

Data: 2013/03/02

EXPRESSO - ECONOMIA

Título: Novo porto da Trafaria longe de ser pacífico



## PORTOS

Logística Governo diz que há estrangeiros interessados em operar contentores no terminal portuário a construir na Trafaria — ligado por ferrovia à plataforma do Poceirão. Polêmica não falta

# Guerra nos contentores 'estala' na Trafaria

## Investimento será estrangeiro. Operadores contestam

Texto J.F. PALMA-FERREIRA  
Infografia JAIME FIGUEIREDO

Apesar de ser investimento privado e poder contribuir para criar riqueza e postos de trabalho, o projeto do futuro terminal de contentores da Trafaria está a gerar contestação em várias frentes. Desde os grupos que operam atividades portuárias dispersas pelo estuário do Tejo — que não acolhem bem este projeto apresentado pelo Governo — até à oposição política, liderada pela Câmara de Almada, todos tentam travar a construção do terminal da Trafaria.

No entanto, os responsáveis pelo Porto de Sines — que é o principal porto de águas profundas português —, questionados pelo Expresso, recusam tomar posição sobre o assunto.

Para já, parece difícil rebater a evidência dos 16,5 metros de profundidade do Tejo existentes a jusante dos silos da Trafaria — uma profundidade maior que a das restantes zonas portuárias dispersas pelo estuário. Efetivamente, a Trafaria é a única zona onde o rio tem profundidade suficiente para receber grandes navios sem implicar dragagens ou escavações.

Técnicos do Ministério da Economia (ME) explicaram ao Expresso que o trabalho de reordenação das atividades portuárias do estuário do Tejo tem vindo a ser feito ao longo do último ano e meio. Este trabalho tenta deslocar operações de contentores para a margem sul, onde as profundidades de água viabilizam a entrada de navios modernos, com mais de 400 metros de comprimento, capazes de transportar mais de 18 mil TEU (um TEU é a unidade padrão para o transporte de contentores, medida em contentores com seis metros de comprimento).

Comparando com a margem norte do Tejo, as zonas portuárias da Matinhã, Beato, Grilo e Xabregas têm profundidades de água que rondam os 6 a 7 metros, enquanto a zona da Santa Apolónia tem cerca de 10 metros e Alcântara tem 13 a 14 metros, consoante

a maré. É evidente a virtude das condições naturais da Trafaria. A maior operação de descarga de cereais já é feita nesta zona. E na continuação desta encosta da margem sul também há terminais petrolíferos e de gás, bem como instalações utilizadas pela Marinha.

### Não é o Fecho da Golada

"O projeto do terminal da Trafaria é completamente diferente do projeto do Fecho da Golada, que foi analisado nos anos 90 e implicava um aterro entre a Cova do Vapor e o Bugio, numa distância de cerca de 3,5 quilómetros", explica um técnico do ME. O terminal da Trafaria implica a terraplanagem de uma área de 105 hectares, adjacente aos silos da Trafaria, o que inclui as duas fases que o terminal poderá ter, com potencial para movimentar 2 milhões de TEU por ano, beneficiando de fundos naturais onde o rio tem cerca de 16,5 metros de profundidade.

"Obtidas as autorizações ambientais, será possível apresentar este processo completo, com caderno de encargos exaustivo, no último trimestre de 2013, para que o Governo possa lançar um concurso público internacional destinado a escolher a empresa interessada na concessão da operação de contentores da Trafaria", refere o técnico do ME. O investimento previsto para a pri-

meira fase do terminal de contentores da Trafaria é da ordem dos 650 milhões e, segundo o Governo, "será feito por privados". O acesso ao terminal da Trafaria está previsto por ferrovia, "o que permitirá que as cargas de cereais oriundas dos silos também sejam operadas por comboio, retirando da circulação rodoviária 350 camiões por dia", refere o mesmo técnico. "Esta linha ferroviária será um ramal da linha do sul, que sai da Trafaria em curva larga sobre a mata dos franceses, contornará a arriba e terá túneis e pontes, estimando-se o seu custo em cerca de €100 milhões", adianta.

O Governo tem indicações que "há procura internacional para este tipo de portos", sendo expectável que a respetiva concessão possa ser feita por um prazo entre 20 e 30 anos.

Bruno Bobone, presidente do Grupo

Pinto Basto, congratula o Governo por avançar no reordenamento das atividades do estuário do Tejo, considerando que "deveria ser criado um polo de investidores portugueses que liderassem o projeto do porto de contentores da Trafaria, que certamente captará mais transporte marítimo para Portugal, criando mais emprego no sector".

Em sentido contrário, Jorge de Almeida, ex-consultor do Terminal XXI de Sines e atual administrador da doca seca da Bobadela (localizada na margem norte), contesta a oportunidade deste terminal na Trafaria. "O tempo da Trafaria foi há 20 anos, porque hoje é um absurdo imaginar que há espaço para dois portos de águas profundas em Portugal, colocando a Trafaria a concorrer com Sines numa fase em que a operação de contentores de Sines está a crescer", comenta.

