foi apresentada à APL uma solução conceptual que, contrariando a localização que então estava sendo apontada para a Trafaria, a jusante do terminal cerealífero da SILOPOR, resolveria, simultaneamente, a expansão do porto e a

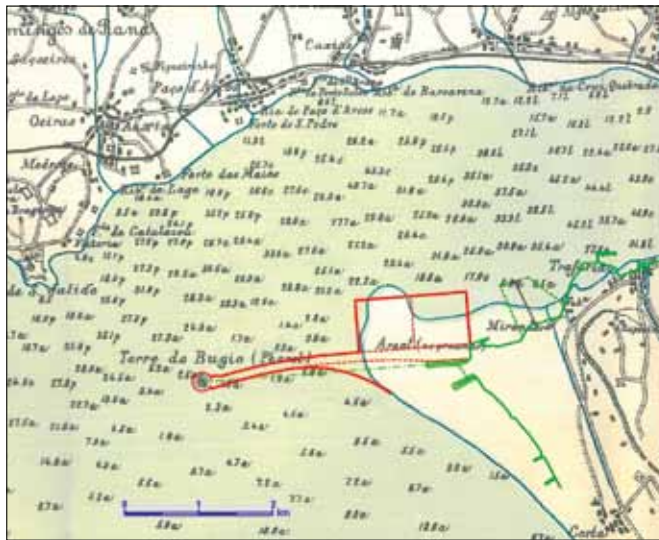


Figura 2 – Comparação entre o terrapleno a realizar e o banco de areia que emerge na praia-mar há mais de um século e meio (levantamento hidrográfico de 1842-1893 (7)).

recuperação e estabilização, com carácter permanente, da praia da Caparica.

Essa solução consiste, basicamente, na construção de um dique, ligando a Cova do Vapor ao Bugio, e de um terrapleno com as dimensões então previstas no Plano Estratégico para o terminal de contentores necessário a longo prazo, para 2M TEU (Twenty Equivalent Unit) anuais (Figura 1).

A localização do terminal a poente da Cova do Vapor, conforme indicado esquematicamente na figura, apresenta, quando comparada com a da Trafaria, as seguintes importantes vantagens:

- Existe equilíbrio entre os volumes dos aterros necessários e os das dragagens para o realizar, conforme mostram as estimativas indicadas.
- Não existem quaisquer constrangimentos com os outros terminais existentes (SILOPOR e NATO), nem com o núcleo de pesca da Cova do Vapor.
- Existe toda a disponibilidade de área para ser implantado o indispensável e extenso (superior a 1km) feixe ferroviário.
- O dique de ligação ao Bugio irá proporcionar as necessárias condições de abrigo à agitação marítima em ambas as margens do rio e contribuirá para a regularização das correntes de maré.
- Quando, um dia, estiver feito o fecho da Golada do Bugio, reabilitada a praia da Caparica e construído o terrapleno, fica praticamente restabelecida a situação global que existia há séculos nesta região, antes do rompimento do banco arenoso do Bugio. É isso que a figura 2 evidencia. A linha vermelha, traçada sobre o levantamento hidrográfico de 1842-1893 (7), que representa o contorno do terrapleno cons-

truído depois da realização daquelas obras, mostra que o alinhamento da frente marítima do novo cais ficaria muito próximo do topo do talude do banco de areia que, antes do rompimento, emergia em preia-mar.

- Toda a área reclamada se inscreve dentro da área de jurisdição da APL, delimitada a Sul pela reta que une a Cova do Vapor ao farol do Bugio. Como a Trafaria e o farol distam cerca de 5km, existe grande disponibilidade de frente virada para o rio, não requerida para o porto comercial, que poderá ser muito bem aproveitada para outros fins.

• Reconquistado o banco de areia até ao Bugio e estancado, por via disso, o processo erosivo em curso, ficarão criadas condições necessárias para que o alargamento natural das praias da Caparica se volte a processar e para que areias provenientes de dragagem aí possam ser depositadas com maior permanência.

• A região entre a Trafaria e o Bugio, dada a sua localização e dimensão, tem enorme potencialidade, o que requer a elaboração de um adequado plano orientador do seu desenvolvimento e a realização de estudos de base, com destaque para os da engenharia costeira e de hidráulica marítima e fluvial. O País dispõe, felizmente, de uma das mais conceituadas entidades mundiais especializadas na realização de estudos dessa natureza, que é o LNEC. Basta referir que foi esta entidade que estudou e concretizou o imenso areal da praia de Copacabana e o aterro do Flamengo, no Rio de Janeiro, obras de que a engenharia nacional tanto se orgulha.