O presidente da Câmara Municipal do Barreiro, Carlos Humberto, apesar de se manifestar politicamente solidário com a posição de outras câmaras da margem sul, entre as quais a de Almada — que está contra este projeto —, considera que, do ponto de vista técnico, não tem condições para avaliar o potencial do terminal da Trafaria.

"Neste trabalho de reorganização das atividades do estuário do Tejo, é preciso equacionar o potencial da área que corresponde à antiga CUF, sendo igualmente interessante captar para o Barreiro operações de transporte marítimo que não exijam grande profundidade de águas", refere o autarca.

Outra das questões colocadas por Carlos Humberto relaciona-se com a situação da plataforma logística do Poceirão, um projeto que diz estar "parado" e que é importante para a logística de todas as autarquias da Junta Metropolitana de Lisboa".

De resto, a Plataforma do Poceirão seria o primeiro destino do ramal ferroviário da Trafaria, e funcionaria como centro de redistribuição da carga contentorizada oriunda dos navios carregados e descarregados na Trafaria. O gigante brasileiro Odebrecht continua ligado ao projeto do Poceirão, mas o seu gestor inicial — Carlos Dias, que foi responsável pela empresa logística que liderou o projeto do Poceirão, a LOGZ — Atlantic Hub —, já há muito tempo que se desvinculou deste projeto.

jfferreira@expresso.imprensa.pt

**AS DUAS FASES DO TERMINAL DE CONTENTORES DA TRAFARIA TERÃO UMA ÁREA DE 105 HECTARES**

**FERROVIA QUE VAI LEVAR OS CONTENTORES ATÉ AO POCEIRÃO CUSTA €100 MILHÕES**



# Um profundo cais de dúvidas e objeções

De restrições ambientais à falta de estudos técnicos, as críticas sucedem-se

O maior dique à criação do terminal de contentores na Trafaria está erguido em Almada. É um pórtico pouco comum. Vai da presidência comunista da Câmara, que admite recorrer aos tribunais para travar o "atentado ambiental", a deputados do PSD eleitos por Setúbal, que assumem a "discordância".

Fora do plano local, e no campo político, a oposição vinculada está à esquerda. O PCP requereu na quinta-feira a audição "urgente" no Parlamento do ministro da Economia, Álvaro Santos Pereira. Entre outros receios, os comunistas temem a "mobilização de avultados recursos públicos" (de "investimento e esforço financeiro" e de "território e áreas de domínio público de elevada sensibilidade") ao serviço do "anunciado investimento privado".

A socialista Ana Paula Vitorino, ex-secretária de Estado dos Transportes, vê com "extrema apreensão o anúncio". A deputada alerta para os efeitos no lado norte da área metropolitana, "origem e destino de grande parte da carga movimentada". Para Ana Paula Vitorino, "devido às dificuldades de acesso e ao acréscimo substancial de tempos de percurso, a transferência para a Trafaria vai introduzir uma penalização fortíssima nas cadeias logísticas que utilizam Lisboa, levando à fuga dos operadores para outros portos".

Outra objeção da deputada — a Trafaria "tem proximidade geográfica sufi-

ciente para funcionar como elemento prejudicial a Sines" — é partilhada por Bruno Dias. O parlamentar comunista é contra a "incompreensível duplicação e centralização de meios", visando criar "duas portas atlânticas, ao lado uma da outra, lutando entre si e procurando suplantar-se mutuamente".

## Planeamento a reboque

As ondas levantadas pelos políticos têm correspondência num "agitar das águas" feito por técnicos e especialistas. Fonseca Ferreira, urbanista, ex-presidente da Comissão Coordenadora e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, é taxativo: "Claro que não há mercado para dois portos de águas profundas! Dispersamos investimento, e depois fica tudo muito pequenino." Para o responsável pelo Arco Ribeirinho Sul — projeto "congelado" pelo atual Governo — a decisão "surge de forma desconexa; e uma deliberação desta importância devia ser bem fundamentada".

Fonseca Ferreira critica também a falta de diálogo com as autarquias. "O Governo avançou sem ouvir os parceiros. E decisões estruturantes não fazem sentido se não forem discutidas. Serão os atores territoriais a fazer funcionar este projeto, e não o Governo."

A vice-presidente da Quercus, Carla Graça, salienta que o projeto contraria o Plano Regional de Ordenamento do Ter-

ritório da Área Metropolitana de Lisboa e o PDM de Almada. "Há planos que seguem o curso normal, mas a meio surge uma decisão política, como facto consumado. Então, dá-se uma inversão: é o processo de planeamento que tem de se adaptar à decisão." Por falta de informação, a dirigente da associação teme riscos ambientais. "Não há dados fundamentados. Assim, não sabemos o efeito que o terminal terá nas praias da Costa."