A construção do terminal na Trafaria a jusante da SILOPOR, tal como anunciado pelo Governo, vai requerer um grande volume de aterro, da ordem de 9M m³, a obter com dragagens, o que irá agravar substancialmente o desaparecimento do que resta do banco arenoso do Bugio, com o conseqüente agravamento dos problemas acima descritos. Enquanto na solução do terminal a jusante da Cova do Vapor se consegue, equilibrando os volumes das dragagens e dos aterros, repor naturalmente uma situação idêntica à que existia antes do rompimento do banco do Bugio, o que é desejável sob o ponto de vista ambiental, a implantação do terminal na Trafaria irá provocar significativa alteração na morfologia de uma faixa costeira

extremamente complexa e, por isso, irá requerer intensivos estudos para identificar os impactes na hidrodinâmica da região.

A localização do terminal na Trafaria a jusante da SILOPOR (Figura 3), apresenta mais uma série de inconvenientes, tais como:

- Será necessário construir importantes obras de proteção e abrigo contra a agitação marítima, designadamente um quebramar com traçado em planta que permita dispor de ampla bacia de aproximação e de acostagem dos navios para o terminal de contentores e para o terminal NATO.

- O terminal NATO constitui um importante constrangimento, pois além de impor sérias restrições e áreas de servidão militar, vai ter que ser realocado, com custos significativos.

- Devido a condicionamentos locais não existe área para a implantação do feixe ferroviário indispensável para servir os terminais da SILOPOR e o de contentores.

Assim, na opinião do signatário:

- Caso o Governo decida avançar com a construção de um terminal de contentores na margem esquerda do rio Tejo, a localização mais conveniente não é na Trafaria, a jusante da SILOPOR, mas a jusante da Cova do Vapor e fazendo a obra do fecho da Golada do Bugio, conforme acima descrito.

- Caso a decisão venha a ser de não se avançar já com a construção do terminal de contentores, então será necessário, mesmo urgente, realizar a obra do fecho da Golada do Bugio. Com efeito, enquanto esta obra não for feita, o País, que tão carente é de recursos, continuará, por muitos mais anos, a delapidar o seu património e a gastar fortunas, i) na colocação de enrocamentos em reforços dos molhes de pro-

teção da praia da Caparica, ii) na alimentação artificial com areias dessa praia, areias que depois voltam para o vale do rio, iii) na dragagem das areias que continuamente vão obstruindo o canal de navegação de acesso marítimo ao porto e vi) na execução de dispendiosas obras de proteção, ou na reparação de prejuízos, na margem direita do rio Tejo que, sem o banco do Bugio, fica exposta aos temporais do SW.

A figura 4 mostra uma sugestão do plano base de desenvolvimento, preservando a futura expansão portuária. Será preciso realizar o projeto atualizado da obra para as condições locais e estudos de base nos domínios da engenharia costeira e da hidráulica marítima e fluvial. No projeto de 1990 era previsto fazer-se um dique não protegido com 4,5M de m3 de areia. Atualmente, estima-se um volume de areia um pouco maior (5 milhões), em grande parte proveniente da dragagem de abertura do canal de navegação. Dos resultados dos referidos estudos se concluirá sobre a necessidade e a extensão das proteções a realizar.

Atualmente justifica-se e é prioritária a construção de um Terminal de Cruzeiros em Santa Apolónia?

A cidade de Lisboa tem já um terminal de cruzeiros em Alcântara que, além dessa tradição e de estar situado em local privilegiado para o efeito, tem todas as condições para, com custos relativamente reduzidos, ficar devidamente apetrechado com todos os requisitos exigidos num moderno terminal desta natureza. Aliás, como a concessão do Terminal de Contentores de Alcântara está a terminar a muito curto prazo, acredita-se que o seja em 2015, todo o comprimento do cais, de 1000m, ficará disponível e com profundidades adequadas para a atracação simultânea de vários na-

vios de cruzeiro. Além disso, em Alcântara há disponibilidade de área no terrapleno e tem muito boas condições de acesso, requisitos fundamentais num terminal desta natureza, que exige amplas áreas para parqueamento e circulação de grandes quantidades de viaturas ligeiras e pesadas e boas condições de escoamento de intenso tráfego em curtos períodos de tempo.

Em face do exposto, o signatário considera que deve ser dada toda a prioridade a um grande terminal de cruzeiros em Alcântara, deixando Santa Apolónia, que não dispõe de condições tão favoráveis para o efeito, como reserva para expansão futura em função da evolução do mercado.

*Engenheiro civil

REFERÊNCIAS

- (1) A. Conceição Rodrigues (1990) – Apresentação do “Estudo Histórico Hydrográfico sobre a barra e o porto de Lisboa”, A. A. Baldaque da Silva, Tomo 1, APL.
- (2) Cerejeira, J. M. G. (2008) – “A ampliação do Terminal de Contentores de Alcântara” – *Revista de Marinha*, nº 946, Outubro/Novembro 2008.
- (3) Cerejeira, J. M. G. (2006) – “A expansão do Porto de Lisboa e o Fecho da Golada”, *Revista Engenharia e Vida*, nº 30, Dezembro 2006.
- (4) J. Augusto Felício (2008) – “Porquê um porto de transshipment na cidade de Lisboa”, Lisboa, 15-12-2008.
- (5) Plano Estratégico do Porto de Lisboa (2006/2007) – A elaboração deste plano foi contratada pela APL ao consórcio formado por DHV (firma holandesa), Consulmar e Bruno Soares Arquitectos, por 425 000€, para ter início em Janeiro de 2006 e conclusão em Janeiro de 2007.
- (6) Oliveira, I. M. (1992) – “Port of Lisbon – Improvement of the access conditions through the Tagus estuary entrance”, *Proc. Int. Conf. Coastal Engineering, Veneza, Italia*, e Oliveira, I. M. (2006) – “Estuary and lagoon entrances”, *PIANC Magazine, AIPCN nº 123, April 2006*.
- (7) Adolpho Loureiro (1907) – “Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes”, *Imprensa Nacional, Lisboa*, 1907.

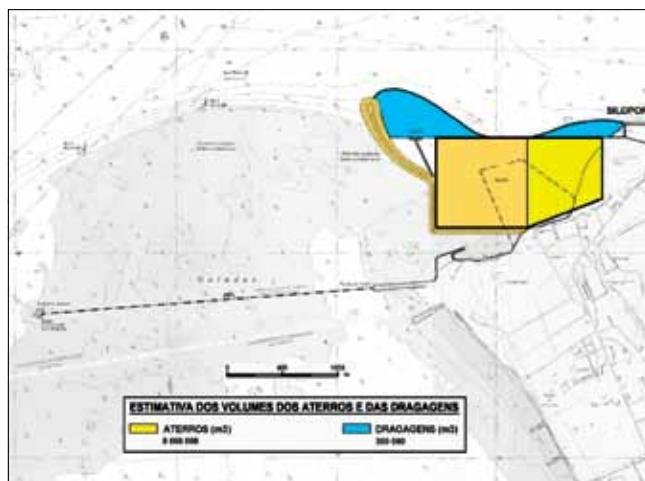


Figura 3 – Localização do Terminal de Contentores na Trafaria a jusante da SILOPOR.

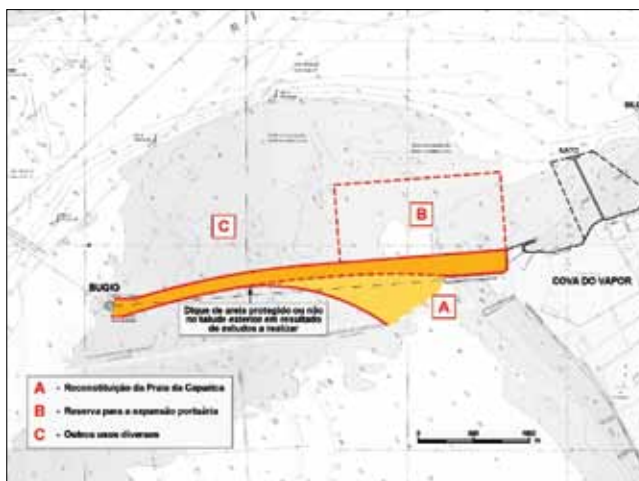


Figura 4 – Obra do Fecho da Golada integrada num plano base de desenvolvimento da região.