Ninguém sabe, nem é possível saber-se por enquanto, segundo Francisco Taveira Pinto, coordenador da especialização em Hidráulica e Recursos Hídricos da Ordem dos Engenheiros. Por uma razão: faltam os estudos. Estão por conhecer os "impactos na hidrodinâmica e morfodinâmica na zona costeira", afirma. Dito de outra forma: o novo cais até "pode acelerar a erosão na zona da Costa". Ou o seu contrário. "Pode alterar as correntes e levar as areias mais para um lado ou para outro."

Carlos Abecasis, um dos responsáveis da Consultar — empresa de projetistas e consultores que participou na elaboração do Plano Estratégico do Porto de Lisboa —, situa os pontos da polémica. "A maior parte da contestação tem mais que ver com o lado terra do que com a obra portuária, que não tem problemas de maior". No entanto, salienta que as coisas só estão no início. "A passagem da ideia a projeto de engenharia implicará um processo de estudo."

O projeto de passar as mercadorias da margem norte para a margem sul já foi mais ambicioso. Como o Expresso noticiou, ainda no início da semana passada, os planos do Governo iam mais além e previam também o fim dos contentores em Alcântara. A oposição da Câmara de Lisboa levou Álvaro Santos Pereira a recuar. A autarquia afirmou ter a garantia do ministro de que tudo ficará na mesma pelo menos até 2020.

## Era uma vez uma cidade

"Lisboa dá importância ao terminal de Alcântara. É uma fonte de postos de trabalho e riqueza para cidade", disse António Costa, presidente da Câmara. O geógrafo Jorge Gaspar estudou o impacto socioeconómico do porto de Lisboa na cidade. Num total de cerca de 5500 postos de trabalhos diretos, para cada pessoa nas atividades portuárias propriamente ditas havia sete noutros serviços (agentes de navegação, transitários, despachantes, reboques, amarradores, ar-

madores, fornecedores de mercadorias para consumo a bordo e autoridade portuária, entre outros). Os dados são de 1998, é um facto, mas "as ordens de grandeza continuam válidas", afirma o geógrafo. Além do emprego direto, há o indireto (restauração, armazenagem, cadeia de logística).

O geógrafo vai às origens. "O porto é a razão de ser de Lisboa. E ela não existirá como cidade sustentável sem o porto." E imaginar a capital a ser abastecida inteiramente a partir da margem sul é algo impossível para Jorge Gaspar. "A logística da cidade está situada num arco que anda à volta da CRIL e da CREL, com uma grande concentração na zona do aeroporto." Por isso, mal o Governo acabava de anunciar o plano e já Costa exprimia dúvidas sobre o "escoamento" das mercadorias e o "efeito" que terá em Lisboa e na zona norte da capital.

Taveira Pinto olha para o terminal na globalidade e até concede que tudo seja viável. "Se as acessibilidades forem possíveis, e os impactos forem mínimos e houver uma relação custo-benefício que seja favorável". Muitos 'ses'...

## Uma ponte perto de mais?

Fonseca Ferreira olha para uma margem do problema até agora oculta. E admite que o projeto possa estar a ser feito "à medida" de uma nova ponte. O urbanista duvida da viabilidade de uma ligação ferroviária que saia da margem sul para depois entrar em Lisboa pela linha do Norte, com passagem pelo Setúbal. "Parece absurdo.", Jorge Gaspar circulara na mesma bitola. Lembra que a linha do Norte tem "condicionamentos" para absorver um volume de tráfego como o que saíria do novo porto. E é assertivo: "Para a Trafaria funcionar plenamente teria de fazer-se uma terceira travessia do Tejo." Sob a ponte 25 de Abril ou de baixo de um novo tabuleiro, o novo terminal ainda faria bater muita água no cais.

PAULO PAIXÃO  
ppaixao@expresso.imprensa.pt

## DISSERAM

"A decisão surge de forma desconexa. E devia ser bem fundamentada"

FONSECA FERREIRA, urbanista

"Estão por conhecer os impactos. O porto pode alterar as correntes e levar as areias mais para um lado ou outro"

FRANCISCO TAVEIRA PINTO, engenheiro

"Para a Trafaria funcionar plenamente teria de fazer-se uma terceira travessia do Tejo"

JORGE GASPAR, geógrafo



## ARGUMENTOS

### Favor

- Lisboa vai poder reordenar espaço ribeirinho
- Setúbal ganha especialização em terminais multiusos
- Estuário do Tejo vai passar a ter porto de águas profundas na Trafaria
- Barreiro pode conquistar operações de carga marítima
- Almada poderá negociar contrapartidas pelos novos investimentos (pelo porto da Trafaria e pela linha de comboio)

### Contra

- Será uma PPP encapotada?
- Desconhecem-se os impactos ambientais no estuário do Tejo e em terra, com as acessibilidades
- O abastecimento de Lisboa será mais demorado e mais caro. Um caminho para a 3ª ponte?
- Faltam estudos sólidos para fundamentar as obras necessárias e calcular os custos
- Uma redundância: fica apenas a 50 milhas náuticas de Sines, outro porto de águas profundas